

O cinco pilares propostos pela ONU são:

Gestão da segurança do trânsito

- Infraestrutura mais segura e mobilidade
- Veículos mais seguros
- Usuários mais seguros
- Atendimento às vítimas

Resgato a informação do Seminário de Segurança no Trânsito, realizado em 05/05/2010, em Brasília, que teve dois temas:

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011 - 2020), promovida pela ONU

Plano Nacional para a Redução das Vítimas de Acidentes de Trânsito

O referido seminário teve os seguintes painéis com os respectivos palestrantes: Primeiro painel, sobre a Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Apresentação pelo Deputado Hugo Leal: A década 2011 - 2020: o que fazer / roteiro de ações

Apresentação pelo Dr. Otaliba Libânio de Moraes Neto: A década 2011 – 2020: os cinco pilares da década

Apresentação pelo Dr. Alfredo Peres, DENATRAN: Plano nacional de redução de acidentes, 2011 - 2020

- Segundo painel sobre o Plano Nacional para a Redução das Vítimas de Acidentes de Trânsito Apresentação por Beto Albuquerque, deputado federal, no seminário de 5/05/2010 em Brasília: Importância da fiscalização, outras propostas.

Apresentação pelo Dr. Cássio Honorato, promotor de justiça: Plano nacional de ações, metas e incentivos.

Apresentação pelo Dr. Marcelo Perrupato, Ministério dos Transportes: Segurança do trânsito em rodovias federais.

Neste seminário foram levantados alguns pontos que transpassam a simples recepção de uma orientação e sua pura implementação. As orientações da ONU são gerais, vez que precisam ser aplicáveis a um sem número de países e nações com índices de desenvolvimento humano diversos. Temos nações que não tem o básico, oxalá, legislações e estruturas mais especializadas.

Neste diapasão, mesmo com as mazelas inumeráveis que ainda possuímos, o Brasil está em franco desenvolvimento. Mormente na última década e meia.

Nesta senda, fica claro que devemos ir além da simples proposição da ONU, a exemplo do que já foi proposto no seminário acima nominado, onde o Dr. Alfredo Peres, que apresenta o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária, articulado em torno de cinco pilares, com um foco um pouco diverso do da ONU:

- Fiscalização;
- Educação;
- Saúde;
- Infraestrutura;
- Segurança veicular.

Percebe-se que está relacionado o item "Fiscalização" e "Educação".

No mesmo seminário, e com a mesma amplitude de visão, temos o então Deputado Federal Beto Albuquerque relacionando a fiscalização como um dos pontos de fundamental importância para o sucesso na redução de mortes. Relata sobre a fiscalização preventiva, adotada em outros países com muito sucesso.

Não esquecendo entretanto, da verdadeira cruzada para a fiscalização, proposta e posta em prática no Rio de Janeiro que não dá trégua aos motoristas que insistem em descumprir a chamada Lei Seca.

Outrossim, trabalho este do Rio de Janeiro muito lembrado e acompanhado de perto pelo atual Diretor-Presidente do DETRAN/RS, Dr. Alessandro Barcellos, e pela Assessoria do Governo do Estado, através do Comitê pela Segurança no Trânsito, bem como EPTC, buscando sua reprodução aqui no estado.

Neste mesmo veio, não poderíamos deixar de referir que o Departamento de Polícia Rodoviária Federal - Rio Grande do Sul, preocupado com a escala quantitativa do número de acidentes e mortes e buscando o enfrentamento da questão da problemática do trânsito, apresentou o PROMOFÉ - Programa de Redução de Mortos e Feridos.

A proposta do PROMOFÉ, apresentado com 7(sete) pilares, demonstra uma idéia de amplificação, não agindo somente em pontos basilares, mas abrangendo outros veios da sociedade, para atingimento do objetivo macro, que é a redução do número de mortes e acidentes, em resumo, a violência no trânsito.

