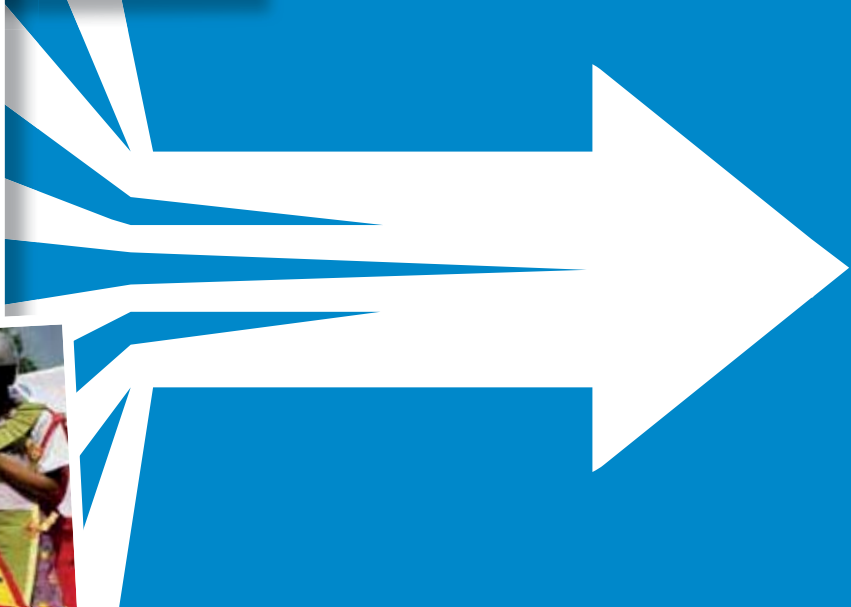


# Promovendo a defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas pelo Trânsito

## Um guia para organizações não governamentais



World Health Organization



Global Alliance of NGOs for Road Safety

Catálogo-na-fonte: Biblioteca da OMS:

Promovendo a defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito: um guia para organizações não governamentais.

1.Acidentes de trânsito – prevenção e controle. 2.Ferimentos e lesões – prevenção e controle. 3.Segurança. 4.Promoção da saúde. 5.Manobras políticas. 6.Executoriedade da lei. 7.Organizações. I.Organização Mundial da Saúde.

ISBN 978 92 4 850332 0 (NLM classification: WA 275)

© Organização Mundial da Saúde 2013

Todos os direitos reservados. As publicações da Organização Mundial da Saúde estão disponíveis no site web da OMS ([www.who.int](http://www.who.int)) ou podem ser compradas a Publicações da OMS, Organização Mundial da Saúde, 20 Avenue Appia, 1211 Genebra 27, Suíça (Tel: +41 22 791 3264; fax: +41 22 791 4857; e-mail: [bookorder@who.int](mailto:bookorder@who.int)). Os pedidos de autorização para reproduzir ou traduzir as publicações da OMS – seja para venda ou para distribuição sem fins comerciais - devem ser endereçados a Publicações da OMS através do site web da OMS ([http://www.who.int/about/licensing/copyright\\_form/en/index.html](http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html)).

As denominações utilizadas nesta publicação e a apresentação do material nela contido não significam, por parte da Organização Mundial da Saúde, nenhum julgamento sobre o estatuto jurídico ou as autoridades de qualquer país, território, cidade ou zona, tampouco sobre a demarcação das suas fronteiras ou limites. As linhas ponteadas nos mapas representam de modo aproximado as fronteiras sobre as quais pode não existir ainda acordo total.

A menção a determinadas companhias ou do nome comercial de certos produtos não implica que a Organização Mundial da Saúde os aprove ou recomende, dando-lhes preferência a outros análogos não mencionados. Salvo erros ou omissões, uma letra maiúscula inicial indica que se trata de um produto de marca registado.

A OMS tomou todas as precauções razoáveis para verificar a informação contida nesta publicação. No entanto, o material publicado é distribuído sem nenhum tipo de garantia, nem expressa nem implícita. A responsabilidade pela interpretação e utilização deste material recai sobre o leitor. Em nenhum caso se poderá responsabilizar a OMS por qualquer prejuízo resultante da sua utilização.

Impresso no Brasil.

- 2** **Agradecimentos**
- 3** **Introdução**
- 3** **Antecedentes**
- 6** **Organizações não governamentais que representam vítimas de lesões causadas pelo trânsito**
- 7** **Valor agregado da *advocacy* feito por organizações não governamentais**
- 8** **Princípios orientadores para se atuar em defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito**
- 11** **Iniciativas para a *advocacy***
- 11** **Avaliar o terreno**
  - 1. Avaliar a situação da segurança no trânsito do país
  - 2. Identificar mecanismos políticos que possam influenciar a criação ou a modificação da legislação
  - 3. Engajar parceirosChecklist: Avaliando o terreno
- 13** **Preparar a ação**
  - 1. Definir os objetivos
  - 2. Desenvolver uma estratégiaChecklist: Preparando a ação
- 15** **Executar as atividades**
  - 1. Preparar material para o *advocacy*
  - 2. Organizar eventos
  - 3. Identificar os protagonistas
  - 4. Mobilizar os meios de comunicação
  - 5. Utilizar as redes sociaisChecklist: Executando as atividades
- 21** **Avaliar o progresso**  
Checklist: Avaliando o progresso
- 22** **Conclusão**
- 24** **Estudos de casos**
- 30** **Links relacionados**



*Safe Kids, da China, celebra o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito, em Xangai.*

## Agradecimentos

---

A Organização Mundial da Saúde (OMS) e a Aliança Mundial de Organizações Não Governamentais para a Segurança no trânsito desejam expressar seu mais profundo reconhecimento a Bloomberg Philanthropies por sua contribuição financeira para a publicação deste guia. Agradecem ainda a colaboração de Laura Sminkey, que preparou o projeto; Elena Altieri, Saul Billingsley, Anneke Bosma, Brigitte Chaudhry, Ann Dellinger, Adnan Hyder, Meleckidzedek Khayesi, Etienne Krug, Kelly Larson, Jeffrey Lunnen, Jeannot Mersch, Andrew Murie, Evelyn Murphy, Nada Osseiran, Margie Peden, Manuel Ramos, Eric Remacle, Eugênia Rodrigues, Doug Roehler, Christian Thomas e Jeffrey Witte que se encarregaram da revisão; Jelica Vesic por seu apoio editorial; Hélène Dufays pelo apoio administrativo; e Aleen Squires pelo layout e diagramação.

## Introdução

---

Um grupo de organizações não governamentais que se dedicam à segurança viária e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito e fazem parte do Grupo de Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito propôs a elaboração deste guia, com a finalidade de ajudar organizações não governamentais em seus esforços por que o trânsito no mundo seja mais seguro. Constatou-se que as campanhas de *advocacy* são uma área em que todas essas organizações podem trabalhar efetivamente, independentemente de quais são seus recursos. Este guia constitui uma tentativa de definir mais claramente o papel dessas

organizações em matéria de *advocacy*. Dirige-se, em particular, às que dispõem de recursos limitados e se espera que seja um instrumento prático para ser utilizado para promover a segurança viária e apoiar as vítimas especialmente durante a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Esta publicação traz orientações acerca dos tipos de iniciativas que essas organizações podem empreender e fornece vários *checklists*, bem como estudos de casos em todo o mundo. Oferece também uma série de links para acessar vários sites úteis.

## Antecedentes

---

O trânsito causa a morte de aproximadamente **1,3 milhão de pessoas** e a incapacitação de milhões de outras. Cerca de 90% das mortes e das lesões causadas pelo trânsito ocorrem em países de baixa ou média renda. Há vários anos, tanto as Nações Unidas como seus Estados Membros reconhecem que as lesões e mortes no causadas pelo trânsito são um problema. Entretanto, foi na década passada que o tema começou a ganhar o protagonismo que merece entre os assuntos mais urgentes que figuram nos programas mundiais para a saúde e o desenvolvimento internacionais.

