

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). A Área de Doenças Crônicas não Transmissíveis e Saúde Mental – (Dra. Eugênia Rodrigues, Assessora de Segurança Viária; 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

Agradecimentos	iv
Prefácio	v
Introdução	vii
Metodologia	ix
Seção 1: Segurança no trânsito nas Américas: situação atual	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
Seção 2: Prevenção de lesões no trânsito: avanços na Região	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
Conclusões e recomendações	22
Referências	23
Perfis de países	25
Anexo estatístico	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.

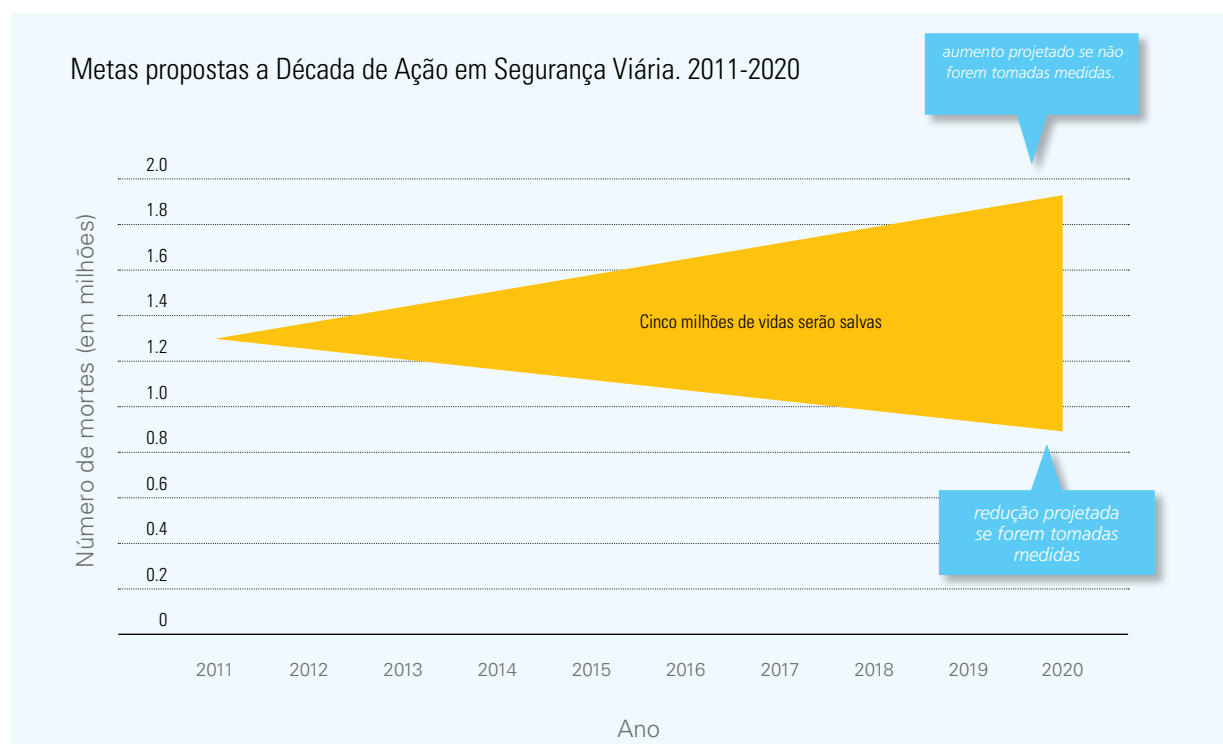
Embora já haja ferramentas eficazes disponíveis para lidar com a substancial carga que os traumatismos causados pelo trânsito representam para as comunidades da Região, ainda há espaço para melhorias. Por exemplo, ainda não se implantaram plenamente algumas medidas preventivas conhecidas e eficazes — 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/

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 ^{a, b}	24.934.308	2,7
Caribe de língua inglesa	Antígua e Barbuda ^b , Bahamas, Barbados, Dominica, Granada ^b , Guiana, Haiti ^a , 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
Total		932.825.628	100,0

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*.

^a Não participou da pesquisa para os informes globais e regionais 2013.

^b 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/

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

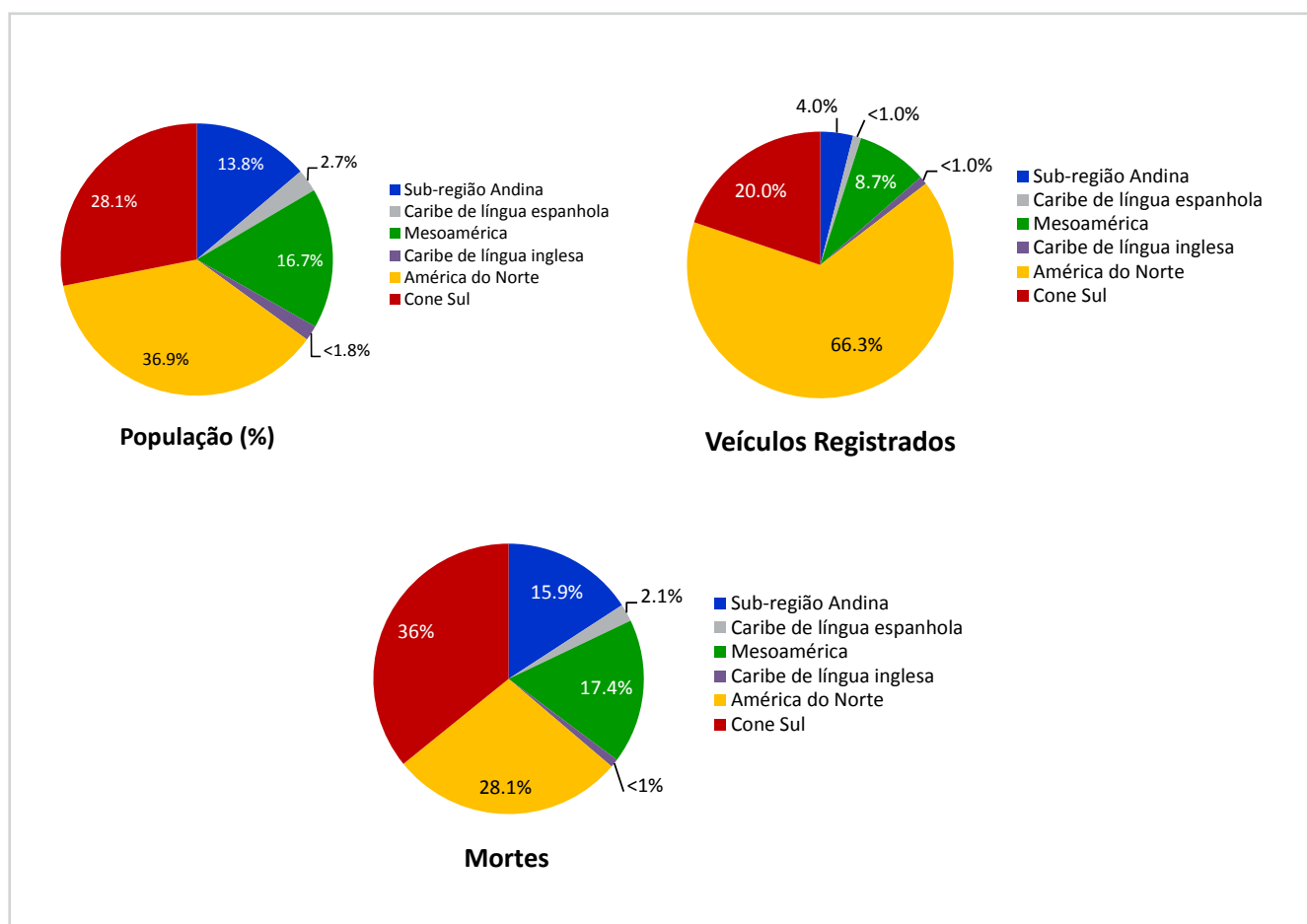


Segurança no trânsito nas Américas: situação atual

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^a, mortes^b e veículos registrados^b 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.

^a 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).

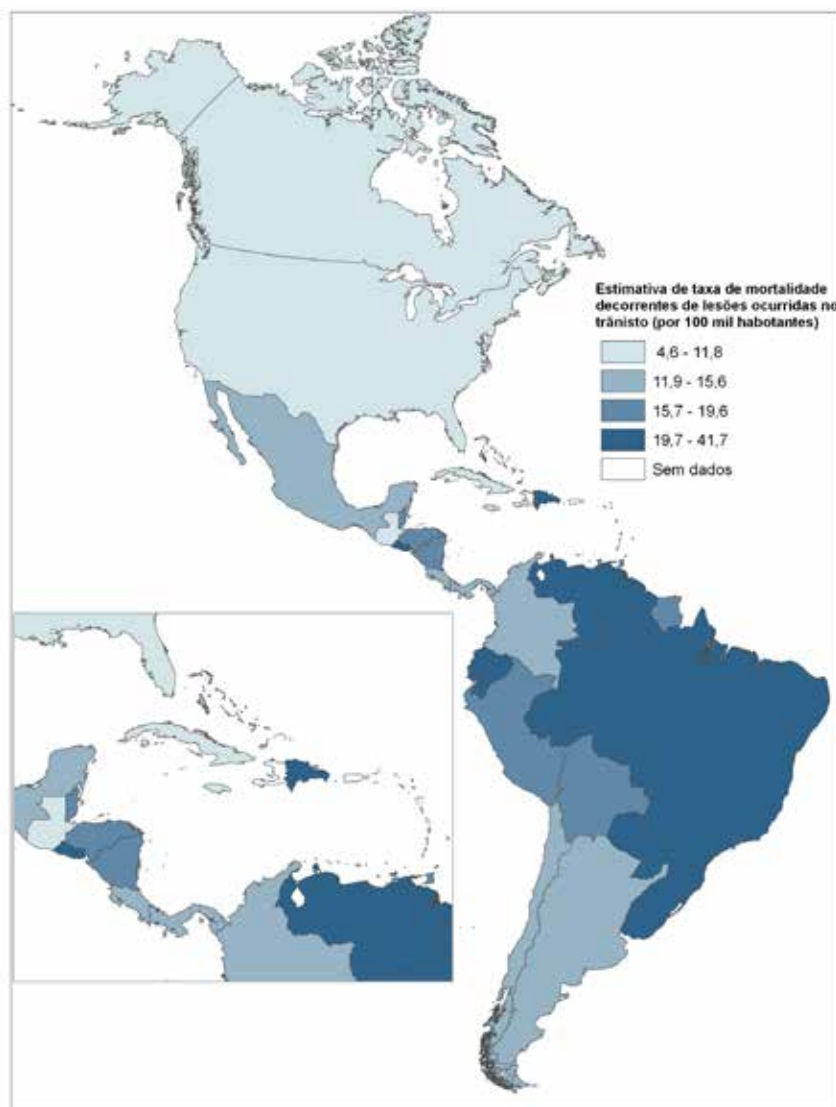
^b Comunicado por país.

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.