Há feliz coincidência entre o PROMOFÉ e a Década pela Segurança no Trânsito, uma vez que as idéias do primeiro vão ao encontro das do segundo, sobretudo pelo fato de que as idéias iniciais do PROMOFÉ foram plantadas no 2º semestre de 2009 e ampliadas no início de 2010, antes mesmo da massiva divulgação da proposta da ONU.

Outro fator interessante a ser lembrado sobre o PROMOFÉ, é que, no final de 2010, nos preocupamos em passar por todas as Delegacias da 9ª Superintendência Regional, procurando falar com o máximo do nosso efetivo, e apresentando uma proposta inicial, um projeto inicial, que precisa ser ampliado, discutido e minuciado.

A preocupação era apresentar essa proposta, essa carta aberta ao nosso efetivo e aos demais conjuntos da sociedade gaúcha, permitindo ciência para que dali para adiante se desenvolvesse.

O PROMOFE não é um programa estanque, não é um programa finalizado, não é um programa congelado, não é um programa voltado para dentro de si, mas sim, uma proposta aberta que quer ampliar possibilidades de ser remoldado, reconstruído. Um programa que na verdade com a colaboração de todo o efetivo da PRF, com todos os espectros da sociedade, pretende se autoalimentar, crescendo e se reinventando.

Os 7(sete) pilares são:

INTEGRAÇÃO

Busca-se atuar de forma cooperada com as diversas entidades e instituições envolvidas direta e indiretamente com a problemática do trânsito, considerando a diversidade de fatores que influenciam o comportamento humano. Buscando unir forças para a estruturação e consolidação de um Comitê Gestor e de um Programa Estadual para Redução de Mortos e Feridos no Trânsito A atuação singular, de cada órgão ou entidade significa $1 = 1$. Porém a atuação conjunta e cooperada significa pluralidade onde a própria matemática ganha contorno relativos de $1 + 1$ é mais que 2.

GESTÃO ESTATÍSTICA E OPERACIONAL

Busca a atuação em conformidade com o planejamento operacional para permitir o registro, controle e avaliação das ações com maior ou menor eficácia no combate às mortes violentas: trânsito e crime. O que não é medido não é gerenciado.

Mapear, estudar e atuar prioritariamente nos trechos com maior número de acidentes, mortos e feridos, bem como mortes violentas em geral, buscando inicialmente uma atuação pontual, ampliando para prevenção. Acompanhar e replanejar continuamente a ação operacional, adequando as soluções à dinâmica dos fatos, a partir da análise do dado estatístico e da rotina operacional.

FISCALIZAÇÃO

Intensificar a fiscalização, de forma pontual em locais onde os riscos são mais elevados, sobre infrações de trânsito que sejam sabidamente as que mais contribuem com acidentes graves, como ultrapassagem em local proibido, sem visibilidade ou forçada, a alcoolemia, o excesso de velocidade. Atuação coordenada entre os órgãos de fiscalização federal, estadual e municipal, otimizando meios e recursos, através do planejamento integrado, por integradas, ou mesmo com ações individualizadas, porém complementares.

EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO

Realizar o trabalho de educação para o trânsito de forma planejada, alinhada e integrada com órgãos e instituições governamentais e não governamentais, focando, entidades de classe com

maior fator de risco, como: motociclistas, motoboys e motoristas profissionais de transporte de passageiros, cargas, emergência e oficiais, bem como multiplicando palestras de educação para o trânsito em universidades e escolas adotando.

Manter o trabalho de educação para o trânsito desenvolvido hoje, com a inserção das crianças e adolescentes como personagens que serão do trânsito. Entretanto sem deixar de focar , com crianças e adolescentes, o papel que desempenham hoje no sistema, qual seja, na condição pedestres, ciclistas e passageiros.

dar continuidade ao projeto Trânsito com Cidadania do DPRF/MJ e desenvolver o projeto do FETRAN, Ônibus Escola e Cinema Rodoviário.