Na esteira da publicação do *Relatório mundial sobre prevenção das lesões causadas pelo trânsito* em 2004 da OMS e do Banco Mundial (ver seção sobre “links relacionados”, ao final do documento), várias resoluções da Assembleia Mundial da Saúde conclamaram os Estados Membros a darem prioridade à segurança no trânsito e a adotarem medidas consideradas eficazes para reduzir as mortes no trânsito. Como prova de que esse apoio político vem crescendo, a comunidade internacional tem organizado vários eventos mundiais importantes, nos quais as organizações não governamentais tem se envolvido de forma intensa e visível. Esse tipo de iniciativa tem potencializado os esforços por salvar vidas nas vias de todo o mundo.

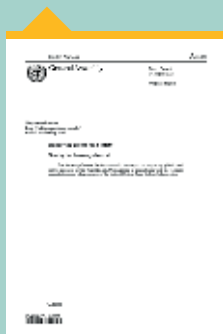


*Governos e parceiros celebram o lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, no Camboja*

## Destaques de esforços mundiais recentes pela segurança no trânsito

### Agosto de 2003:

o Secretário Geral das Nações Unidas publica o primeiro *relatório sobre a crise mundial da segurança no trânsito*



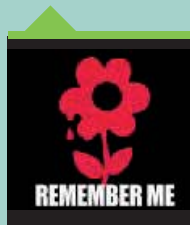
### Abril de 2004:

o Dia Mundial da Saúde é celebrado com o lema "A segurança no trânsito não é acidental"; a OMS e o Banco Mundial publicam o *Relatório mundial sobre prevenção das lesões causadas pelo trânsito*.

# 2004

### Outubro de 2005:

a Assembleia Geral das Nações Unidas, em sua 60ª Sessão, adota a resolução A/RES/60/5, que convida os Estados Membros a instituírem um Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito.



### Junho de 2006:

Lançamento, em Londres, da campanha *Make Roads Safe* (ver Caixa 1)



# 2006

# 2003

### Novembro de 2003:

a Assembleia Geral das Nações Unidas, em sua 58ª Seção, adota a resolução A/RES/58/9, sobre a *crise mundial da segurança no trânsito*



### Maio de 2004:

a 57ª Assembleia Mundial da Saúde adota a resolução WHA57.10, sobre *segurança no trânsito e saúde*.

### Outubro de 2004:

criação do Grupo de colaboração das Nações Unidas para a segurança no trânsito, em Genebra, que conta com várias organizações não governamentais como membros fundadores.

# 2005





**Abril de 2007:**

Primeira Semana Mundial sobre Segurança no Trânsito das Nações Unidas; a OMS publica *Youth and road safety*

2008

**Maio de 2009:**

Primeira reunião mundial de organizações não governamentais em defesa da segurança no trânsito e das vítimas de acidentes, sediada em Bruxelas; as organizações não governamentais adotam a Declaração de Bruxelas.



**Março de 2010:**

a Assembleia Geral das Nações Unidas, em sua 64ª seção, adota a resolução A/RES/64/255, em virtude da qual se proclama oficialmente a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020.

2010

**Março de 2011:**

Segunda reunião mundial de organizações não governamentais em defesa da segurança no trânsito e às vítimas de acidentes, sediada em Washington, D.C.



2007

2009

2011



**Junho de 2009:**

a OMS publica o *Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito*



**Novembro de 2009:**

Primeira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança no Trânsito, ocorrida em Moscou; os Estados Membros adotam a Declaração de Moscou.

**11 de maio de 2011:**

Lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, celebrado no mundo inteiro (ver Caixa 2).



## Organizações não governamentais que representam vítimas de lesões causadas pelo trânsito

As organizações não governamentais que trabalham em prol da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito diferem consideravelmente quanto às origens, âmbitos de influência e recursos. Muitas foram criadas por pessoas diretamente afetadas por acidentes de trânsito, seja por terem perdido um ente querido seja por terem sido elas mesmas as vítimas. Para essas pessoas, a segurança no trânsito é um assunto profundamente pessoal. E por isso trazem sua paixão e convicções à causa. Seus testemunhos ajudam a transmitir uma sensação de urgência. Outras organizações não governamentais baseiam-se em associados que se encarregam de promover os direitos de grupos específicos de usuários das vias públicas, tais como pedestres, ciclistas ou motoristas. Há também as que estão mais focadas em pesquisa ou na formulação de políticas de segurança no trânsito. É o caso das associações profissionais que defendem seus posicionamentos com base em evidências científicas e no prestígio de seus membros. Quanto ao escopo, algumas das

organizações se concentram particularmente em oferecer apoio pós-acidente, promovendo melhores serviços de emergência e normas nacionais de atendimento social, médico e jurídico para vítimas e suas famílias. Outras solicitam ou executam diretamente projetos modestos de segurança no trânsito voltadas a fatores básicos, como cintos de segurança, capacetes ou elementos refletivos que aumentam a visibilidade na via. Algumas abordam a segurança no trânsito como parte de uma temática mais ampla de mobilidade sustentável. Em razão de seus características diversas, as capacidades variam consideravelmente no que se refere a recursos humanos e financeiros e a conhecimentos técnicos sobre segurança no trânsito. Independentemente de seus antecedentes, competências e ativos, todas essas organizações não governamentais trabalham de uma forma ou de outra para promover a segurança viária e apoiar as vítimas e formulam propostas sobre as melhores estratégias possíveis para realizar os trabalhos que possam beneficiar a causa da segurança no trânsito.

### CAIXA 1

#### Campanha “Make Roads Safe” e organizações não governamentais: conquistando a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020



A escola Filomena Blanco, na Costa Rica, expressa seu apoio à segurança no trânsito e à campanha Make Roads Safe.

A campanha “Make Roads Safe”, iniciada pela FIA Foundation, em 2006, tem lutado para que a segurança no trânsito se mantenha firme entre as prioridades internacionais. As organizações não governamentais têm sido uma parte integral da estratégia da campanha, com vistas a criar uma coalizão em escala mundial.

Durante os primeiros anos da campanha, organizações não governamentais como *Amend*, em Gana, *Mothers in Black*, na Guiana, *Chariots of Destiny*, no Quênia, e *Kunhadi*, no Líbano, contribuíram consideravelmente para que, em março de 2008, conseguissem apresentar ao Secretário Geral das Nações Unidas, Ban Ki-moon, uma petição mundial assinada por um milhão de pessoas. Em outubro de 2008, a campanha, com a ajuda da *Asia Injury Prevention Foundation*, organizou um evento promocional de grande relevância no Vietnã. Essa foi uma ocasião para se chamar pela primeira vez



## Valor agregado da *advocacy* feito por organizações não governamentais

As ações de *advocacy* podem ser definidas como um conjunto de atividades destinadas a reforçar a consciência sobre uma determinada questão, com o objetivo de influenciar em programas, políticas e recursos a ela relacionados. É um componente essencial dos trabalhos vinculados à prevenção de lesões causadas pelo trânsito. Por mais diversas que sejam as organizações não governamentais que se dedicam à segurança viária e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito, a maioria delas tem uma característica em comum: o engajamento em algum tipo de *advocacy*. Algumas se concentram em disseminar aspectos da segurança no trânsito em geral, ao passo que outras formam grupos de pressão para promover, entre os formuladores de políticas públicas, a aplicação de mudanças concretas na legislação. Em alguns lugares, as organizações não governamentais estão em vantagem frente a governos e organismos internacionais graças a sua flexibilidade, rapidez de resposta e liberdade de expressão. Quando essas organizações são criadas na esteira de um acidente de trânsito trágico, seus representantes podem exigir, com particular autoridade, a adoção de medidas. Todas elas têm um enorme potencial para

promover efetivamente a segurança e contribuir para salvar vidas. As campanhas de *advocacy* podem ser utilizadas com muitos propósitos, entre os quais (ainda que não limitadas a estes):