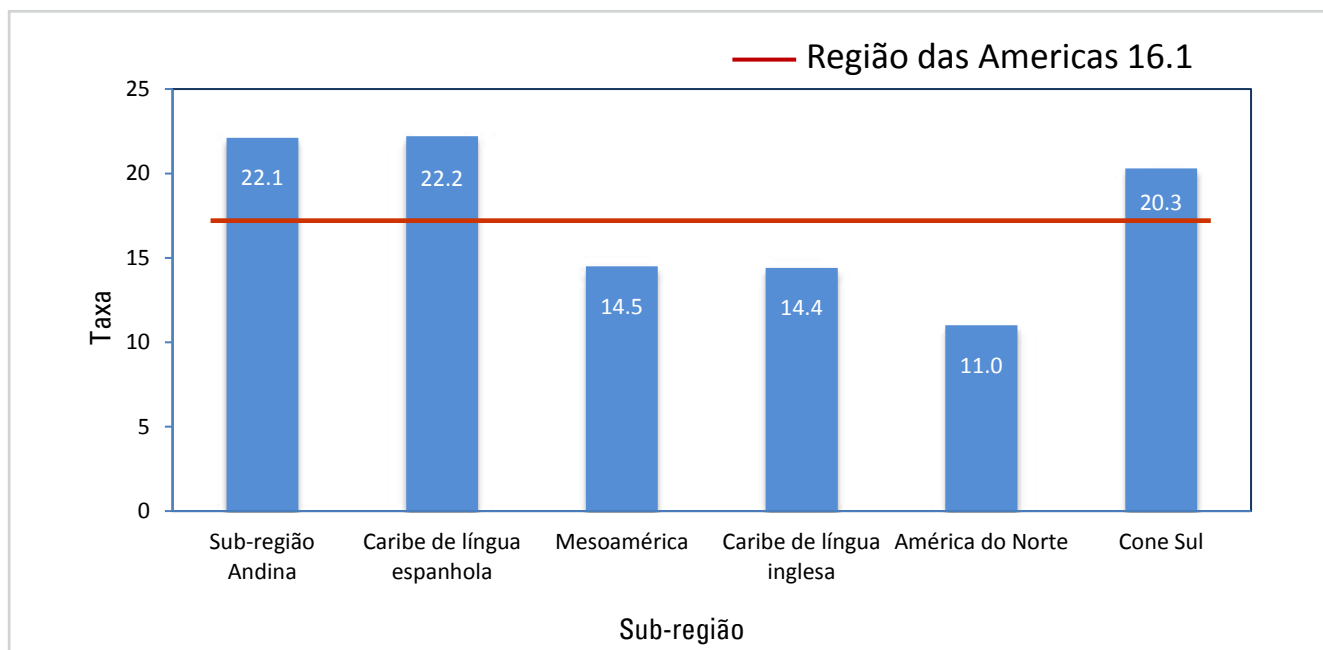
As taxas estimadas de mortalidade no trânsito também variam por sub-região, de um máximo de 22,2 por 100.000 habitantes no Caribe de língua espanhola a um mínimo de 11,0 na América do Norte, com taxas de 22,1 na sub-região Andina, 14,5 na Mesoamérica, 14,4 no Caribe de língua inglesa e 20,3 no Cone Sul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

Figura 5. Taxas estimadas de mortalidade no trânsito por 100.000 habitantes, por sub-região^a, 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/

^a 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).

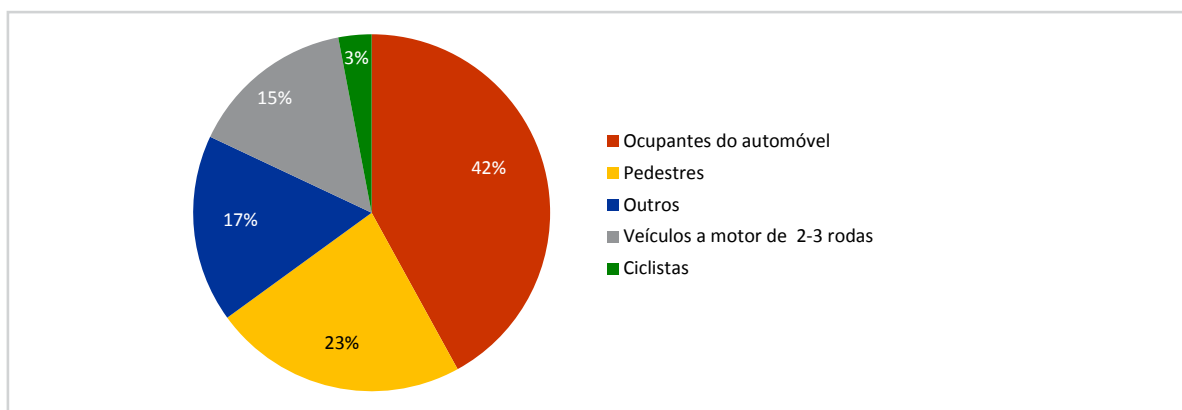
A estimativa das mortes é para 2010.



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/

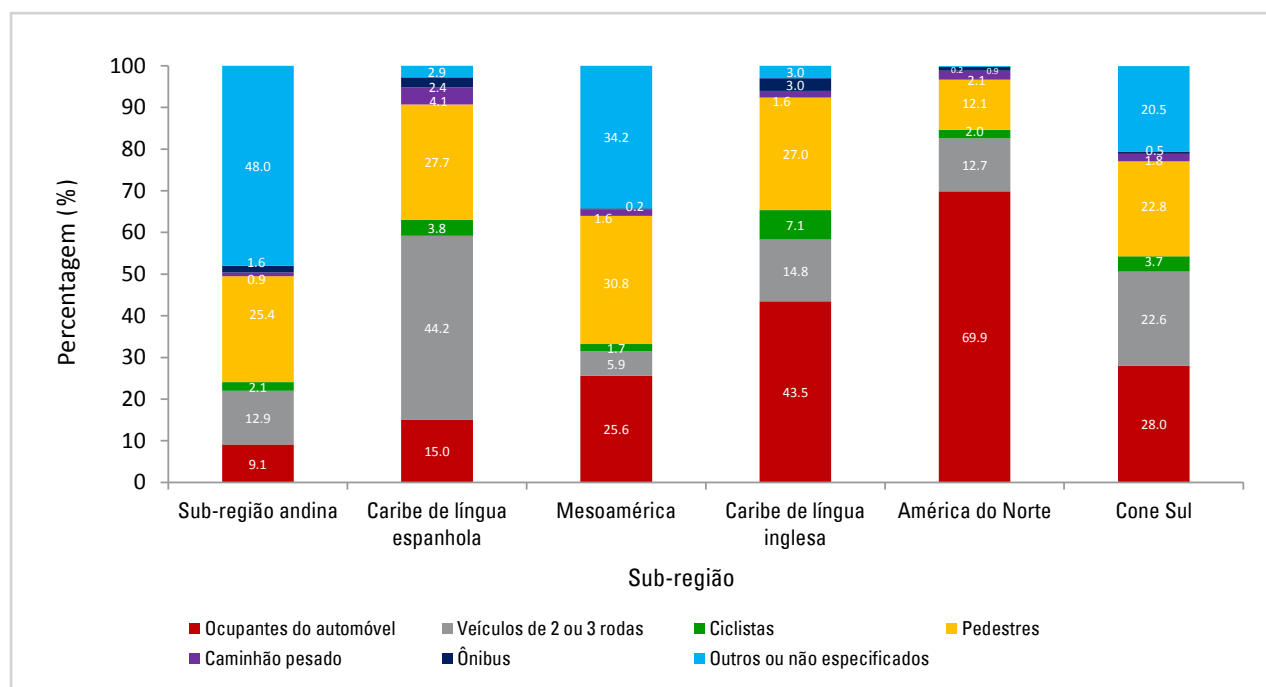


O risco enfrentado pelos diversos usuários da via pública difere significativamente entre as sub-regiões, o que reflete em parte a diversidade de veículos nas vias (Figuras 7 e 9). Os ocupantes de automóveis representam a maior proporção das mortes em via pública no Caribe de língua inglesa (44%), na 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^a de usuário da via pública e por sub-região, Região das Américas, 2010.



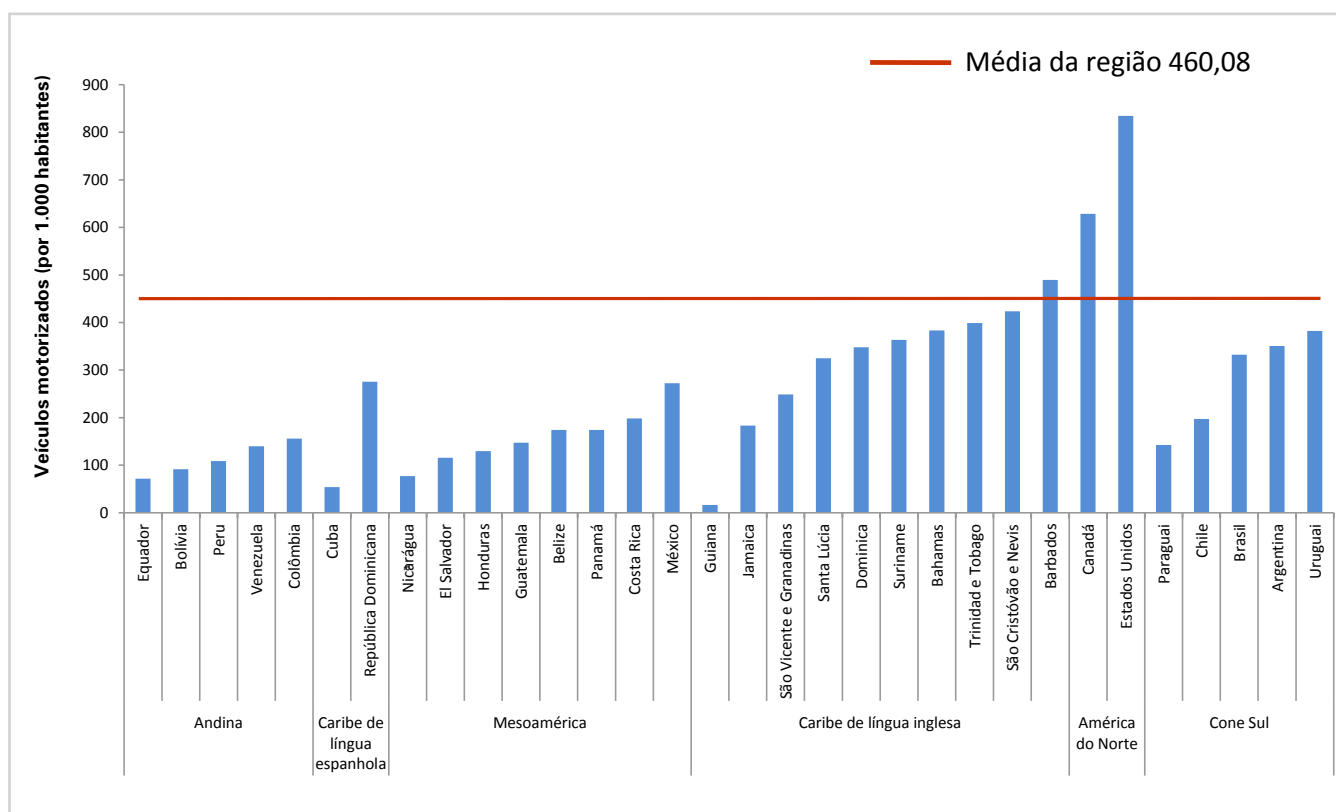
Fonte: Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação da Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década de ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

^aVer 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.

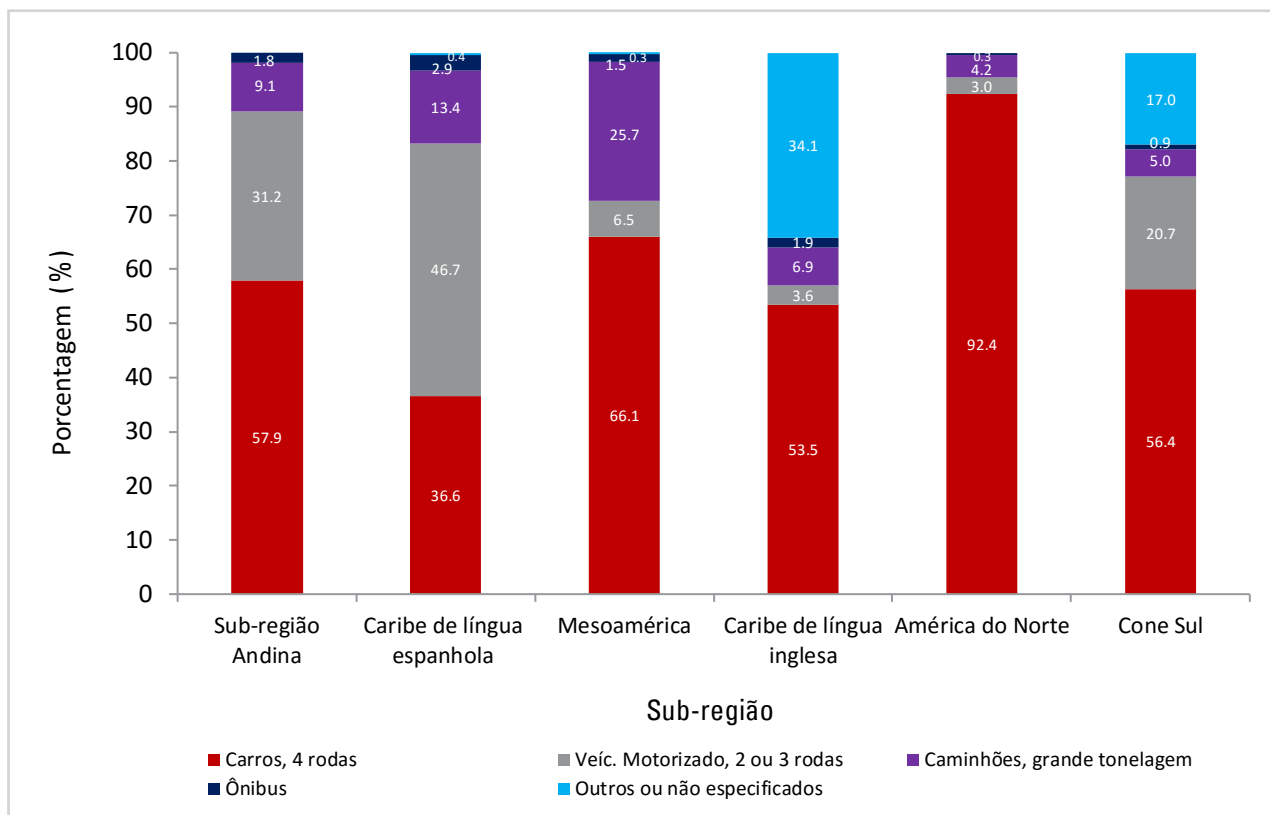


Fonte: Organização Mundial da Saúde. *Informe Global sobre a Situação de Segurança no Trânsito, 2013: apoio à década da ação*. Genebra: Organização Mundial da Saúde; 2013. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