Introduzir na abordagem o princípio da “validação da conduta positiva”, ou seja, oferecer aos atores do trânsito uma referência elogiosa à conduta identificada como uma boa prática e adequada às regras de trânsito;

ENGENHARIA DA VIA E SINALIZAÇÃO

Mapear, identificar, acompanhar e informar aos órgãos ou entidades responsáveis pela manutenção das rodovias, estradas e vias, das falhas na sinalização (vertical e horizontal), manutenção (roçagem, limpeza de calhas e bueiros) e engenharia da via (correção de defeito na via e construção ou reforma de passarelas, rótulas, trevos e viadutos).

Multiplicar a idéia da “sinalização acreditada”, ou seja, que a sinalização da via corresponda e alerte ao condutor, pedestre, passageiro sobre o que encontrará adiante, preparando-o para redobrar cuidados e assim auxiliando na redução de acidentes e mortes.

SAÚDE E ATENDIMENTO

Multiplicar a quantidade de ações de saúde de forma conjunta e integrada com outros órgãos e entidades, voltadas principalmente ao motoristas profissionais, mas também aos demais usuários das vias públicas, a exemplo dos Comandos de Saúde nas Rodovias, buscando chamar a atenção sobre riscos que o descuido com a saúde pode contribuir com os acidentes de trânsito. Trabalho este que poderá ser estendido ao próprio servidor, como já vem sendo feito a exemplo do Programa do DPRF chamado de “Patrulha da Saúde” entre outros.

Divulgar, através de material e ações específicas os riscos e efeitos do consumo do álcool, drogas e outros problemas de saúde na condução segura de veículos automotores.

Garantir com formação, informação, treinamento, mais melhores equipamentos e meios adequados e parcerias viáveis a excelência no atendimento à emergência e suporte à vida. Estudar e prever, em conjunto com os demais órgãos responsáveis a ampliação, nas vias públicas, de sistemas de atendimento ao trauma e ao pós-trauma.

Implantar plano de ação para emergências com produtos perigosos, com a participação de todos os órgãos responsáveis e principalmente a Defesa Civil Estadual e FEPAM.

Envidar esforços para promover ainda mais a excelência no atendimento de acidentes de trânsito.

COMUNICAÇÃO

Promover e participar de seminários, fóruns, jornadas, eventos diversos sobre o tema trânsito, visando o aprofundamento e irradiação do conhecimento, das soluções, do inconformismo, e da indignação com o atual quadro do trânsito no país, e trazendo à discussão o papel fundamental da mídia, como meio de comunicação de massa, capaz de conclamar a sociedade em prol de um objetivo comum à toda sociedade que é a redução das mortes e acidentes.

Possibilitar que a mídia leve campanhas de trânsito, orientações, noções sobre riscos e ameaças a que o personagem do trânsito está sujeito a todo momento, bem como atitudes que visem evitar esses riscos. Na divulgação do fato já ocorrido (acidentes graves e mortes), favorecer o trabalho da mídia para permitir o enfoque do fato gerador da ocorrência, objetivando o reforço da conduta preventiva e cidadã.

Otimização do papel da mídia como instrumento de indução da mudança do comportamento humano.

Resumindo os objetivos do PROMOFÉ:

- Impacto positivo sobre os indicadores de desempenho operacional:
- aumento da percepção de segurança;
- redução da taxa de mortos e feridos;
- incremento dos procedimentos de fiscalização.

Impacto positivo na atuação operacional com otimização dos recursos.

Segue o Modelo de plano de ação recomendado pela ONU para a década 2011-2020 Articulado em torno de cinco pilares: Gestão da segurança do trânsito

- Infraestrutura mais segura e mobilidade
- Veículos mais seguros
- Usuários mais seguros
- Atendimento às vítimas

Pilar 1: Gestão da segurança do trânsito

Incentivar a criação de parcerias multi-setoriais e a designação de organismos-piloto, tendo a capacidade de desenvolver e conduzir a elaboração de estratégias nacionais de segurança do trânsito, incluindo os planos de ação e os objetivos, baseados na coleta de dados e em estudos adequados para avaliar a concepção das medidas corretivas e para supervisionar a sua execução e a sua eficácia.