- chamar a atenção sobre a segurança no trânsito;
- gerar vontade política para abordar a segurança no trânsito;
- corrigir ideias equivocadas sobre as causas e prevenção dos acidentes de trânsito;
- aprimorar programas e políticas de prevenção e serviços nacionais vigentes, incluindo a reabilitação para as vítimas de traumas físicos e psicológicos;
- transmitir mensagens ao público em geral sobre a necessidade de mudar determinados comportamentos;
- criar parcerias e coalizões eficientes;
- aumentar o financiamento de políticas e programas de apoio à segurança no trânsito e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito;
- Fomentar uma demanda de segurança no trânsito entre a população;

a atenção do público sobre uma década dedicada à segurança no trânsito, e de se apresentar a embaixadora da campanha, a atriz de cinema malaia Michelle Yeoh, que desfilou com 2.000 crianças pelas ruas de Hanói. Esse acontecimento marcou o início de uma campanha mundial itinerante, que foi reunindo apoios políticos para a Década de Ação nas capitais de diversos países.

Em colaboração com organizações não governamentais nacionais e locais, como associações nacionais de automóveis, eventos foram sendo organizados em cada continente, em países como Argentina, Bangladesh, Camboja, Costa Rica, Estados Unidos da América, Reino Unido e Tanzânia. Em cada etapa da campanha foram colhidos apoios políticos de grande exposição, que garantiram atenção e cobertura em seus respectivos espaços de comunicação e políticas. Com o apoio de numerosas organizações

não governamentais a *advocacy* de alto nível capitaneada pela campanha, levou finalmente à organização da Primeira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança no Trânsito, ocorrida em Moscou, em novembro de 2009, que contou com a participação de mais de 150 países. Nessa conferência se fez um chamamento para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Em março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou oficialmente a Década. Se, por um lado, o “Make Roads Safe” proveu uma estrutura geral de trabalho, por outro, a Década não poderia ter sido alcançada sem o trabalho árduo, o ativismo imaginativo e a uniformidade de objetivos demonstrados pelas organizações não governamentais, particularmente nos âmbitos nacionais e locais.

Visite o site <http://www.makeroadssafe.org/es/Pages/default.aspx>

# Princípios orientadores para se atuar em defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito

---

Considerando-se que os entornos políticos e financeiros nos quais se desenvolvem as organizações não governamentais são, às vezes, problemáticos é importante que as ONGs aproveitem ao máximo os esforços de *advocacy*. Para tanto, seria útil ter em mente alguns princípios orientadores.

- **É importante se comprometer no longo prazo.** Poucas vezes se conseguem mudanças da noite para o dia e, inclusive nos países mais bem sucedidos, levaram-se anos para conseguir a redução das mortes causadas pelo trânsito.
- **É essencial ser estratégico.** Algumas organizações não governamentais têm a tendência de diversificar o escopo de suas atividades, o que nem sempre dá bons resultados. É preferível concentrar cuidadosamente os esforços, a fim de se otimizar o tempo e os recursos limitados, aumentando assim as chances de sucesso. É necessário estabelecer objetivos realistas.
- **É fundamental assegurar que as atividades são baseadas em evidências científicas.** As organizações não governamentais devem travar um diálogo permanente com especialistas em segurança no trânsito para se manterem informadas sobre as últimas descobertas e práticas na matéria, utilizando esse conhecimento para aperfeiçoarem pesquisas e atividades em andamento. Em algumas situações, as melhores provas científicas podem estar em contradição com o senso comum, e as organizações não governamentais podem desempenhar o papel de evidenciar essas incoerências.
- **É interessante utilizar materiais que já existem para evitar a duplicidade de esforços.** Muitas organizações oferecem instrumentos que podem ser úteis para apoiar iniciativas nacionais e locais em matéria de segurança no trânsito. Esse material deve estar adaptado ao público alvo e ser traduzido aos respectivos idiomas. A seguir e no final deste documento estão disponibilizados alguns sites que apresentam informação sobre estudos de casos.
- **É essencial trabalhar em colaboração com parceiros.** Poucas organizações não governamentais podem conseguir resultados sem contar com o apoio de parceiros do governo, da comunidade acadêmica, do setor privado, de fundações ou de organismos tais como a polícia, os bombeiros e os serviços médicos. Também pode ser útil entrar em contato com outras organizações não governamentais, com vistas a harmonizar mensagens, apoiar uns aos outros na execução de atividades e angariar recursos. Não se pode subestimar a importância de colaborar com parceiros que estejam promovendo medidas similares, para conseguir um grupo que fale com uma só voz.
- **É essencial examinar regularmente os progressos feitos.** Ainda que a maioria das atividades de *advocacy* contribua para aumentar a sensibilização geral, algumas delas se concentram em questões mais concretas, contribuindo assim com uma maior eficiência para mudanças concretas e quantificáveis. Mesmo que uma organização careça da capacidade de realizar um acompanhamento detalhado de seus programas, é útil se esforçar conscientemente em identificar desde o início alguns indicadores de resultados. Estes podem então ser utilizados para comparar os avanços alcançados antes e depois dos trabalhos de *advocacy* e determinar quais são as atividades que deverão ser reorientadas de alguma maneira.



## CAIXA 2

# DÉCADA DE AÇÃO PARA PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO NO TRÂNSITO 2011-2020: SALVAR MILHÕES DE VIDAS

No dia 11 de maio de 2011 celebrou-se em todo o mundo o lançamento da Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020. Do Sri Lanka à Albânia e da Etiópia ao Peru, presidentes e primeiros ministros, ministros dos transportes, da saúde e outros, presidentes de organizações internacionais e de empresas, vítimas de lesões causadas pelo trânsito e suas famílias, entre outros cidadãos interessados, manifestaram seu compromisso com o objetivo da Década: salvar cinco milhões de vidas. Nos mais de 100 países onde se celebrou esse lançamento, as organizações não governamentais desempenharam um papel importante, organizando e acolhendo eventos de *advocacy* para chamar a atenção do público sobre a Década.

A Década é considerada uma oportunidade única de salvar vidas no trânsito no mundo todo. O Plano Mundial para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito foi elaborado pelo Grupo de Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito e outras partes interessadas. Esse plano delineia uma série de medidas para assegurar que os objetivos da Década se tornem realidade e propõe uma estruturação de atividades que podem ser realizadas no contexto desta Década. O Plano estabelece cinco categorias de atividades, ou “pilares”, a saber:

- gestão da segurança no trânsito;
- vias e mobilidade mais seguras;
- veículos mais seguros;
- usuários de vias de trânsito mais seguros;
- resposta após os acidentes.

Por meio de suas atividades de advocacy, as organizações não governamentais podem pedir que sejam adotadas medidas para todos os pilares de Plano Mundial. Abaixo, classificados por pilares do Plano Mundial, estão elencados alguns exemplos nos quais as ONGs poderiam influir:

No que concerne ao Pilar 1, sobre gestão da segurança no trânsito:

- estabelecimento de um órgão líder nacional para a segurança no trânsito;
- formulação de uma estratégia nacional coordenada por esse órgão líder;
- objetivos realistas de longo prazo para as atividades nacionais.

Quanto ao Pilar 2, sobre vias e mobilidade mais seguras:

- estabelecimento de objetivos para eliminar as vias de alto risco antes de 2020;
- alocação de pelo menos 10% de todo o orçamento direcionado às vias para que estas tenham uma infraestrutura mais segura;
- planejamento do uso do solo com o objetivo de responder às necessidades de uma mobilidade segura para todos os usuários das vias de trânsito.