^a 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/

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

Crítico	Definição de legislação abrangente
Velocidade	Lei nacional sobre velocidade máxima que fixe limites urbanos em ≤ 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 fixa um limite de CAS de ≤ 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

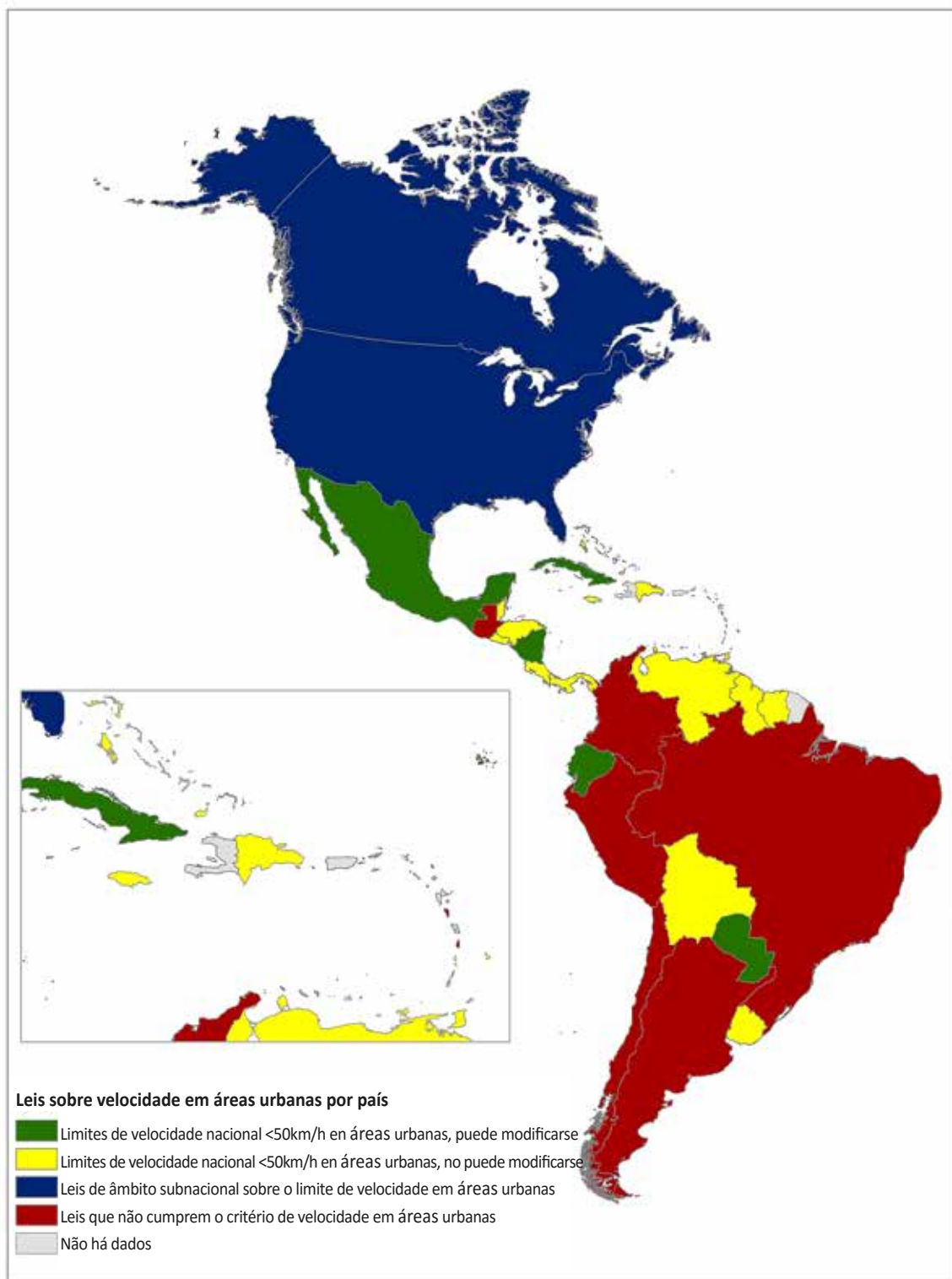
A redução da velocidade protege os usuários vulneráveis da via pública contra lesões e mortes

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/

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

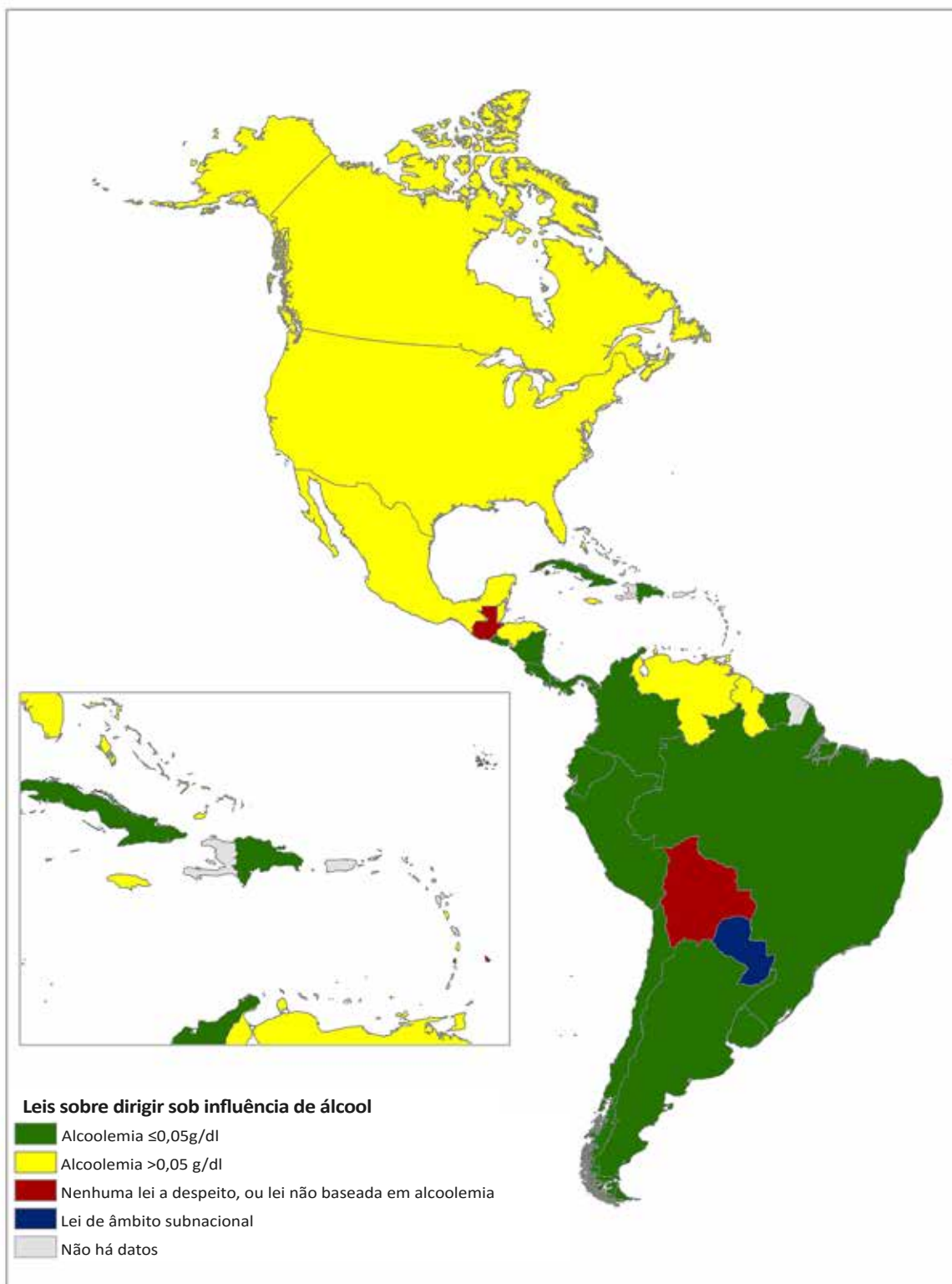
A condução sob influência de álcool é um fator fundamental para as colisões de trânsito em vias públicas (13); essa limitação aumenta com a quantidade de álcool ingerida. As evidências já mostraram que, quando imposta, a limitação da concentração de álcool no sangue (CAS) tolerada em $\leq 0,05$ g/dl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

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

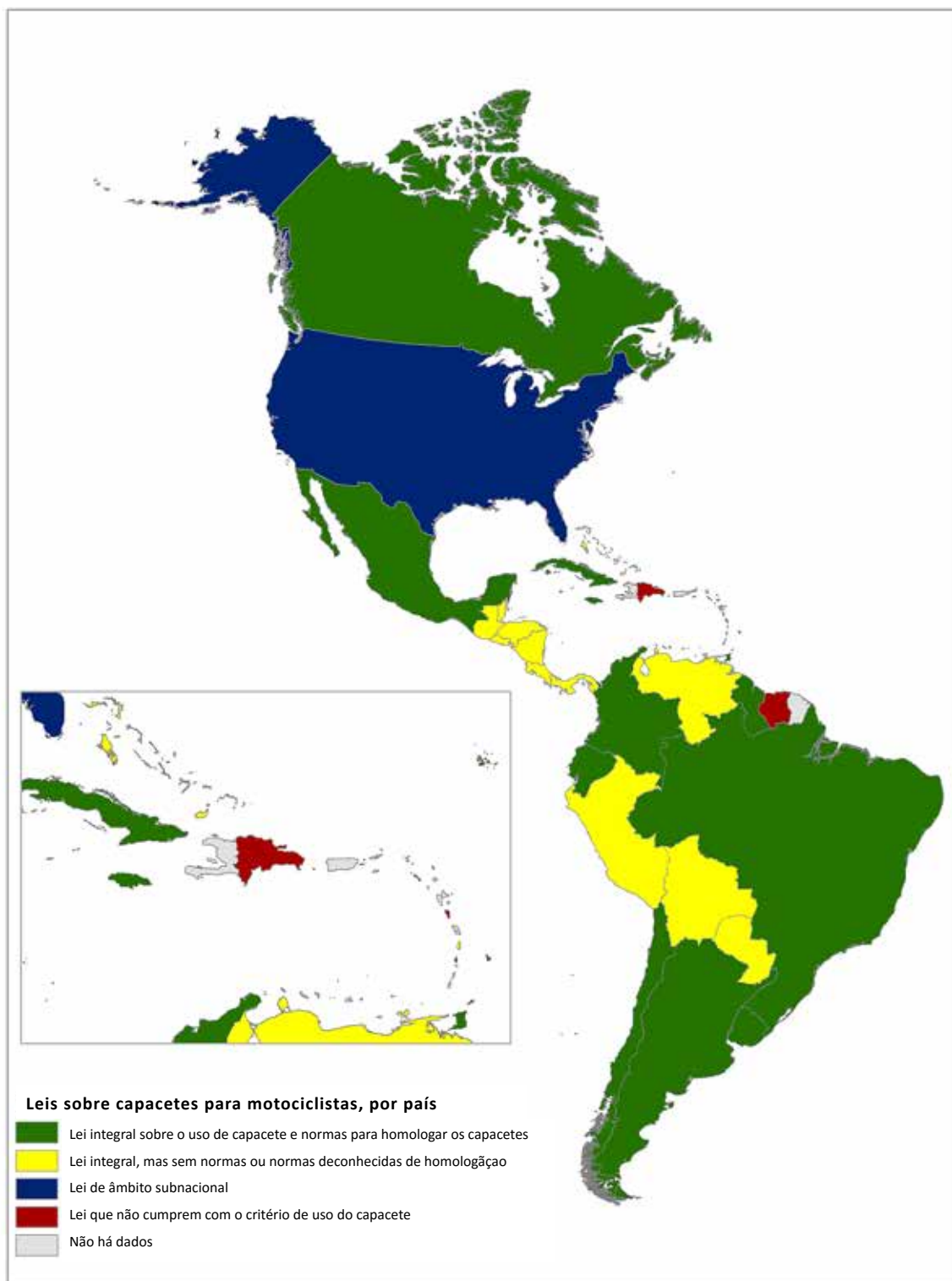
Por milha de veículo percorrida (1,6km), os motociclistas têm cerca de 30 vezes mais probabilidades de morrer em uma colisão que os motoristas (15). Estima-se que o capacete tenha 37% de eficácia na prevenção de lesões fatais em motociclistas (16), e 72% para reduzir traumatismo craniano (17); dito isto, 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/