Atividade 1: Estabelecer uma agência nacional da segurança do trânsito (e os mecanismos de coordenação associados) que inclua representantes de uma larga gama de setores:

- designar a agência e constituir o seu secretariado;
- incentivar o estabelecimento de grupos de coordenação;
- desenvolver principais programas de trabalho.

Atividade 2: Desenvolver uma estratégia nacional (ao nível do governo ou ao nível ministerial) coordenada pela agência nacional:

- Confirmação das prioridades de investimento de longo prazo;
- Definição das responsabilidades e dos compromissos da agência para o desenvolvimento e a execução dos principais programas de trabalho;
- Identificação de projetos;
- Criação de parcerias;
- Promoção de iniciativas de gestão de segurança do trânsito, como a nova norma ISO 39001 relativa à gestão da segurança do trânsito; e
- Implementação e manutenção dos sistemas de coleta dos dados necessários para fornecer os elementos que permitam avaliar os progressos em matéria de redução das lesões e das mortes causadas pelo trânsito e outros indicadores importantes como o custo, etc.

Atividade 3: Definir objetivos realistas e de longo prazo ao nível nacional, baseados na análise dos dados nacionais de acidentes de trânsito:

- identificação áreas para a melhoria de desempenho; e
- estimativa do potencial para progressos.

Atividade 4: Verificar que os financiamentos são suficientes:

- Realizar estudos de casos de financiamento baseados nos custos e benefícios reais de operações já realizadas;
- recomendar objetivos orçamentários anuais e de médio prazo;
- Favorecer o estabelecimento de procedimentos para uma distribuição eficaz dos recursos entre os diversos programas de segurança;
- Utilizar, para a segurança do trânsito, 10% dos investimentos de infra-estrutura; e
- Identificar e aproveitar mecanismos de financiamento inovadores.

Atividade 5: Instalar e manter os sistemas de dados necessários para a supervisão e a avaliação, incluindo diversas medidas de processos e de resultados, tais como:

Instalação e manutenção dos sistemas nacionais e locais necessários para conhecer as estatísticas de acidentes, de mortes e de feridos, e a sua evolução;

Mesma tarefa para demais dados, como a velocidade média, a frequência de uso do capacete, do cinto de segurança, etc.;

Mesma tarefa para os resultados das intervenções de segurança do trânsito;

Mesma tarefa para o impacto econômico dos danos corporais causados pelos acidentes de trânsito; e

Mesma tarefa para a exposição aos danos corporais causados pelos acidentes de trânsito.

Pilar 2: Estradas mais seguras e mobilidade

Aumentar a segurança inerente e o caráter protetor das redes viárias em relação a todos os usuários, particularmente os mais vulneráveis (em especial, os pedestres, ciclistas e motociclistas). Isto necessitará a avaliação das infra-estruturas viárias e uma melhor consideração da segurança no planejamento, na concepção, na construção e na operação das vias.

Atividade 1: promover um sentimento de responsabilidade e de compromisso em matéria de segurança do trânsito entre os órgãos gestores de vias, os engenheiros rodoviários e os urbanistas:

- incentivar os governos e os órgãos gestores de vias a fixar-se no objetivo de não ter mais vias de alto risco em 2020;
- incentivar os órgãos gestores de vias a consagrar um mínimo de 10% das verbas viárias aos programas de melhoria da segurança das infra-estruturas;

- tornar os órgãos gestores de vias legalmente responsáveis pela melhoria da segurança do trânsito sobre as suas redes por medidas rentáveis e pelo fornecimento de relatórios anuais sobre a situação da segurança, as tendências e os trabalhos de melhoria empreendidos;
- estabelecer um organismo especializado em segurança do trânsito para supervisionar e melhorar a segurança da rede viária;
- promover uma abordagem sistêmica da segurança, e as funções auto-explicativas e “forgiving” da infra-estrutura rodoviária, e
- controlar os desempenhos em matéria de segurança dos investimentos em infra-estrutura viária realizados por órgãos rodoviários nacionais, bancos de desenvolvimento e outras entidades.