No que se refere ao Pilar 3, sobre veículos mais seguros:

- execução de novos programas de avaliação de veículos em todas as regiões do mundo;
- acordos para garantir que todos os novos veículos automotores estejam equipados com





O lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 foi celebrado em mais de 100 países de todo o mundo.

cintos de segurança que atendam às normas e regulamentos;

- aplicação de regulamentos para a proteção de pedestres.

Quanto ao Pilar 4, sobre usuários de vias de trânsito mais seguros:

- novas leis ou normas ou uma aplicação mais rígida das que já existem para combater riscos, tais como dirigir com excesso de velocidade ou sob os efeitos do álcool, ou não utilizar capacete, cinto de segurança e dispositivo de segurança para crianças;
- políticas e práticas abrangentes para reduzir as lesões causadas pelo trânsito relacionados com o trabalho;
- criação de um sistema de habilitação gradativo para os novos condutores.

No que se refere ao Pilar 5, sobre resposta após os acidentes:

- um número de telefone único para emergências para todo o país;
- reabilitação das vítimas para atenuar os traumas físicos e psicológicos;
- uma investigação exaustiva dos acidentes e a aplicação de uma resposta eficaz da justiça, bem como indenizações justas para as famílias das vítimas.

A Década diz respeito a todas as pessoas. As organizações não governamentais em prol da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito devem assumir um papel especial, personalizando a questão, criando uma sensação de urgência e gerando uma demanda de segurança por parte do público. As ONGs podem também funcionar como observadores críticos, supervisionando em que medida seus governos respectivos cumprem com os compromissos estabelecidos na Década. Considerando seu potencial de agentes de mudanças eficazes, seria útil que as organizações focassem suas atividades de *advocacy* de uma forma mais estratégica, já que suas contribuições são essenciais para assegurar a consecução do objetivo da Década: salvar cinco milhões de vidas.

Para mais informação sobre Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, consulte o site oficial, onde você também encontrará a publicação: Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020: o lançamento mundial:

[http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/index.html)



## Iniciativas para o *advocacy*

---

No campo do *advocacy*, as organizações não governamentais participam de uma série de atividades que vão desde fomentar uma maior sensibilização, até criar grupos de pressão para conseguir uma mudança concreta nas leis. A seguir estão descritas várias dessas atividades, muitas das quais podem ser realizadas, mesmo com recursos limitados. Apesar de essa descrição ser apresentada passo a passo, não é necessário que a execução siga estritamente essa mesma ordem. Por exemplo, uma organização não governamental pode identificar uma pessoa atuante (defensora da causa) em uma fase do processo anterior à estabelecida neste documento. Depois de cada etapa é fornecido um *checklist*. Em todas as fases as organizações não governamentais devem se envolver em um trabalho contínuo para se capacitarem em segurança no trânsito, buscando orientação para que outros parceiros façam o mesmo.

### Avaliar o terreno

#### 1. Avaliar a situação da segurança no trânsito do país

Para planejar estrategicamente suas intervenções, as organizações não governamentais devem obter um parecer dos responsáveis pela área sobre a situação da segurança no trânsito em seus respectivos países ou comunidades. Devem também travar um diálogo com as autoridades governamentais e com as pessoas que trabalham na linha de frente, como policiais, socorristas e profissionais da área hospitalar. Os especialistas em segurança no trânsito dos setores governamentais e acadêmicos podem compartilhar seus conhecimentos sobre a natureza do problema e as soluções encontradas até o momento. Para completar esses debates, as organizações não governamentais devem examinar cuidadosamente os conteúdos do *Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito*, do *Relatório mundial sobre prevenção das lesões causadas pelo trânsito*, dos acordos e convênios das Nações Unidas e de outras fontes confiáveis para determinar quais das recomendações propostas devem ainda ser abordadas por seus respectivos governos. Essa fase inicial permitirá ter uma ideia geral da situação em que se encontra a segurança no trânsito do país ou comunidade, quais são as próximas medidas serem adotadas e onde a organização devem concentrar seus esforços.

#### 2. Identificar mecanismos políticos que possam influenciar na criação ou modificação de uma legislação

Frequentemente, as atividades de *advocacy* das organizações não governamentais focam a criação ou modificação de uma legislação de segurança no trânsito nacional. Os enfoques variam de acordo com os países, dependendo da forma em que são formuladas e aplicadas as políticas e as leis. Assim, é essencial conhecer o funcionamento interno do sistema legislativo antes de empreender uma campanha para se criar ou modificar a legislação. As organizações não governamentais devem tentar contar com a assessoria de especialistas no tema e,

em particular, com a ajuda das próprias instâncias normativas. No caso de desejarem introduzir uma lei em um órgão legislativo, as organizações devem tentar identificar um parlamentar disposto a chamar a atenção sobre a segurança no trânsito em geral e a apoiar uma mudança legislativa em particular (ver os estudos de casos 1 e 2). Da mesma forma, as organizações não governamentais devem se informar a respeito das ocasiões para trazer sua contribuição ao longo dos processos de formulação de leis que, às vezes, levam tempo. Por exemplo, em alguns países, uma vez que se haja iniciado o processo legislativo, a população tem a chance de colaborar com seus comentários ao projeto de lei antes de sua conclusão.

### 3. Engajar parceiros

Difícilmente um ator pode conseguir, sozinho, uma mudança. Assim, em geral é conveniente identificar e reunir um grupo de parceiros de diversos setores da sociedade que compartilhem uma preocupação comum, mas que tragam diferentes tipos de conhecimentos e experiências para a tarefa (ver estudos de casos 3 e 4). Em um primeiro momento, o mais prático seria que a organização não governamental determinasse ou localizasse os grupos interessados em segurança no trânsito e começasse a estudar quais deles seriam os parceiros que melhor poderiam respaldar seus esforços. Esses parceiros poderiam estar no governo nacional ou local, na comunidade acadêmica, nos meios de comunicação, no setor privado ou outros setores da sociedade, e poderiam oferecer seu apoio à organização não governamental de várias maneiras. A associação com outras organizações com ideais similares é fundamental para gerar uma demanda efetiva de segurança no trânsito por parte da população. Também é importante conhecer os oponentes e determinar uma estratégia para neutralizar os argumentos dos grupos da sociedade que poderiam se opor às medidas propostas pela organização e por uma comunidade mais ampla em prol da segurança no trânsito.

#### Checklist: Avaliando o terreno

- Você avaliou a situação da segurança no trânsito em seu país/área?
- Você falou com os funcionários do governo ou outros especialistas em segurança no trânsito para entender a natureza do problema em seu país?
- Você examinou cuidadosamente as recomendações dos principais documentos sobre políticas para determinar quais são os aspectos que ainda demandam uma atuação por parte de seu governo?
- Você entende os mecanismos internos de seu governo para iniciar uma campanha voltada a criar ou modificar a legislação ou reforçar seu rigor?
- Você buscou orientação por parte de especialistas ou das próprias instâncias normativas para ver qual é a melhor maneira de fazer isso?
- Você determinou ou localizou os grupos interessados na segurança no trânsito em seu país?
- Você consultou parceiros de diversos setores da sociedade que compartilham um ideal comum, mas trazem conhecimentos e experiências diferentes de suas tarefas?