Não houve avanço da legislação sobre cinto de segurança

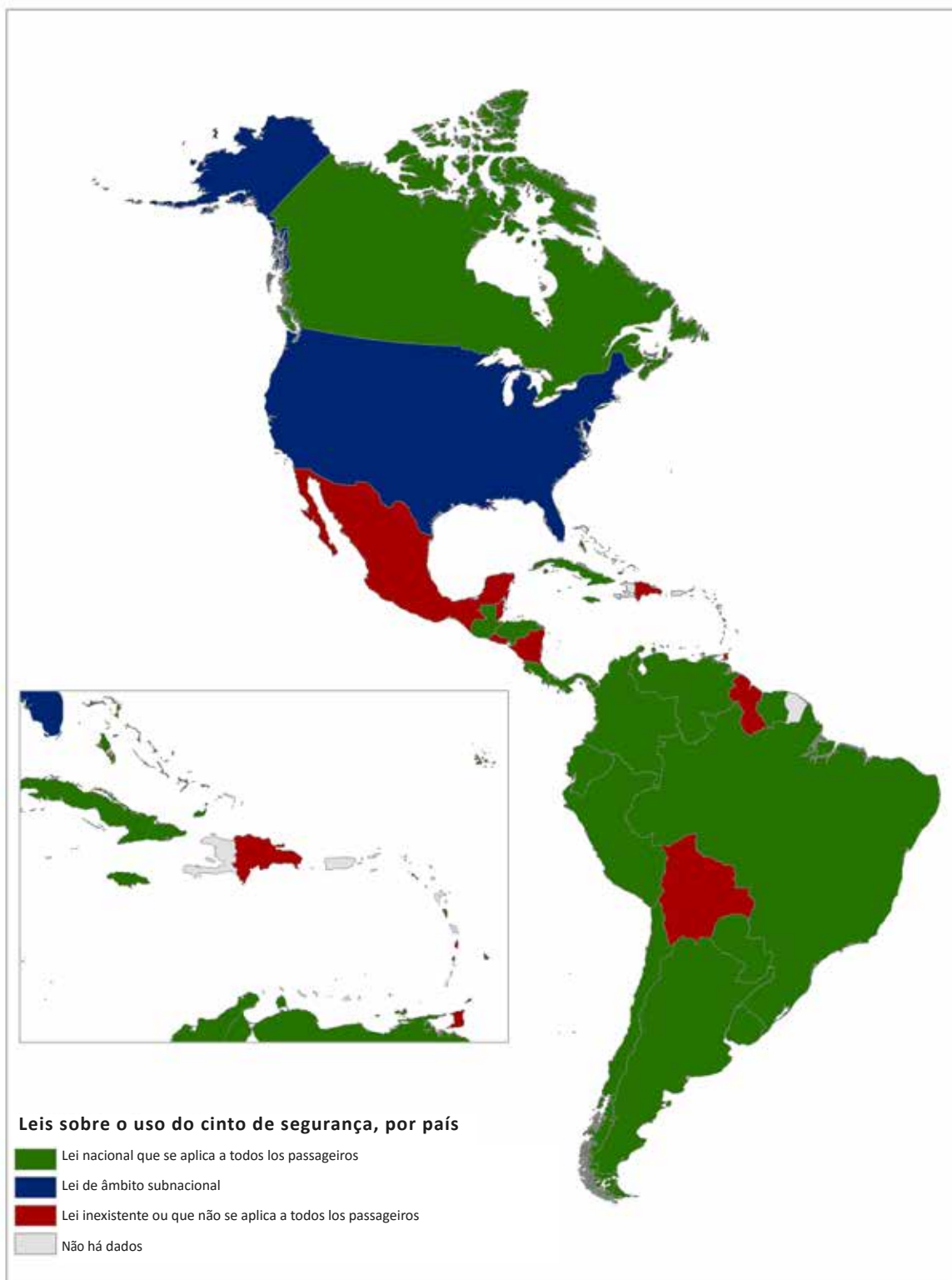
O cinto de segurança encontra-se entre as intervenções mais eficazes disponíveis para prevenção de lesões para os ocupantes do automóvel em uma colisão. Adequadamente usado, o cinto de segurança reduz o risco de morte em cerca da metade no caso de uma colisão (18). Para países com uma proporção alta 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/

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/

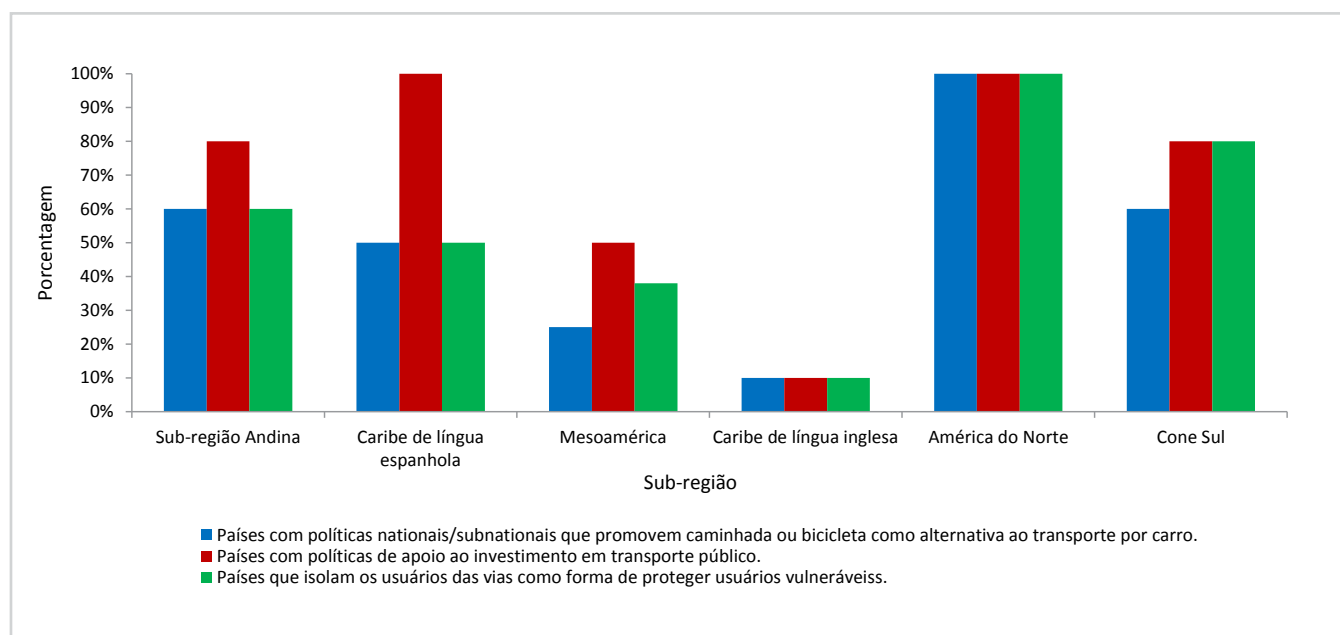
São necessárias políticas de transporte mais vigorosas para proteger os usuários vulneráveis das vias públicas

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/

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
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
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
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
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
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
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
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
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

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
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
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
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

Perfis de países



ARGENTINA



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

ESTRUTURA INSTITUCIONAL

Organismo principal	Agência Nacional de Segurança Viária (ANSV)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

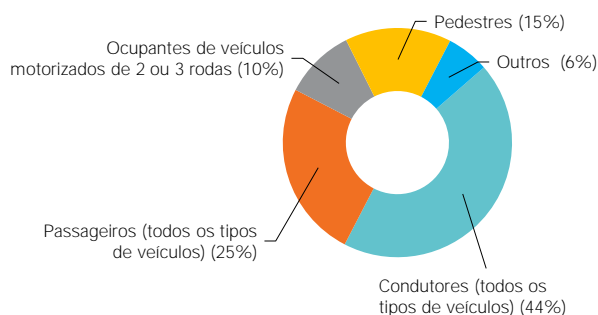
Total de veículos registrados (2010)	14 163 125
Automóveis e veículos leves de 4 rodas	—
Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas	—
Caminhões pesados	—
Ônibus	—
Outros veículos	—
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Sim
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	5.094 ^a , 80% ^H , 20% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^a 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^b
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 24% passageiros
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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% Banco traseiro 11% ^c
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Sim

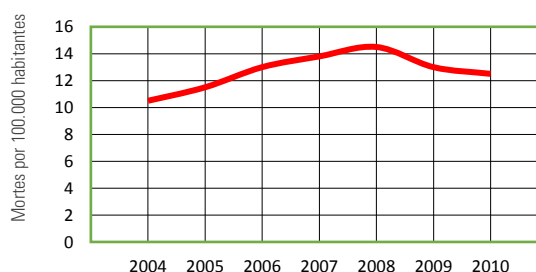
^b 2009, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

^c 2011, Encuesta Nacional sobre uso de cinturón de seguridad, casco y factores distractivos.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Departamento de Tráfego Viário
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2008)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	—
Programa de avaliação de carros novos	—
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	44 ^b , 75% H, 25% M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

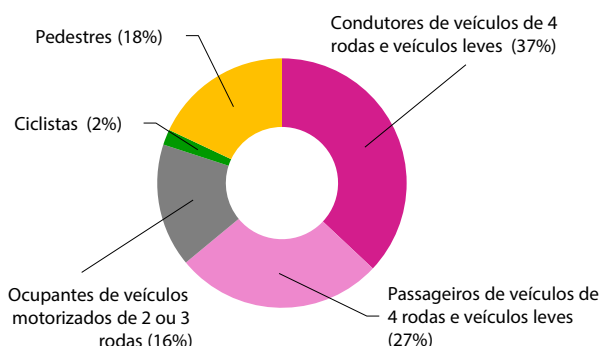
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

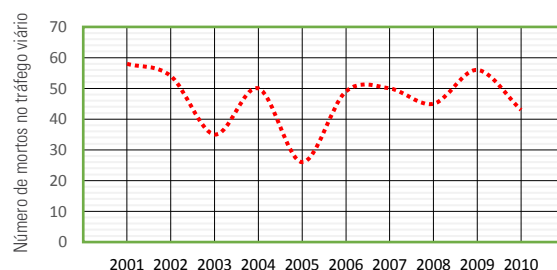
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Não
Número(s) telefônico(s) de emergência	Vários
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	50–74%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	—
Treinamento de médicos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

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



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

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação ou montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	20 ^b , 85% H, 15% M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Definidas como mortes causadas por acidente de trânsito (prazo indefinido).

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	— ^d
Fiscalização	① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% de mortes no trânsito envolvendo álcool	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 ⑤ 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^c Beber e dirigir não definido por limite do CAS.

^d Casos com suspeita de beber e dirigir objeto de mais investigação.