Atividade 2: Levar em consideração as necessidades dos usuários da via como elemento de urbanismo durável, de gestão da demanda de transporte e de gerenciamento do uso do solo:

- planificação da utilização do solo de forma a responder às necessidades de mobilidade de todos em condições de segurança, incluindo a gestão da demanda de deslocamentos, as necessidades de acesso, as exigências do mercado, as condições geográficas e demográficas;
- avaliação das incidências sobre a segurança de qualquer decisão em matéria de planificação e desenvolvimento;
- estabelecimento de procedimentos efetivos de controle em matéria de acessos e desenvolvimento, para evitar qualquer desenvolvimento contrário à segurança.

Atividade 3: promover a segurança na operação, na manutenção e nos melhoramentos da infra-estrutura viária existente exigindo dos órgãos gestores de vias:

- identificar o número de mortes e de feridos e a localização por tipo de usuário da via, e os principais fatores ligados à infra-estrutura que influenciam o risco incorrido por cada grupo de usuários;
- identificar os pontos ou segmentos perigosos onde acontecem acidentes com frequência ou gravidade excessiva e tomar medidas corretivas apropriadas;
- efetuar avaliações de segurança da infra-estrutura viária existente e aplicar medidas de engenharia de eficiência comprovada para melhorar a segurança;
- assumir uma função de responsabilidade em matéria de gestão da velocidade do tráfego e de tomada em conta da velocidade na concepção e na operação da rede viária; e
- assegurar a segurança das zonas de obras.

Atividade 4: promover o desenvolvimento de novas infra-estruturas seguras que atendam às necessidades de mobilidade e acessos dos usuários, incentivando as autoridades competentes a:

- levar em conta todos os modos de transporte em caso de realização de uma nova infra-estrutura;
- definir níveis mínimos de segurança para todos os projetos e investimentos viários de forma que as necessidades de segurança dos usuários da via sejam levadas em conta nas especificações dos novos projetos;
- recorrer a intervenientes independentes para a avaliação dos impactos sobre a segurança viária e para as auditorias de segurança da planificação, da concepção, da construção, da operação e da manutenção de novos projetos viários, e fazer com que as recomendações que resultam dos controles sejam devidamente postas em aplicação.

Atividade 5: incentivar a capacidade de realização e a transferência de conhecimentos em matéria de infra-estrutura segura com:

- a criação de parcerias com bancos de desenvolvimento, administrações nacionais, sociedade civil, profissionais do ensino e o setor privado para fazer com que os princípios de concepção de infra-estrutura segura sejam bem entendidos e aplicados;• a promoção da formação à segurança viária e do ensino de técnicas de engenharia de segurança viária de baixo custo, de auditorias de segurança e de avaliação de via;
- o desenvolvimento e promoção de normas para a concepção e a operação de vias seguras, que identifiquem e levem em conta os fatores humanos e as características dos veículos.

Atividade 6: incentivar pesquisa e desenvolvimento em matéria de vias mais seguras e mobilidade através da:

- realização e compartilhamento dos resultados da pesquisa sobre os estudos de casos de infra-estrutura viária mais segura e os níveis de investimento necessários para alcançar os objetivos da década de ações;
- promoção da pesquisa e do desenvolvimento em matéria de melhorias da segurança das infra-estruturas para redes viárias em países de baixo ou médio nível de renda; e
- promoção de projetos experimentais que permitam avaliar inovações em matéria de melhoria da segurança, particularmente para os usuários mais vulneráveis da rodovia.