## Preparar a ação

### 1. Definir os objetivos

Os objetivos voltados à *advocacy* variarão em função do resultado dos passos previamente descritos. Os objetivos em escala nacional podem ser quaisquer dos que figuram no Plano Mundial para Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 (ver Caixa 2) ou outros definidos na estratégia nacional de segurança no trânsito. Em escala local, os objetivos poderiam consistir em exigir a criação de uma passarela de pedestres sobre a rodovia (ver estudo de caso 5) ou a redução do limite de velocidade próximo a uma escola ou de uma área residencial. Em qualquer caso, é importante ter em mente os princípios orientadores, dar prioridade a um objetivo chave, e ter clara a mudança que se deseja alcançar (ver Caixa 3). Isso ajudará a assegurar a elaboração de um programa com metas claramente definidas e um conjunto de mensagens que completem e agreguem valor ao trabalho de outros parceiros.

### 2. Desenvolver uma estratégia

Uma vez superadas as etapas descritas anteriormente, a organização não governamental pode formular uma estratégia própria com um objetivo concreto para suas atividades de *advocacy*. O enfoque dependerá em certa medida do entorno em que cada organização se desenvolve. Em alguns países as ONGs funcionam com uma liberdade relativa, ao passo que em outros devem ter cuidado de não serem consideradas demasiadamente críticas em relação ao governo. Em quaisquer dos casos, há várias formas de impulsionar uma mudança. Pode ser que em certos lugares se alcance melhor o objetivo de uma *advocacy* aplicando um critério de visibilidade, pela utilização de meios de comunicação ou a organização de eventos públicos, enquanto em outros pode ser mais efetivo promover reuniões pessoais discretas com os principais responsáveis pelas instâncias normativas. Por exemplo, quando o objetivo que se aspira consiste em que se revise a legislação que regula o uso dos cintos de segurança, a organização pode, dependendo do contexto:

- divulgar um documento de nota descritiva ou de posicionamento sobre a importância de usar o cinto de segurança e a necessidade de uma norma mais rígida e fiscalização mais severa dessa norma;

## CAIXA 3

# DICA:

## Assegurar que os objetivos são “SMART”

Ao pensar um projeto, uma forma efetiva de fixar objetivos consiste em assegurar-se de que são “SMART”. A palavra inglesa “smart” significa inteligente, e é também um acrônimo que descreve cinco características básicas que devem cumprir os objetivos, quais sejam, *Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Time bound*, ou seja: Específico, Mensurável, Alcançável, Realista e Com prazo para cumprimento. Quando uma organização não governamental fixa seus objetivos de *advocacy* e quer se assegurar de que são realmente SMART, deve fazer as seguintes perguntas:

### Específico:

- Trata-se de um objetivo concreto, preciso e bem definido?
- Esse objetivo permitirá conseguir os resultados desejados?

### Mensurável:

- Como se poderá comprovar claramente que o objetivo foi alcançado?
- Quais são os critérios concretos para medir os progressos rumo ao objetivo?

### Alcançável

- Trata-se de um objetivo alcançável?
- São conhecidas as limitações e restrições para alcançar o objetivo?

### Realista

- Dispõe-se dos recursos necessários para alcançar esse objetivo?
- A conquista desse objetivo resolverá o problema em questão?

### Com prazo de cumprimento:

- Pode-se alcançar o objetivo dentro de um quadro temporal determinado?
- É adequado alcançar esse objetivo neste momento?

- comparar a situação de um país determinado frente a outros que estejam em um estágio similar de desenvolvimento;
- promover reuniões informativas para as instâncias normativas nas quais se trate da segurança no trânsito, destacando a necessidade de revisar a legislação sobre cintos de segurança, a fim de aumentar a segurança dos cidadãos nas vias;
- lançar uma petição e apresentá-la às instâncias normativas, solicitando essa mudança de norma;
- sediar seminários ou workshops públicos sobre segurança no trânsito, demonstrando, por meio do uso de apresentações sobre cintos de segurança, a utilidade destes;
- aproveitar um dia ou semana de segurança no trânsito para realizar, junto com agentes de trânsito, controles aleatórios do uso do cinto de segurança;
- envolver as famílias das vítimas de lesões causadas pelo trânsito em programas de rádio ou de televisão para que compartilhem suas histórias pessoais com o público;
- criar ou realizar uma campanha de marketing social;
- pedir a uma autoridade nacional de destaque, como o diretor de uma instituição de saúde pública ou clubes de automobilistas que defendam a causa do uso do cinto de segurança perante o órgão legislativo do governo, e que o promova entre a população.

As estratégias devem estar claramente definidas, levando em conta o contexto em que se dá, o objetivo da campanha de *advocacy* e o público que se pretende alcançar, ou seja, o grupo ou grupos sobre os quais a organização deseja exercer influência para alcançar o objetivo de sua campanha (ver estudo de caso 6).

#### Checklist: Preparando a ação

- Você determinou qual é o objetivo chave prioritário de sua campanha e tem clareza sobre a mudança que deseja conseguir?
- Você estabeleceu um programa ou uma meta e um conjunto de mensagens claramente definidos que complete ou agregue valor ao trabalho de outros parceiros?
- Você se baseou em seus objetivos para definir a estratégia de sua campanha de *advocacy*?
- Você determinou quais são os melhores mecanismos para se chegar ao público alvo que pretende alcançar?



*Crianças das Filipinas escrevendo petição para o Secretário Geral das Nações Unidas pedindo vias mais seguras.*



## Executar as atividades

Dependendo do objetivo e do público alvo que se deseje atingir para alcançá-lo, são propostas a seguir algumas atividades a serem empreendidas.

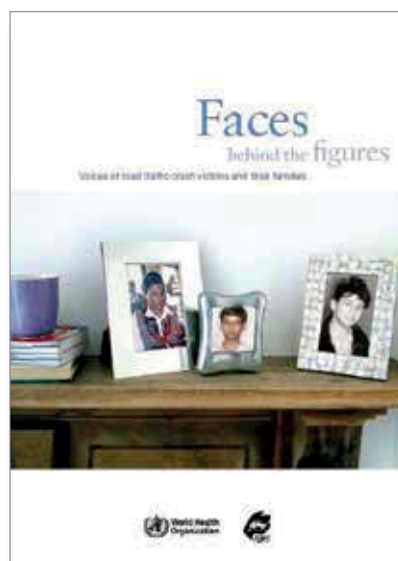
### 1. Preparar material para a *advocacy*

A população em geral e as instâncias normativas nem sempre estão bem informadas sobre a segurança no trânsito. Pode ser que não estejam cientes do alcance do problema, de suas consequências em longo prazo, ou que não entendam a importância de se adotarem medidas a respeito. Embora as organizações não governamentais nem sempre estejam em melhor situação para produzir novos dados ou realizar estudos científicos, podem, contudo, contribuir para fomentar uma maior conscientização, preparando e divulgando documentos ou material relacionado aos principais dados disponíveis, e com a descrição do impacto dos acidentes de trânsito nas famílias, comunidades e na sociedade em geral. Esses documentos podem ser distribuídos em forma de prospecto ou *folder*. Dois destes materiais são descritos adiante:

- Um prospecto ou *folder* sobre segurança no trânsito referente a um determinado país, uma cidade ou uma comunidade e que contenha os últimos dados e a informação mais recente. Frequentemente os departamentos governamentais ou os especialistas do setor acadêmico são os que se encarregam de compilar os dados sobre segurança no trânsito. As organizações não governamentais podem utilizar estrategicamente essa informação e expô-la de forma fácil de entender para apoiar os trabalhos de *advocacy* (ver o estudo de caso 7). Podem aplicar matemática social para apresentá-la de maneira que o público a entenda facilmente (ver Caixa 4). O *Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito* contém uma página com o perfil nacional de 178 países. Os grupos são estimulados a utilizar esses perfis individuais para fomentar uma maior sensibilização sobre o tema entre a população de seus respectivos países. Um exercício interessante seria comparar a situação da segurança no trânsito de um país frente a outros de uma mesma região ou, talvez, frente a um dos que tenha melhores resultados no mundo, para infundir a uma nação ou comunidade a vontade de adotar as medidas pertinentes.