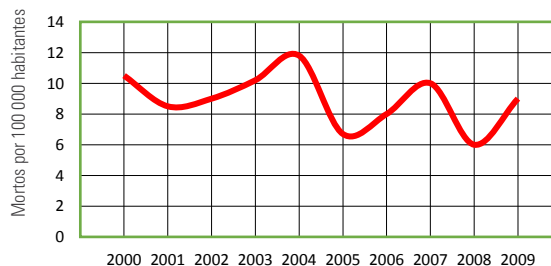
ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Comissão Nacional de Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

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

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	42 ^b , 86% ^H , 14% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	0,9% ^c

^b Fontes combinadas (Ministério da Saúde e outras). Definidas como mortes dentro de um ano do acidente.
^c 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

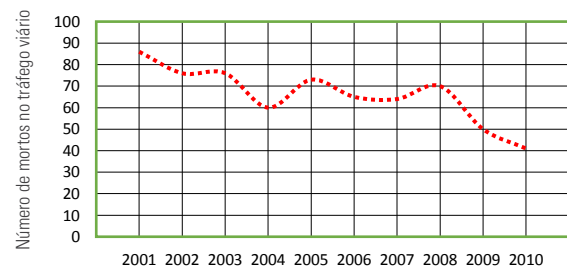
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	40 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d 15% Passageiros ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^d 30% Banco traseiro ^d
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^d 2011, Polícia/Departamento de Transporte.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

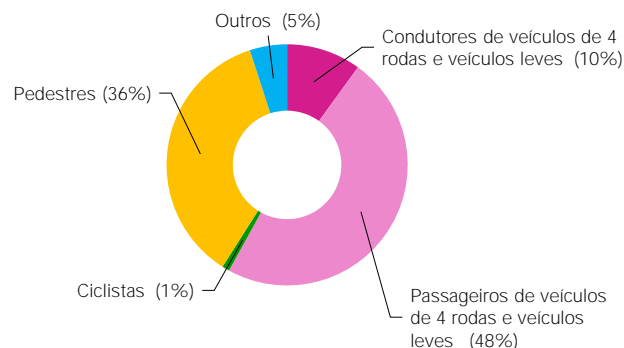
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	1 294 ^b , 76% ^H , 24% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

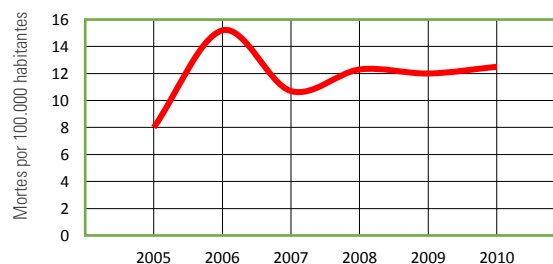
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	40 km/h
Fiscalização	0 1 ② 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população em geral	—
Limite de CAS – jovens ou condutores novatos	—
Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais	0,05 g/dl ^c
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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^c Aplica-se apenas a motoristas do transporte público.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

TENDÊNCIAS NAS MORTES NO TRÂNSITO



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

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



ESTRUTURA INSTITUCIONAL

Organismo principal	Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2009)	37 594 ^a , 82% ^H , 18% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	1,2% ^b

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

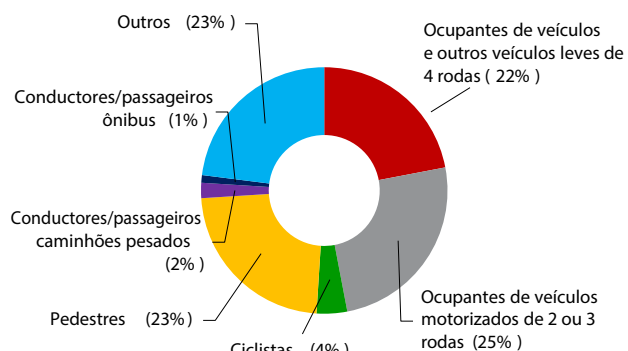
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

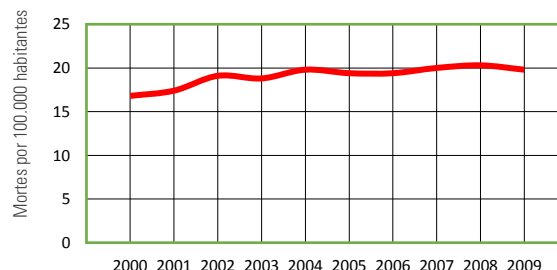
Sistema de registro civil	Sim
Sistema de vigilância de traumatismos vinculado a salas de urgências	Não
Número(s) telefônico(s) de acesso a serviços em caso de uma emergência	Vários
Transporte por ambulância para vítimas com feridas graves	—
Personas con discapacidad permanente por colisiones en las vias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

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

^a Com apoio e colaboração do Conselho Canadense de Superintendência do Transporte Motorizado e seus membros.

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2009)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Sim
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

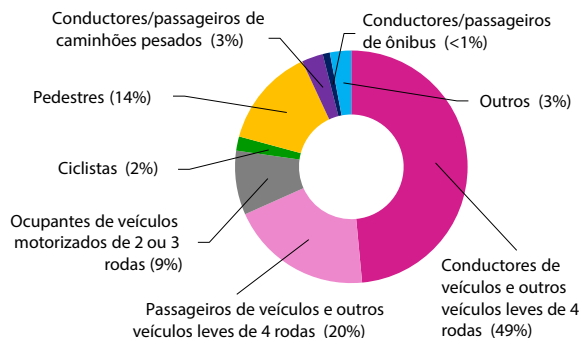
DADOS

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

^b Registros policiais. Definidas como mortes ocorridas dentro de 30 dias do acidente.

^c 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população em geral	0,05–0,08 g/dl ^d
Limite de CAS – jovens ou condutores novatos	0 g/dl ^d
Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais	0,05–0,08 g/dl ^d
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%
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	Subnacionais
Aplica-se aos condutores e passageiros	Sim ^e
Padrões obrigatórios para o capacete	Sim ^e
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Taxa de uso do capacete	99% Condutores ^e 99% Passageiros ^e
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	Subnacionais
Aplica-se aos ocupantes dos assentos dianteiro e traseiros	Sim ^e
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Taxa de uso do cinto de segurança	96% Bancos dianteiros ^e 89% Bancos traseiros ^e
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Subnacionais ^f
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Subnacionais ^f
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^d Limites do CAS fixados em nível provincial.

^e 2009, Dados compilados pela Pesquisa de Lesões no Trânsito.

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

^g 2009, arquivo nacional de dados sobre colisões de trânsito da Transportes Canadá.

^h Todas as províncias e territórios determinam o uso de cinto de segurança por todos os ocupantes do veículo.

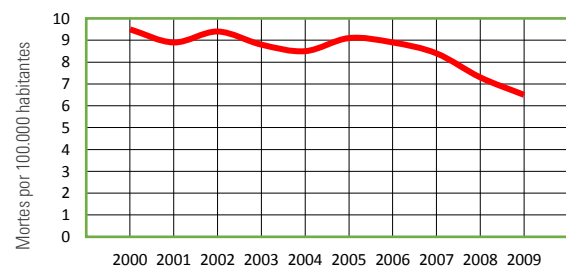
ⁱ 2011, Levantamentos de Vias Rurais e Urbanas, Transportes Canadá.

^j Todas as províncias e territórios determinam o uso de dispositivos de retenção para crianças.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

^a Não há fabricação/montagem de carros.

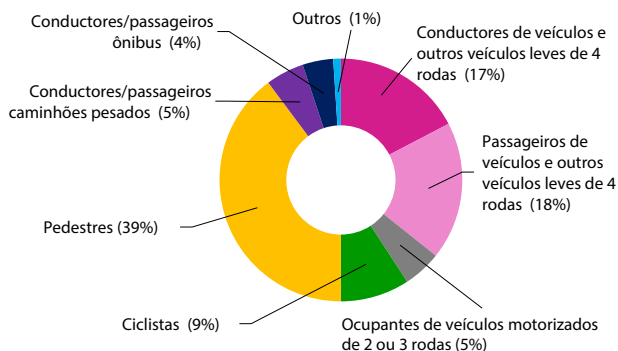
DADOS

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

^b Registros policiais. Mortos dentro de 24 horas do acidente.

^c 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^d
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^e 99% Passageiros ^e
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^e 10% Banco traseiro ^e
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

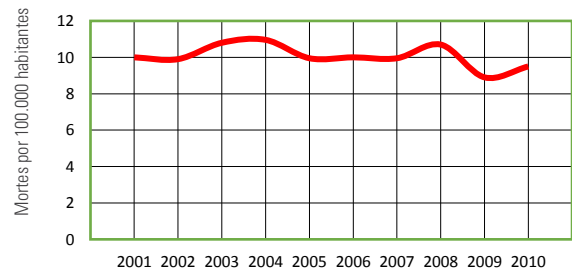
^d 2010, Policia chilena.

^e 2011, Behavior study in Antofagasta, Valparaiso, Rancagua, Curico, Los Angeles, Temuco e Puerto Montt.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Ministério dos Transportes
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

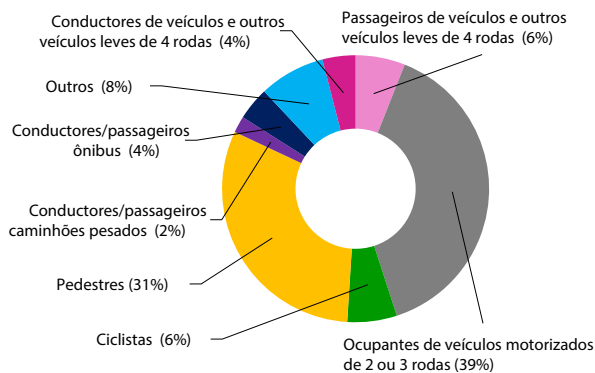
DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	5 502 ^a , 80% ^H , 20% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	1,2% ^b

^a Registros policiais. Mortos dentro de 30 dias do acidente.

^b 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d 40% Passageiros ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^d 59% Banco dianteiro ^d
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.

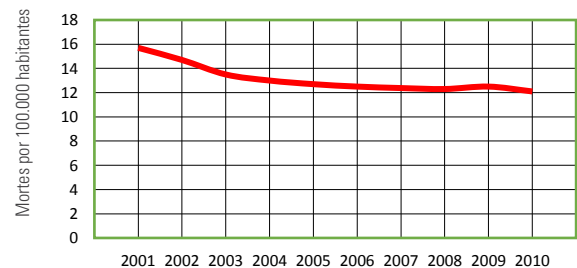
^d 2001, Fundo de Prevenção Viária.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

^a 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

Organismo principal	Conselho de Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Não
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2009)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	721 ^b , 87% ^H , 13% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Dados dos registros vitais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 99% passageiros ^c
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^d 48% Bancos traseiros ^d
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

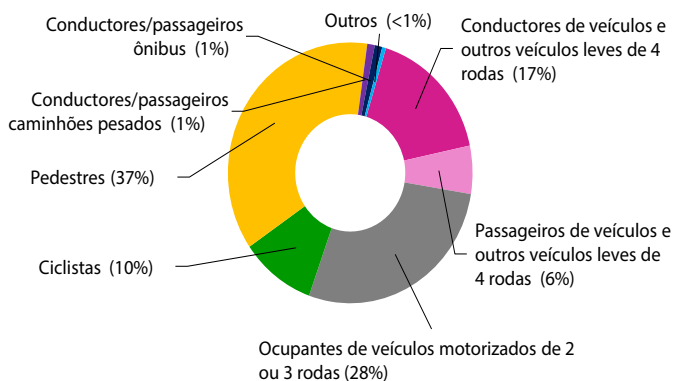
^c 2009, Helmet Study.