Pilar 3: Veículos mais seguros

Incentivar o uso generalizado das tecnologias comprovadas de segurança dos veículos, para a segurança passiva e a segurança ativa, por uma combinação da harmonização das normas globais correspondentes, dos esquemas de informação do consumidor e dos estímulos para acelerar a utilização de novas tecnologias.

Atividade 1: Incentivar os Estados-Membros a aplicar e promulgar os regulamentos de segurança dos veículos à motor desenvolvidos pelo Fórum Mundial das Nações Unidas para a harmonização dos regulamentos relativos aos veículos (WP 29).

Atividade 2: Incentivar a execução de novos programas de avaliação de automóveis em todas as regiões do mundo a fim de aumentar a disponibilidade de informações do consumidor sobre os desempenhos em matéria de segurança dos veículos motorizados.

Atividade 3: Incentivar um acordo que garanta que todos os veículos motorizados novos sejam equipados de cintos de segurança e de ancoragens que respondam às exigências da normatização e passem pelos padrões de ensaios de acidente aplicáveis (como dispositivos mínimos de segurança).

Atividade 4: Incentivar a universalização do emprego das tecnologias comprovadas de prevenção de acidente como o ESC (Electronic Stability Control) e, sobre as motocicletas, o ABS (AntiLock Braking System).

Atividade 5: Incentivar a utilização de estímulos fiscais e outros para os veículos à motor que forneçam níveis elevados de proteção do usuário da via e combater a importação e a exportação de automóveis novos ou de segunda mão que tenham padrões de segurança reduzidos.

Atividade 6: Incentivar a aplicação de regulamentos de proteção dos pedestres e uma pesquisa maior em tecnologias de segurança concebidas para reduzir os riscos dos usuários mais vulneráveis ao trânsito.

Atividade 7: Incentivar os responsáveis de frotas de veículos das administrações públicas e das empresas do setor privado a comprar, operar e manter veículos que disponham das tecnologias de segurança avançadas e que ofereçam níveis elevados de proteção dos ocupantes.

Pilar 4: Usuários de rodovia mais seguros

Desenvolver programas completos para melhorar o comportamento do usuário do trânsito. Controle mantido ou acentuado da aplicação das leis e das normas, combinado com a educação e a sensibilização do público, para aumentar as taxas de uso do cinto de segurança e do capacete, e para reduzir a prática de dirigir em estado de embriaguez, o excesso de velocidade e outros fatores de risco.

Atividade 1: Aumentar o conhecimento dos fatores de risco de segurança viária e das medidas preventivas e realizar campanhas de marketing social afim de ajudar a influenciar as atitudes e as opiniões sobre a necessidade de programas de segurança do trânsito.

Atividade 2: Estabelecer limitações de velocidade e normas e regras baseadas na experiência para reduzir os acidentes e prejuízos devidos ao excesso de velocidade, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 3: Estabelecer leis sobre o consumo de álcool em relação à direção de veículos e normas e regras baseadas na experiência para reduzir os acidentes e prejuízos devidos ao abuso de bebidas alcoólicas, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 4: Estabelecer leis sobre o uso do capacete e normas e regras baseadas na experiência para reduzir as lesões à cabeça, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 5: Estabelecer leis sobre o uso do cinto e os dispositivos correspondentes para as crianças e normas e regras baseadas na experiência para reduzir as consequências dos acidentes, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 6: Estabelecer leis profissionais de saúde e de segurança relativas ao transporte, normas e regras para a operação segura dos veículos utilitários de frete e de transporte, os serviços de transportes rodoviários de passageiros e as frotas de veículos dos setores públicos e privados para reduzir os prejuízos corporais causados pelos acidentes de transporte, e fazer com que sejam respeitados.