- Histórias das vítimas e de suas famílias. Os testemunhos pessoais dos que viram suas vidas afetadas por um acidente de trânsito podem ter uma influência consideravelmente maior do que as estatísticas tanto sobre as instâncias normativas como sobre o público em geral. Em 2007, a Association for Safe International Road Travel e a Organização Mundial da Saúde publicaram *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families* [Os rostos por trás dos números: testemunhos das vítimas de acidentes de trânsito e de seus familiares, disponível apenas em inglês], no qual são apresentados 22 relatos narrados por membros de uma família de vítimas de acidentes de trânsito (ver a seção sobre “Links relacionados” no final do documento). Trata-se de uma reflexão impactante sobre a desolação e a dor daqueles que perderam, quase sempre de forma repentina, um ente querido. Esse documento pretende lembrar que se as medidas apropriadas de prevenção e os serviços adequados de emergência tivessem sido aplicados, muitas dessas perdas poderiam ter sido evitadas. Levanta, ainda, várias questões quanto à necessidade de melhorar os serviços prestados às vítimas após um acidente.

Antes de produzir de qualquer desses materiais, é importante preparar cuidadosamente o plano de distribuição para decidir o formato da publicação e o método de divulgação, para garantir que cheguem até ao público alvo a que estão destinados.



**Os rostos por trás dos números: testemunhos das vítimas de acidentes de trânsito e de seus familiares apresenta a face humana das perdas ocasionadas pelos acidentes de trânsito.**

## 2. Organizar eventos

Está claro que as organizações não governamentais têm a capacidade de planejar e organizar atos para as campanhas de *advocacy* em seus países e comunidades. Esse tipo de evento contribui para divulgar tudo o que se refere à segurança no trânsito e os possíveis efeitos da falta dessa segurança sobre a vida das vítimas e de suas famílias. Têm também o potencial de chamar a atenção dos meios de comunicação e, portanto, de utilizá-los para divulgar mensagens específicas de *advocacy*, tais como a proposição de uma nova legislação. A seguir, apresentamos uma lista de alguns eventos que as organizações não governamentais podem organizar habitualmente, aproveitando, às vezes, o contexto de um dia, semana ou mês nacional para a segurança no trânsito ou em favor das vítimas do trânsito:

- *briefings* para as instâncias normativas, representantes dos meios de comunicação e outros;
- inauguração de monumentos ou atos em memória das vítimas e dos sobreviventes, como jardins de recordação ou memoriais na Internet;

- cerimônias dedicadas às vítimas e aos sobreviventes, tais como momentos de observação de silêncio ou vigílias com velas;
- oficinas (*workshops*) públicas ou outros atos educativos;
- intervenções nas escolas, tais como assembleias de jovens;
- manifestações na rua, feiras, marchas ou atos similares;
- concertos ou eventos esportivos com fins beneficentes;
- concursos de fotografia, de pintura, de redação ou de qualquer outro tipo.

No calendário da comunidade internacional para a segurança no trânsito há eventos predeterminados programados, que oferecem oportunidades adicionais para as campanhas de *advocacy*. Durante Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, prevê-se que as Nações Unidas e seus organismos preparem com regularidade semanas mundiais para a segurança no trânsito. As organizações

### CAIXA 4

## DICA:

### Utilizar a matemática social para ilustrar mensagens sobre segurança no trânsito

Os números ajudam a fundamentar atenção que se quer dar à importância de um problema ou de uma questão. No entanto, pode ser difícil fazer com que os números signifiquem algo. Para conseguir isso, pode-se recorrer à “matemática social”, uma técnica pensada para facilitar a compreensão dos dados, criando relações mais estreitas com nossa vida cotidiana. A seguir estão alguns exemplos de matemática social utilizada para descrever acidentes de trânsito e as suas consequências e custos. Se essa técnica for utilizada, é importante que os dados provenham de uma fonte confiável, cujas referências possam ser consultadas se necessário.

- No Brasil, em 2006, foram registradas 35.155 mortes causadas por acidentes de trânsito,

número comparável à quantidade de pessoas que cabem no Estádio Pinheirão, de Curitiba, em sua capacidade máxima.

- No Camboja, em 2007, foram registrados 1.545 óbitos por causa de acidentes de trânsito, número equivalente à capacidade média de passageiros de 10 aviões Boeing 737.
- A cada dia, nos Estados Unidos, uma média de 12 adolescentes entre 16 e 19 anos morrem por causa de um acidente de trânsito. Isso equivale a toda uma sala de aula a cada dois ou três dias.
- De acordo com o Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito, apenas 15% dos países dispõem de uma legislação abrangente que aborde os cinco riscos principais, quais sejam: dirigir sob os efeitos do álcool, com excesso de velocidade, não utilizar o cinto de segurança, não usar capacete ou os sistemas de retenção para crianças.
- Calcula-se que o total dos custos anuais gerados pelos acidentes de trânsito nos países de renda baixa e média chega a cerca de US\$ 65 bilhões, o que supera o valor total anual que recebem em assistência para o desenvolvimento.

não governamentais devem acompanhar de perto esses atos e ver como tirar melhor proveito deles. Além disso, há no calendário das Nações Unidas um evento anual marcado por um número cada vez maior de organizações não governamentais: trata-se do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito (ver Caixa 5). Em 2006, a Federação Europeia de Vítimas do Trânsito, a Road Peace e a Organização Mundial da Saúde publicaram um documento intitulado Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito: um guia para a organização de atividades (ver a seção sobre “links relacionados” no final do documento), que é útil para planejar

eventos relacionados. Além dessas oportunidades diretamente relacionadas à segurança no trânsito, outra forma prática de ampliar a divulgação das mensagens sobre segurança no trânsito consiste em realizar campanhas de *advocacy* no contexto e atos e atividades pertencentes a um programa mais geral. Por exemplo, eventos nacionais ou locais focados em crianças e adolescentes, vida urbana ou mobilidade sustentável podem oferecer às organizações não governamentais a chance de organizar e abrigar um ato sobre segurança no trânsito.

## CAIXA 5

### Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito: organizando eventos em todo o mundo

O Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito é um evento celebrado no terceiro domingo de novembro de cada ano para lembrar os mortos e feridos em acidentes de trânsito em todo o mundo, suas famílias e as demais pessoas afetadas por essas tragédias. Esse Dia, aprovado pela Assembleia Geral das Nações Unidas em outubro de 2005, oferece também a chance de chamar a atenção sobre o alto índice de óbitos e traumatismos ocasionados pelo trânsito, suas consequências no longo prazo e a necessidade de se adotarem medidas.

A cada ano, um número crescente de organizações não governamentais organizam atos por ocasião desse evento. Em 2011, adotaram o lema “Da celebração mundial para a ação mundial ao longo da década. Façamos de 2011-2020 uma década para ser lembrada”. Graças ao impulso do lançamento da Década, os atos de 2011 foram particularmente numerosos, variados e imaginativos. Alguns deles estão descritos a seguir.

- Na Austrália, os serviços de traumatologia de Victoria, que prestam apoio às vítimas de acidentes de trânsito, celebraram sua 11ª cerimônia anual “Hora de Relembrar” no Parlamento de Melbourne. Esse culto ecumênico foi oficiado em memória das vidas que os entes queridos perderam em

acidentes, e prestou-se uma homenagem aos que trabalham incansavelmente para reduzir o número de vítimas do trânsito.