^d 2004, Pesquisa sobre Cinto de Segurança.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

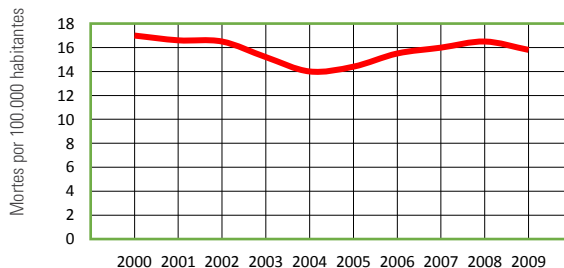
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Sim
Número(s) telefônico(s) de emergência	911
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	50–74%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	—
Treinamento de médicos para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

Organismo principal	Comissão Nacional de Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Não
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	—
Programa de avaliação de carros novos	—
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	833 ^b , 77% H, 23% M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Fontes combinadas. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

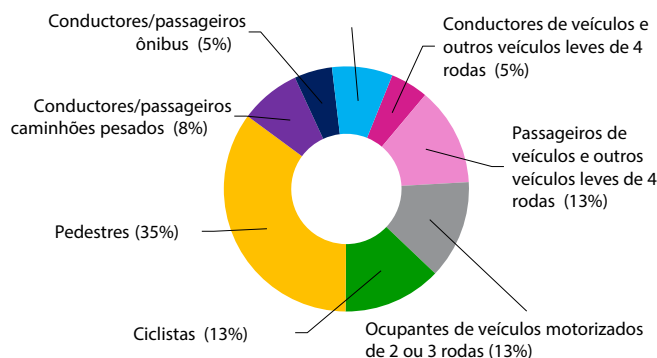
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

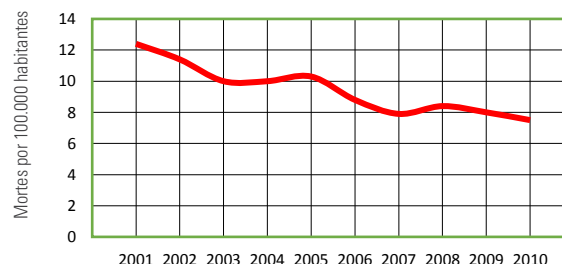
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Não
Número(s) telefônico(s) de emergência	104
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	50–74%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	—
Treinamento de médicos para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

Organismo principal	Junta de Transporte
Financiado no orçamento nacional	Não
Estratégia nacional de segurança viária	Não
Financiamento para implementar estratégia	—
Metas de redução de mortalidade fixadas	—
Meta de redução de mortalidade	—

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	No
Novo programa de avaliação de automóveis	No
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	No

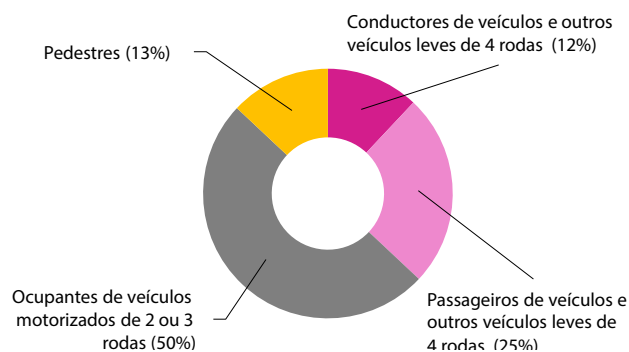
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	8 ^b , 88%H, 12%M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	Não
Aplica-se aos condutores e passageiros	—
Padrões obrigatórios para o capacete	—
Fiscalização	—
Taxa de uso do capacete	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

Organismo principal	Vice-Ministério do Transporte
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	715 345 ^a
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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^b
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

^a Apenas até julho de 2011.

^b Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	1 047 ^c ; 77% ^H , 23% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^c Instituto de Medicina Legal. Definidas como mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

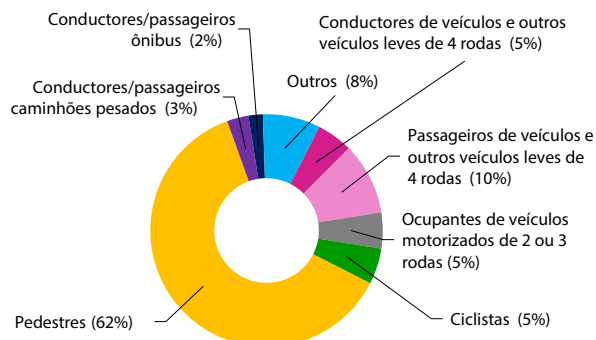
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	50 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

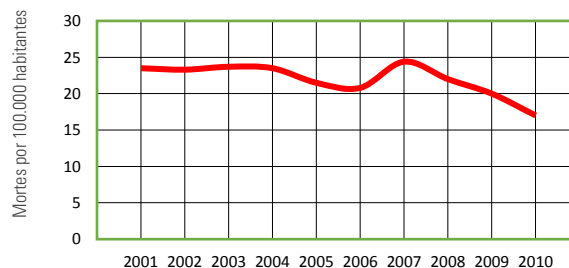
^d No momento não cobre todo o país.

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

Organismo principal	Agência Nacional de Controle e Regulação do Transporte Terrestre, Trânsito e Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	3 319 ^a , 80% ^H , 20% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	

^a Dados dos registros vitais. Definidas como mortes no trânsito (prazo indefinido).

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^b
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^b 71% Passageiros ^b
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^b 58% Bancos dianteiros ^b
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

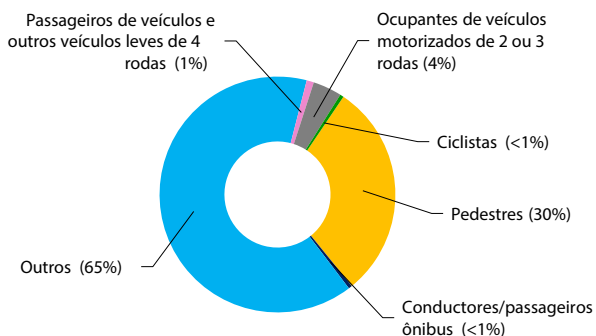
^b 2010, Agência Nacional de Trânsito (ANT).

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

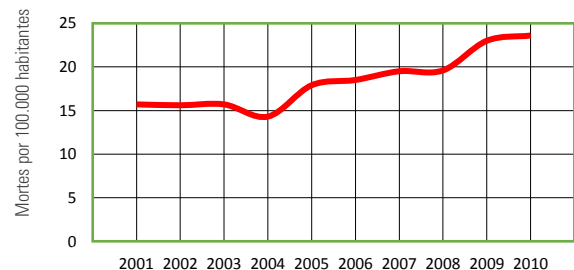
^c Conselho Nacional para os Deficientes (CONADIS).

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



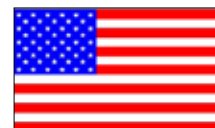
Fonte: 2010, Estatísticas Vitais Anuais: Nascimentos e Mortes, INEC.

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

Organismo principal	Superintendência Nacional de Segurança do Tráfego Rodoviário (US DOT/NHTSA)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2009)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Sim
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2009)	33 808 ^a , 70% ^H , 30% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	2,3% ^b

^a Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

^b 2000, Blincoe, L., Sessy, 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.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

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

^e 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.

^c Os casos de suspeita de beber e dirigir são objeto de mais investigação.

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

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

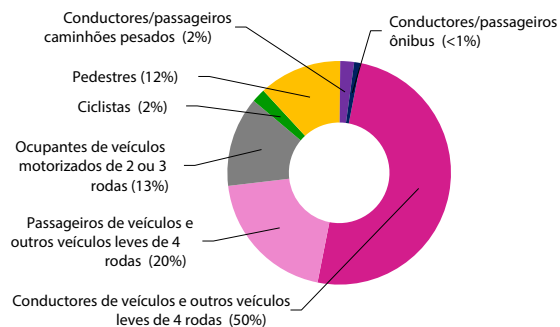
^h 2010, NHTSA, Traffic Safety Facts – Nota de Pesquisa: uso do cinto de segurança em 2010 – Resultados gerais (DOT HS 811 378).

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

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

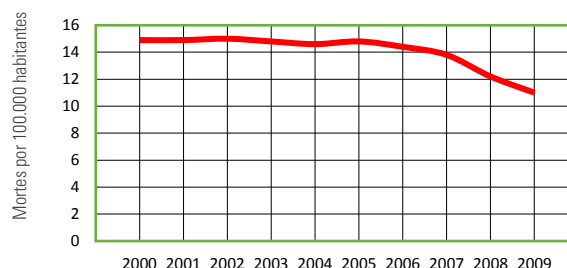
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Sim
Número(s) telefônico(s) de emergência	911
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	≥75%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	—
Treinamento de médicos para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

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



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

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

Organismo principal	Ministerio del Interior, Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

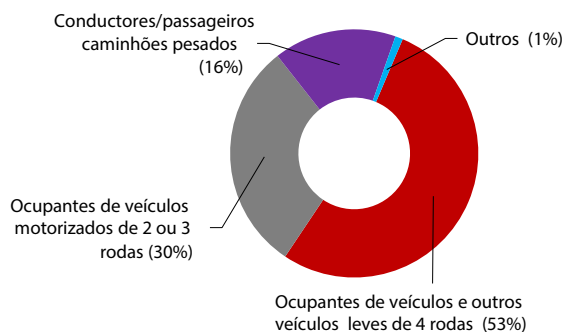
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	737 ^b , 81% ^H , 19% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^e
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Sim

^c Instituto Nacional de Estadística.

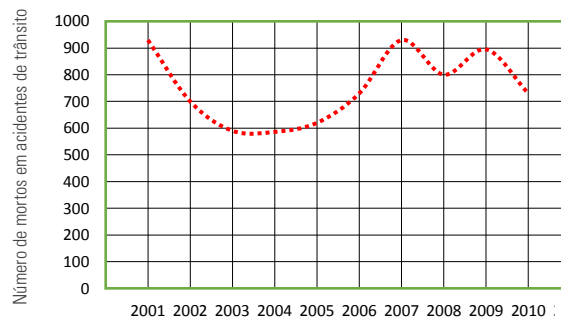
^d 2011, Departamento de Tránsito da Policía Civil Nacional; 2010, Universidade do Vale da Guatemala COC/CAP.

^e 2011, Departamento de Tránsito da Policía Civil Nacional.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

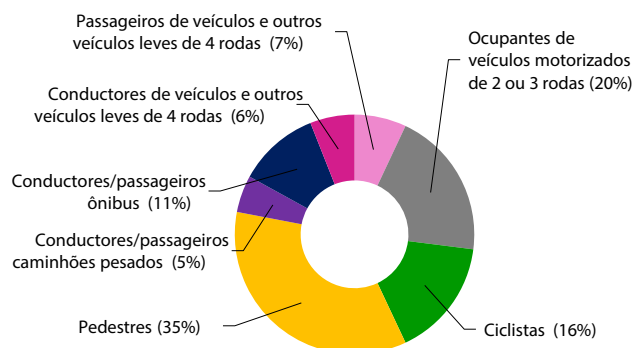
^a Não há fabricação ou montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	115 ^b , 78%H, 22%M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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.

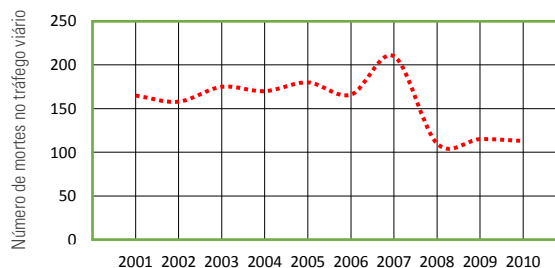
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Sim
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

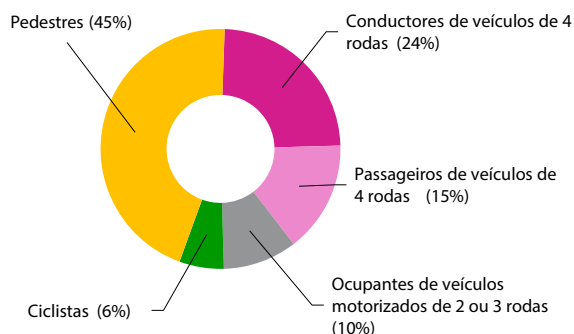
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	937 ^b , 81% ^H , 19% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

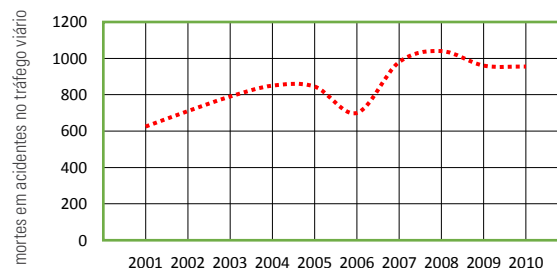
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	40 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c 2010, Sistema de Informação de Tráfego do Escritório Nacional de Trânsito.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Conselho Nacional de Segurança Viária (NRSC)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

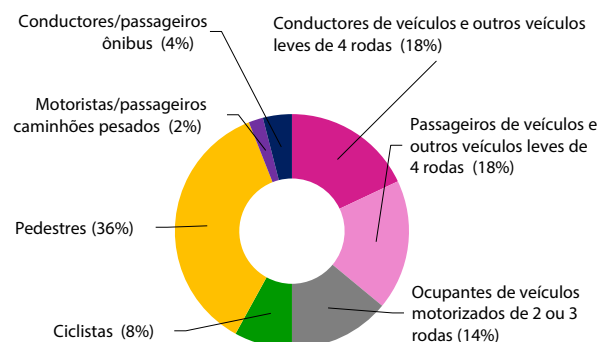
Total de veículos registrados (2010)	502 265
Automóveis e veículos leves de 4 rodas	408 077
Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas	3 985
Caminhões pesados	70 157
Ônibus	20 046
Outros veículos	0
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	319 ^a , 82% ^H , 18% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	0,2% ^b

^a Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.
^b 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d 5% Passageiros ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^d 4% Bancos traseiros ^d
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	No
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

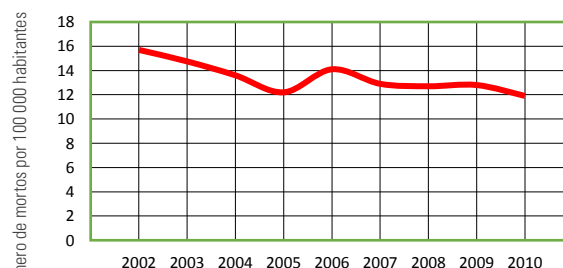
^c 2010, Força Policial da Jamaica.