Atividade 7: Pesquisar, desenvolver e promover políticas e práticas destinadas a reduzir os prejuízos causados por acidentes de trânsito ligados ao trabalho nos setores públicos, privados

e informais, a partir de padrões reconhecidos internacionalmente para sistemas de gestão de segurança de trânsito e de saúde e segurança profissionais.

Atividade 9: Favorecer o estabelecimento dos sistemas de atribuição gradativa das licenças de motorista para os motoristas novos.

Pilar 5: assistência às vítimas

Aumentar a capacidade de resposta às emergências decorrentes de acidentes e melhorar a capacidade do sistema de saúde e dos outros sistemas envolvidos a fornecer o tratamento emergencial adequado urgente e, em mais longo prazo, a reabilitação das vítimas de acidente.

Atividade 1: Desenvolver os sistemas de atendimento pré-hospitalar, incluindo a extração das vítimas dos veículos após o acidente, e instalação de um número de telefone nacional único para as emergências, fazendo uso de boas práticas existentes.

Atividade 2: Desenvolver os sistemas hospitalares de tratamento de trauma e avaliar a qualidade dos tratamentos, aplicando boas práticas em termos de sistemas de tratamento de trauma e controle de qualidade.

Atividade 3: Fornecer rapidamente uma reabilitação e um apoio aos feridos e às pessoas afetadas pelos acidentes, para reduzir quanto mais possível o trauma físico e psicológico.

Atividade 4: Incentivar o estabelecimento de sistemas adequados de seguro dos usuários do trânsito que permitem financiar os serviços de reabilitação das vítimas de acidente através de:

- Introdução de um seguro de responsabilidade dos danos causados a terceiros; e
- Reconhecimento mútuo internacional de seguro, por exemplo, sistema de “Green card”.

Atividade 5: Incentivar a análise detalhada dos acidentes e a obrigação de uma resposta legal efetiva aos óbitos e aos prejuízos do trânsito e incentivar a procura de acordos equitativos para as famílias dos mortos e para os feridos

Atividade 6: Incentivar e propor incentivos de forma que os empregadores contratem e mantenham pessoas deficientes.

Atividade 7: Incentivar a pesquisa e o desenvolvimento para melhorar a assistência às vítimas de acidentes.

Plano publicado pela ONU no documento "Global Plan for the decade of action for Road Safety".

Tradução Por Vias Seguras

[Saiba mais >>](#)

Atenciosamente,

Governo gaúcho acompanha instalação da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro A Direção do Detran/RS, juntamente com representantes do Comitê de Mobilização pelo Trânsito Seguro e com o Secretário da Infraestrutura, Beto Albuquerque, estiveram presentes na manhã desta quarta-feira (06), em Brasília, na cerimônia de relançamento da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro. O Presidente Alessandro Barcellos e o Diretor Técnico Ildo Mário Szinvelski levaram aos deputados proposta para que o lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que acontecerá no dia 11 de maio, seja realizado de forma simultânea em todo o País.

A Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, mobilização suprapartidária do Congresso Nacional, foi criada em outubro de 2003 com o objetivo de articular parlamento, governos e sociedade na busca de soluções para a mortalidade no trânsito. Presidida pelo deputado Hugo Leal (PSC-RJ), a Frente é relançada no ano em que se inicia a Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

O período 2011-2020 foi instituído pela ONU como a década para cuidar do trânsito no mundo todo. A meta da organização é reduzir as mortes, o número de feridos e de sequelados no trânsito em 50%. As ações da Década serão desenvolvidas dentro de cinco pilares: fortalecimento da gestão da segurança no trânsito, infraestrutura viária adequada, segurança veicular, comportamento e segurança dos usuários, atendimento ao trauma, assistência pré-hospitalar, hospitalar e reabilitação.

O Detran do Rio Grande do Sul, juntamente com o Comitê de Mobilização pela Segurança no Trânsito, já preparam o lançamento da Década no Estado.