- Na Colômbia, a Fundação Ciudad Humana organizou em Bogotá uma conferência sobre a segurança de motociclistas. Essa organização abrigou também uma cerimônia de comemoração no Parque Nacional, em memória dos mortos no trânsito.
- Na Costa do Marfim, a Organização da Costa do Marfim de Jovens em prol da Segurança no trânsito celebrou uma cerimônia de comemoração em Abidjan, que terminou com uma vigília à luz de velas. Organizou também, junto com seus parceiros, uma campanha nas escolas primárias próximas a vias de trânsito, para conscientizar alunos e professores sobre a segurança no trânsito.
- Na Índia, a ArriveSAFE, em colaboração com o Conselho Britânico da Índia e Ananda, organizou eventos nos estados de Andhra Pradesh e Tamil Nadu. A fundação pôs a primeira pedra de um monumento em memória das vítimas de acidentes de trânsito.
- Na Itália, a Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada celebrou duas reuniões informativas no Senado de Roma. Também organizou uma marcha rumo ao cemitério principal para depositar flores sobre os túmulos

das vítimas de acidentes de trânsito. Durante os serviços religiosos em todo o país, foi lida uma mensagem do Papa Bento XVI, prestando tributo às vítimas de todo o mundo.

- No Quênia, a organização Chariots of Destiny, numa iniciativa da Pamoja Road Safety e Black Rose Innovate Marketing, uniram forças para organizar em Naíróbi um evento que recebeu o título de “Para os que perdemos... Para os que ainda estão aqui”. Após um momento de silêncio, artistas locais leram poemas e interpretaram dramas e peças musicais.
- Em Luxemburgo, a Association Nationale des Victimes de la Route plantou as primeiras 200 árvores das 1.000 que formarão o bosque em memória das vítimas do trânsito, no qual será instalado um monumento no ano que vem para marcar o 20º aniversário da organização. Deu-se ainda um serviço religioso e uma reunião pública em Medernach.
- No México, a organização Familias Unidas Zona Esmeralda convidou artistas locais para “Pintar pela vida”, e cerca de 50 deles contribuíram para um mural na Cidade do México. Nas cidades de León e de Motul, organizações não governamentais fizeram um minuto de silêncio, discursos e uma passeata noturna pelas ruas.
- Na Nova Zelândia, o Safe Kids apresentou, em Auckland, cadeirinhas de crianças com cruzeiros de madeira para ilustrar o número de mortes infantis que poderiam ter sido evitado com assentos adaptados adequadamente. Com o auxílio de celebridades da televisão, foram feitas demonstrações práticas sobre as cadeirinhas para crianças ao longo das vias transitáveis.

- Nas Filipinas, o Projeto CARES organizou diversas atividades na cidade de Bacolod, incluindo um monumento comemorativo intitulado “uma celebração da vida”. O Projeto CARES expressou também seu agradecimento aos parceiros durante uma cerimônia de premiação.
- Na Polônia, a organização Via e Segurança (Droga i Bezpiecze stwo) realizou em todas as escolas do país um programa de atividades com o título “Acidentes de trânsito – Falemos”, para organizar debates sobre segurança no trânsito com a participação dos jovens. Em Poznan foi celebrado um serviço religioso especial, enquanto em Zabawa foi inaugurado um monumento em memória das vítimas de acidentes.
- Em Trinidad e Tobago, o Arrive Alive entregou ao porta-voz da Câmara de Deputados suas recomendações para a Década dirigidas ao Parlamento, junto com uma orquídea amarela, cor do símbolo da Década.
- Na Turquia, o Suat Ayo organizou uma exposição de fotos na Praça Sisli, em Istambul. Foram utilizadas imagens captadas por agências de notícias turcas para ilustrar os acidentes de trânsito no país. Em uma entrevista coletiva, a organização anunciou que apresentaria uma petição contra motoristas que fugiam após um atropelamento, pedindo o endurecimento das penas para os infratores.

Um site especialmente dedicado ao Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito oferece a oportunidade de publicar os atos organizados para a ocasião e dá numerosos exemplos de iniciativas e publicações comemorativas de anos anteriores, bem como ideias para futuros eventos.

Ver: <http://www.worlddayofremembrance.org>



*O Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito é celebrado todos os anos, no terceiro domingo de novembro.*

### 3. Identificar os protagonistas

Em geral, os dirigentes de organizações não governamentais são bons porta-vozes da causa da segurança no trânsito. Com efeito, muitos deles sofreram na pele a perda de um ente querido em um acidente de trânsito e falam da questão, portanto, com paixão e comprometimento. Para algumas organizações, pode também ser útil contar com a colaboração de outros porta-vozes ou defensores da causa. Personalidades destacadas da política, da música, da moda, do esporte e de outras esferas da vida pública podem servir de protagonistas da causa da segurança no trânsito, desde que se comprometam sinceramente e sejam eles mesmos um modelo de bom comportamento no trânsito (ver o estudo de caso 8). Durante a última década, o movimento em prol da segurança no trânsito se beneficiou consideravelmente do apoio de diversas personalidades políticas dos governos, como chefes de Estado, primeiros ministros e ministros. Foi comprovado que se conseguem grandes avanços quando um chefe de Estado determina que a segurança no trânsito seja uma prioridade política, investindo os recursos necessários para garanti-la. As celebridades que trabalham em prol da causa, em particular as que já o fazem há muito tempo, também têm trazido contribuições importantes ao fomentar uma maior consciência e promover ativamente a mudança.



*Michelle Yeoh, Embaixadora Mundial da campanha Make Roads Safe, discursando durante o lançamento Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, na China.*

### 4. Mobilizar os meios de comunicação

Para poder chegar até as instâncias normativas e ao público em geral, as organizações não governamentais devem também contar com a participação dos meios de comunicação (ver estudo de caso 9). Conhecer o ambiente midiático, compreender em termos práticos como a mídia funciona e quais suas demandas é vital para o esforço de divulgação. Em alguns países os representantes dos meios de comunicação são acessíveis e estão dispostos a oferecer apoio, ao passo que em outros países o contato pode ser uma tarefa difícil. Em qualquer caso, as mensagens das organizações não governamentais devem ser coerentes e transmitidas de forma coordenada, quando possível. Nelas deve ficar claro o objetivo dos trabalhos de *advocacy*, a solução proposta pela organização e as medidas que a população pode adotar para ajudar a resolver o problema. As organizações não governamentais devem considerar o tipo e os formatos de informação mais úteis para compartilhar com os meios de comunicação. Para tanto, poderiam ser utilizados:

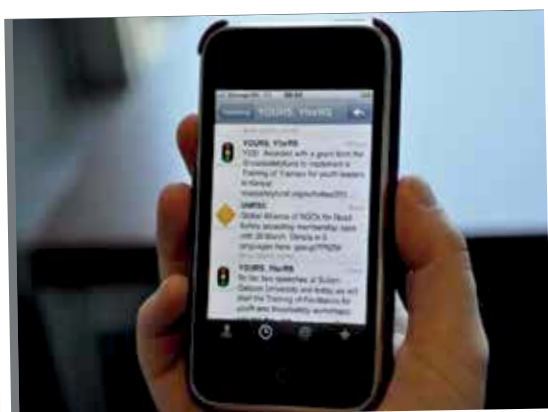
- comunicados de imprensa (*press releases*);
- histórias pessoais;
- informações básicas (*fact sheets*);
- material audiovisual;
- sites ou seções de sites criadas para necessidades concretas dos jornalistas e de outros representantes dos meios de comunicação.

Pode ser particularmente útil criar e manter boas relações com representantes dos meios de comunicação, editores e jornalistas. É importante que a organização não governamental faça todo o possível para que seja considerada uma fonte confiável. Uma forma de conseguir isso consiste em fornecer informação, mensagens e documentos precisos, atualizados e de acordo com as melhores fontes científicas disponíveis. A organização pode abrigar reuniões informativas para os meios de comunicação em momentos oportunos, tais como o lançamento de uma nova legislação, maiores esforços para reforçar a aplicação da legislação e acontecimentos nacionais destacados. Muitas vezes os meios de comunicação falam de acidentes de trânsito que ceifam muitas vidas. Esse tipo de

notícia pode fomentar uma maior conscientização das pessoas e um crescimento rápido e contínuo do compromisso político com a segurança no trânsito.