^d Levantamento da Saúde e Modo de Vida da Jamaica, 2007-2008.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Secretaria Técnica do Conselho Nacional para a Prevenção de Lesões
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

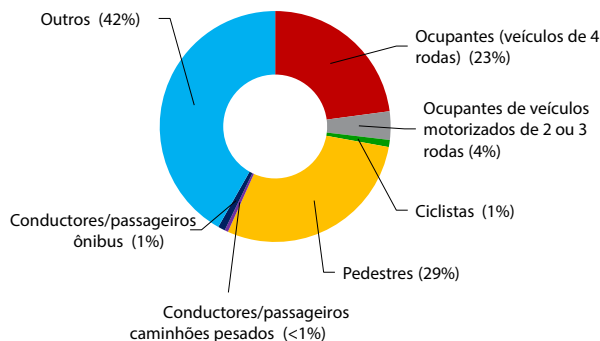
Total de veículos registrados (2009)	30 904 659
Automóveis e veículos leves de 4 rodas	20 523 704
Veículos motorizados de 2 ou 3 rodas	1 201 046
Caminhões pesados	8 842 518
Ônibus	337 391
Outros veículos	0
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Sim
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	17 820 ^a , 78% ^H , 22% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	1,7% ^b

^a Dados dos registros vitais. Mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).
^b 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

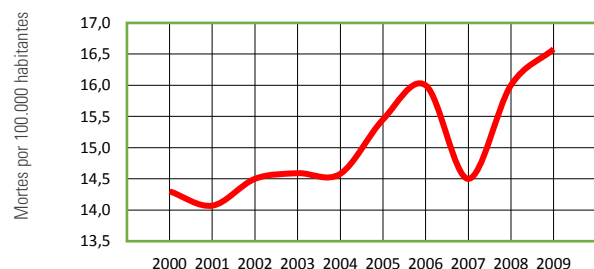
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Sim
Limite máximo nas vias urbanas	50 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população em geral	0,05–0,08 g/dl ^e
Limite de CAS – jovens ou condutores novatos	0,05–0,08 g/dl ^e
Limite de CAS – condutores profissionais/comerciais	0,02 g/dl ^e
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%
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^g 84% passageiros ^g
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^f 4% Bancos traseiros ^f
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Subnacionais
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Subnacionais
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^e Limites do CAS fixados em nível subnacional.
^f 2009, Sistema de Vigilância Epidemiológica para Dependências. Secretaria de Serviços Médicos Forenses.
^g 2011, Secretaria Técnica do Conselho Nacional para a Prevenção de Lesões.
^h 2011, Diagnóstico Básico de RE-10 (INSP-JHU). Informações obtidas de três cidades: Guadalajara, León e Cuernavaca.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Não
Financiado no orçamento nacional	—
Estratégia nacional de segurança viária	Não
Financiamento para implementar estratégia	—
Metas de redução de mortalidade fixadas	—
Meta de redução de mortalidade	—

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

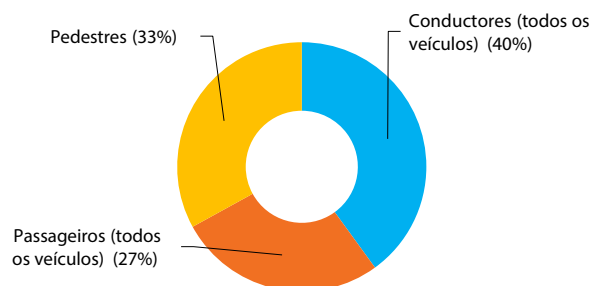
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	571 ^b , 84%H, 16%M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

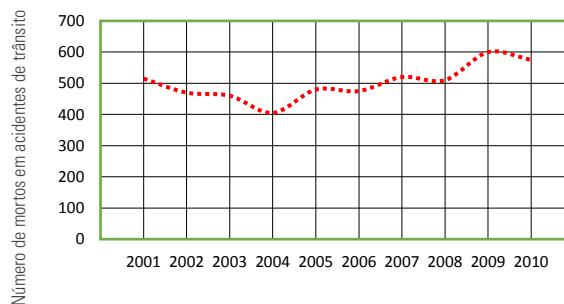
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Sim
Limite máximo nas vias urbanas	45 km/h
Fiscalização	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c 2010, 2010, Polícia Nacional.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Superintendência de Trânsito e Transporte Terrestre
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	422 ^b , 84% ^H , 16% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

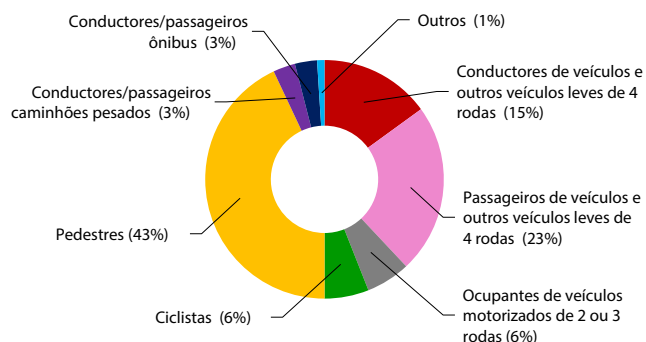
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	40 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 95% Passageiros ^c
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^c 10% Bancos traseiros ^c
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c 2010, Diretoria Nacional de Operação do Trânsito.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

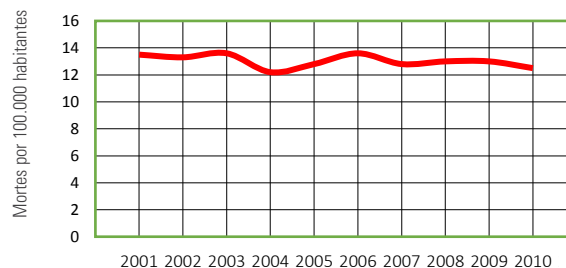
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Sim
Número(s) telefônico(s) de emergência	911
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	≥75%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	—
Treinamento de médicos para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

Organismo principal	Conselho Nacional de Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Não
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	—
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	—
Programa de avaliação de carros novos	—
Regulamentos sobre veículos	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

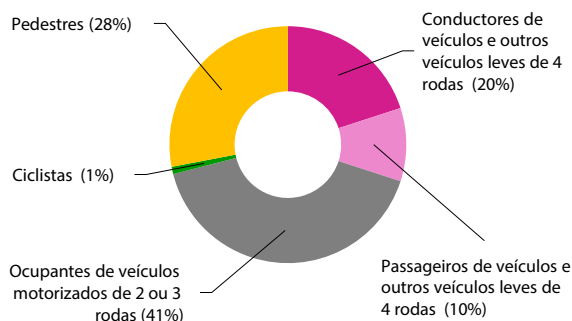
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	1.206 ^b , 82% ^H , 18% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d 20% Passageiros ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^e 50% Bancos traseiros ^e
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

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

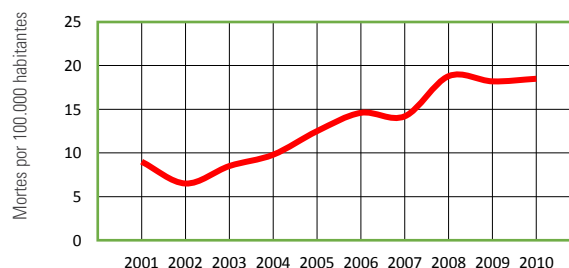
^d 2010, Registros estatísticos de Assunção sobre patrulha rodoviária e polícia de trânsito.

^e 2009, Patrulha Rodoviária.

ATENÇÃO APÓS O ACIDENTE

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

Organismo principal	Conselho Nacional de Segurança Viária
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

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

^b Ministério da Saúde. Definidas como mortes dentro de 30 dias do acidente.

^c 2009, Antidotes for the congestion and the insecurity in transit/PROEXPANSION.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

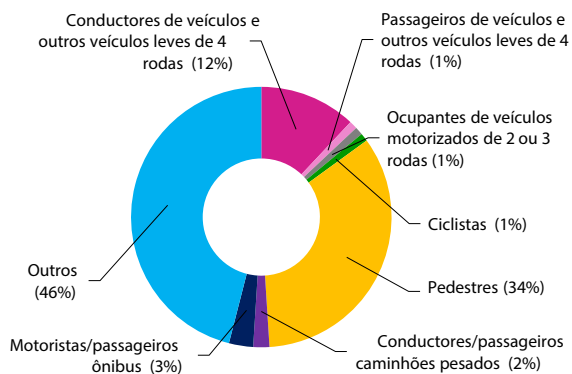
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Sim
Limite máximo nas vias urbanas	60 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

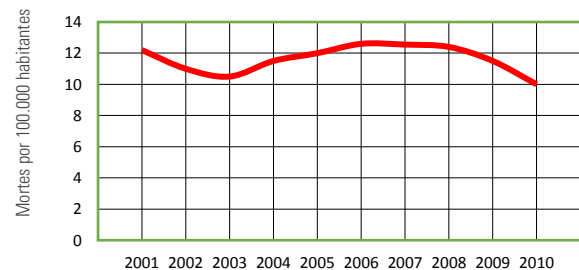
^d Instituto Nacional de Estadística e Informática.

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

Organismo principal	Não
Financiado no orçamento nacional	—
Estratégia nacional de segurança viária	Não
Financiamento para implementar estratégia	—
Metas de redução de mortalidade fixadas	—
Meta de redução de mortalidade	—

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	—
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	—
Programa de avaliação de carros novos	—
Regulamentos sobre veículos	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Não

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

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

^b Registros policiais. Definidas como mortes no local do acidente.

^c 2009, Escritório para o Reordenamento do Transporte. Dados para a capital dominicana.

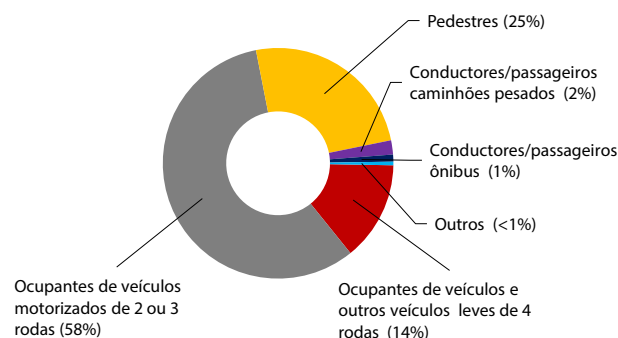
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

Organismo principal	Não
Financiado no orçamento nacional	—
Estratégia nacional de segurança viária	Não
Financiamento para implementar estratégia	—
Metas de redução de mortalidade fixadas	—
Meta de redução de mortalidade	—

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

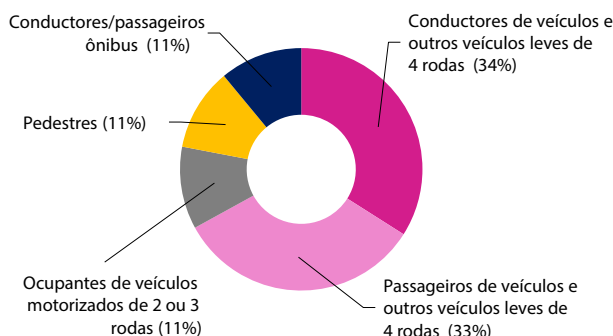
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	9 ^b , 89% ^H , 11% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

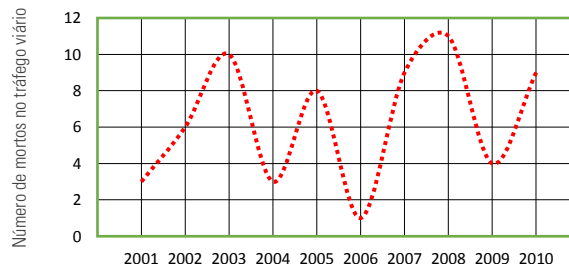
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	32 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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%
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 20% Passageiros ^c
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^c 50% Banco traseiro ^c
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 ⑥ 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c 2010, Departamento de Trânsito da Polícia.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2010)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	14 ^b , 64% ^H , 36% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

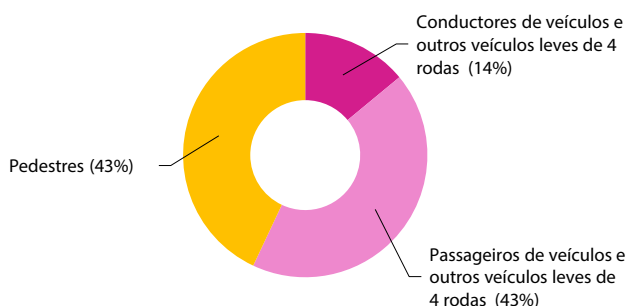
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Sim
Limites nacionais de velocidade	—
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	—
Limite máximo nas vias urbanas	25 km/h
Fiscalização	① 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população em 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 18% Passageiros ^c
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Não
Fiscalização	—
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^c Pesquisa aceita para publicação no West Indian Medical Journal.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

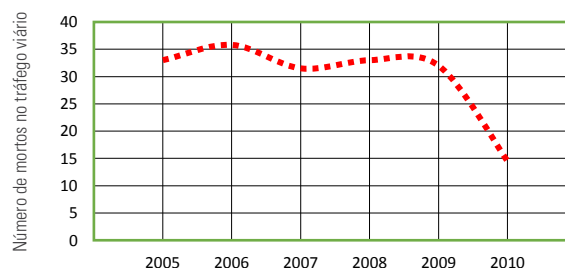
Sistema de registros vitais	Sim
Sistema de observação de lesões com base em unidade de emergência	Não
Número(s) telefônico(s) de emergência	911
Pacientes com lesões graves transportados por ambulância	≥75%
Pacientes incapacitados permanentemente devido a lesão de trânsito	15%
Treinamento de médicos para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

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



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

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

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

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2011)	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
Padrões de veículos aplicados	—
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	—
Programa de avaliação de carros novos	—
Regulamentos sobre veículos	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	5 ^b , 80%H, 20%M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Definidas como mortes em acidentes de trânsito (prazo indefinido).

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	—
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim ^c
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 ^d
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% de mortes no trânsito envolvendo álcool	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^c Não se baseia no CAS.

^d Casos suspeitos de beber e dirigir objeto de mais investigação.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Não
Financiado no orçamento nacional	—
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2009)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os novos automóveis	— ^a
Cintos de segurança dianteiros e traseiros requeridos em todos os automóveis importados	Sim

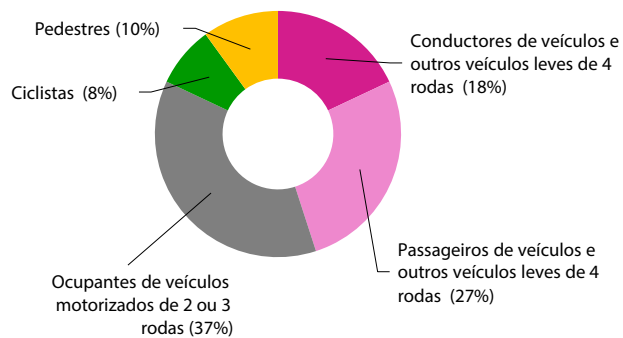
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	87 ^b , 77% ^H , 23% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b 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

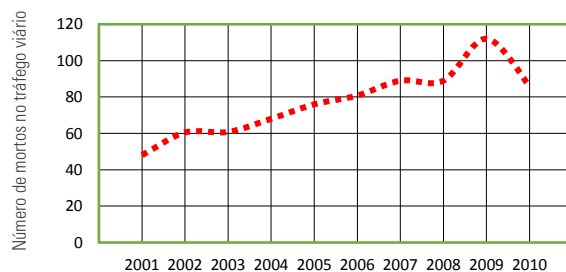
Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	Sim
Autoridades locais podem fixar limites inferiores	Não
Limite máximo nas vias urbanas	30–40 km/h
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	Sim
Limite de CAS – população 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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^c 90% Passageiros ^c
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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 ^c 20% Bancos traseiros ^c
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c 2010, Ministério da Justiça e Estatísticas sobre Trânsito da Polícia.

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Não
Financiado no orçamento nacional	—
Estratégia nacional de segurança viária	Não
Financiamento para implementar estratégia	—
Metas de redução de mortalidade fixadas	—
Meta de redução de mortalidade	—

VIAS E MOBILIDADE MAIS SEGURAS

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

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

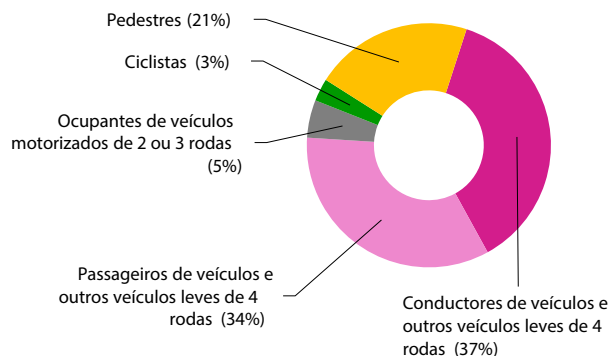
^a Não há fabricação/montagem de carros.

DADOS

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	206 ^b , 83% ^H , 17% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	—

^b Registros policiais. Definidas como mortes dentro de 1 ano do acidente.

MORTES POR CATEGORIA DE USUÁRIO DA VIA



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

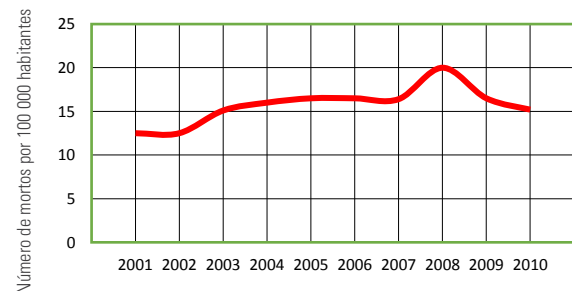
MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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	—
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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	—
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 ③ 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	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

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

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

Organismo principal	Agência Nacional de Segurança Viária (UNASEV)
Financiado no orçamento nacional	Não
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2008)	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
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Não
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2010)	556 ^a , 73% ^H , 21% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	4,5% ^b

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

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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%
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Não
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	—
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	—

^c 1997, Dr. Guido Berro, Instituto Técnico Forense.

^d 2010, Relatório sobre Segurança Viária, 2010.

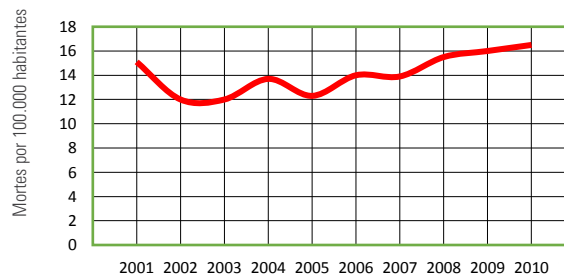
ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

Organismo principal	Instituto Nacional de Transporte e Tráfego Terrestre (Ministério Popular da Justiça e Relações Internas)
Financiado no orçamento nacional	Sim
Estratégia nacional de segurança viária	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

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

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Total de veículos registrados (2007)	4.051.705
Automóveis	2.982.495
Caminhões	838.441
Ônibus	41.543
Não especificados	189.226
Padrões de veículos aplicados	
Fórum Mundial das Nações Unidas sobre harmonização de padrões de veículos	Não
Programa de avaliação de carros novos	Sim
Regulamentos sobre veículos	
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

Mortes por lesões de trânsito notificadas (2008)	7 714 ^a , 80% ^H , 20% ^M
Perda de PIB estimada devida a colisões no trânsito	6,6% ^b

^a Registros policiais. Mortos dentro de 1 ano do acidente.

^b OPAS-OMS (2009). Alcohol and Public Policies in Venezuela: Two Studies. Caracas, OPAS-OMS.

MAIS SEGURANÇA PARA OS USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA

Sistema de penalidades/pontos negativos implantado	Não
Limites nacionais de velocidade	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
Lei nacional sobre dirigir sob influência de álcool	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% ^c
Lei nacional sobre uso do capacete para motociclistas	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 ^d
Lei nacional sobre o uso do cinto de segurança	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	—
Lei nacional sobre uso de dispositivos de retenção para crianças	Sim
Fiscalização	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Lei nacional sobre o uso de telefones celulares ao dirigir	Sim
Lei proíbe o uso de celulares sem fone de ouvido	Sim
Lei também se aplica a celulares com fone de ouvido	Não

^c OPAS-OMS (2009). Alcohol and Public Policies in Venezuela: Two Studies. Caracas, OPAS-OMS.

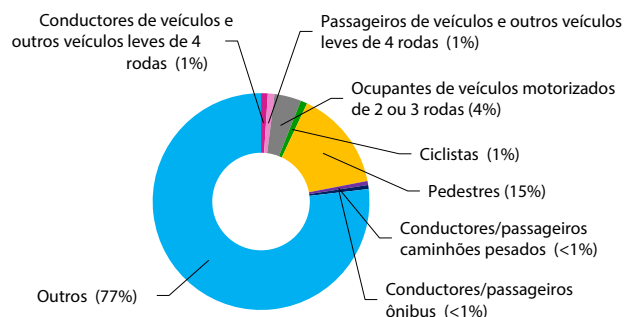
^d 2008, Ministério da Infraestrutura (MINFRA).

ATENÇÃO APÓS O TRAUMA

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

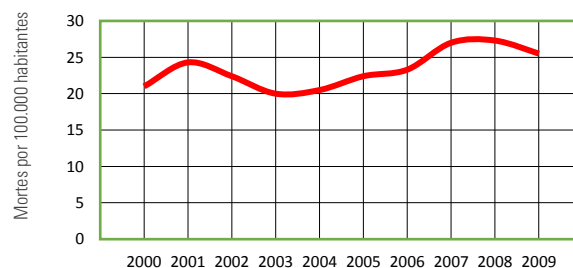
^e 2001, Instituto nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.

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 estatístico



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	^a
(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

^a 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) ^a	RNB per capita ^b para 2010 em dólares dos Estados Unidos ^b	Nível de renda ^c	Número notificado de mortes no trânsito ^d	Número estimado de mortes no trânsito viário ^e	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 ^f	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 ^f	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 ^f	592		12.7
Cuba	11 257 979	5 460 ^f	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 ^f	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 ^f	10 791		37.2

^a 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.

^b 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.

^c 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.

^d Ajustado para a definição de 30 dias de morte no trânsito viário.

^e 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.

^f Dados de 2010 não disponíveis.

^g Condutores e passageiros (4 rodas ou mais).

^h Condutores e passageiros (todos os veículos)

PAÍS	MORTES DE USUÁRIOS DA VIA PÚBLICA (%)				
	Condutores/ Passageiros de veículos de 4 rodas	Condutores/ Passageiros de veículos motorizados de 2 ou 3 rodas	Ciclistas	Pedestres	Outros usuários, ou usuários não 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 ^a	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 ^b	-	-	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) 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- GUINTEUS USUÁRIOS DE VIAS PÚBLICAS		A LEI APLICA-SE A		HÁ NORMAS SOBRE O CAPACETE
		Condutores	Passageiros adultos	Todos os tipos de vias	Todos os tipos de 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) 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 ^a	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%

^a 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 PONTOÇÃO 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 ^a	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 ^b
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

^a Até julho de 2011.

^b 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