## 5. Utilizar as redes sociais

Organizações não governamentais e muitos de seus parceiros vêm utilizando cada vez mais as redes sociais como Facebook e Twitter, além de diversos blogs na Internet, para alcançar os objetivos de seus programas (ver estudo de caso 10). Esses canais são meios de intercâmbio informação, promoção dos debates e criação de uma comunidade de pessoas que apoiem seu trabalho. Produzir conteúdo nas redes sociais é relativamente barato e o acesso a elas está ao alcance de qualquer pessoa por um custo muito baixo ou até mesmo de forma gratuita. Contudo, é preciso dispor de pessoal especializado para garantir a produção sistemática de informação oportuna e pertinente. Mesmo utilizando esse tipo de meio, é importante ser estratégico e assegurar-se de que os grupos de usuários alvo são os que a organização quer atingir. Isso requer um planejamento em que se fixem objetivos, se defina o público alvo e se formule uma estratégia específica para cada plataforma.



*É cada vez mais frequente que as organizações não governamentais utilizam redes sociais para impulsionar suas campanhas de advocacy*

## Checklist: Executando as atividades

As seguintes iniciativas devem ser consideradas, a depender dos objetivos de *advocacy* que se queiram alcançar:

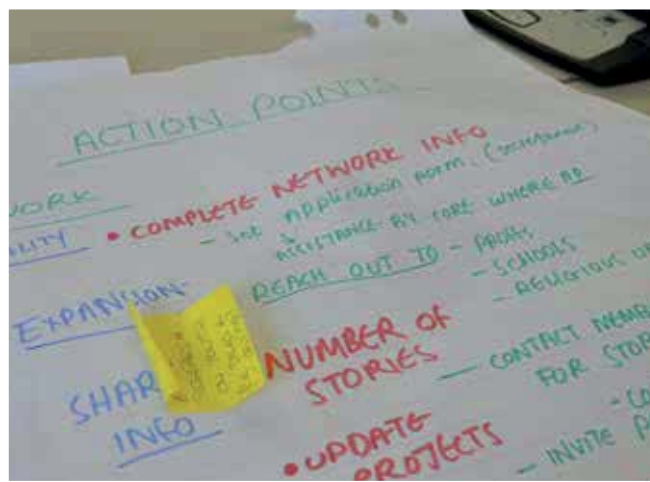
- Você preparou documentos que contenham os principais dados existentes e descrevam as consequências dos acidentes de trânsito para famílias, comunidades e para a sociedade em geral? Você formulou um plano cuidadoso de distribuição antes de começar a preparar esses documentos?
- Você planejou e organizou alguma atividade destacada de *advocacy*, incluindo algum ato no terceiro domingo de novembro por ocasião do Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito? Você detectou oportunidades de organizar eventos aproveitando os que tenham sido planejados no âmbito de outras questões relacionadas para divulgar o conceito de segurança no trânsito?
- Você recrutou porta-vozes ou protagonistas para sua causa?
- Você se familiarizou com o ambiente dos meios de comunicação de seu país? Estabeleceu e continua mantendo boas relações com representantes dos meios de comunicação? Preparou informação que responda concretamente as necessidades dos meios de comunicação? Preparou mensagens adequadas? Divulgou-as de forma coordenada?
- Você utilizou redes sociais para trocar informação, estimular os debates e criar uma comunidade de pessoas que apoiem seu trabalho?

## Avaliar o progresso

Como ocorre com muitas instituições com capacidade limitada, a maioria das organizações não governamentais simplesmente não é capaz de fazer uma avaliação científica rigorosa de seus programas e atividades. Algumas fazem uma avaliação de processos que consideram úteis. No mínimo, e em colaboração com seus principais parceiros da esfera governamental, em particular o ministério da saúde e outros encarregados do trânsito/transportes (quando houver), a comunidade acadêmica e outras organizações não governamentais, devem examinar sistematicamente e com rigor científico seus programas e atividades para ter uma ideia clara dos progressos obtidos e decidir se é preciso mudar a estratégia aplicada até o momento. Isso pode ser feito em encontros entre organizações não governamentais durante os quais os grupos se reuniram para trocar experiências e abordagens no tema de *advocacy*, bem como para definir estratégias e atividades. Nesse tipo de reunião, poderiam participar parceiros, tais como ministérios, fundações e meios de comunicação, reforçando assim o reconhecimento do trabalho das organizações não governamentais e divulgando seu trabalho.

### Checklist: Avaliando o progresso

- Você avaliou, em colaboração com seus principais parceiros, suas estratégias para poder verificar os progressos obtidos e decidir se seria necessário modificar a estratégia aplicada até o momento



*Um exame sistemático das estratégias, em colaboração com os principais parceiros, se faz necessário para comprovar os progressos obtidos.*

## Conclusão

---

As organizações não governamentais voltadas à segurança viária e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito contribuem para que a segurança no trânsito seja percebida como uma questão real e que precisa da adoção de medidas urgentes. Elas desempenham uma função decisiva, estimulando a população a exigir vias mais seguras. Nos lugares onde é possível, as ONGs também funcionam como ente regulador, chamando a atenção, quando for o caso, sobre as deficiências das políticas e programas governamentais em matéria de segurança no trânsito. O presente documento ofereceu a essas organizações alguns princípios orientadores e enfoques estratégicos, permitindo-lhes concentrar

mais facilmente suas atividades de *advocacy*. Nele são apresentados estudos de casos de organizações não governamentais em prol da segurança viária e das vítimas do trânsito de todas as regiões do mundo. A Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 fornece uma estrutura de ações para todas as organizações não governamentais e seus parceiros, tanto em escala nacional como local. Espera-se que este guia ajude a elaborar uma estratégia para sua *advocacy* e, assim, salvar milhões de vidas no futuro, ao mesmo tempo em que se consolidam como membros da recém-criada Aliança Mundial de Organizações Não Governamentais para a Segurança no trânsito (ver Caixa 6).



*Ato organizado no Benin pela Alinagnon, por ocasião do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito.*



## CAIXA 6

### **Aliança Mundial de Organizações Não Governamentais para a Segurança no Trânsito: recorrendo ao poder das ONGs para promover a segurança viária e o apoio às vítimas de lesões causadas pelo trânsito**

Em 2010, a Association for Safe International Road Travel fez uma avaliação de 200 organizações não governamentais dedicadas à segurança viária e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito. Desse estudo se depreendeu que uma esmagadora maioria (9 de cada 10 das 70 organizações não governamentais pesquisadas) estavam de acordo em que seria muito vantajoso para suas atividades ter um órgão líder de coordenação não governamental que agisse em nível mundial.

Após as duas reuniões mundiais organizadas na sede da OMS e falando em nome de uma rede mais ampla, nove dos membros não governamentais do Grupo de Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito – Amend, Association for Safe International Road, a Federação Europeia das Vítimas de Acidentes de Trânsito, a Fundação Gonzalo Rodríguez, Handicap International Belgium, a Federação Internacional de Pedestres, Laser International, Safe Kids Worldwide e YOURS: Jovens em prol da segurança no trânsito – fundaram a Aliança Mundial de Organizações Não Governamentais para a Segurança no Trânsito. Essa Aliança se encarregará de promover ativamente a segurança no trânsito, melhores serviços para as vítimas e seus familiares e o direito de todos os usuários das vias de poder compartilhá-las de forma segura. Todas as organizações não governamentais oficialmente registradas e dedicadas à segurança no trânsito e às vítimas de lesões causadas pelo trânsito estão convidadas a apresentarem sua candidatura à associação. A Aliança, que foi

registrada na Suíça e conta com um Conselho Diretivo composto por representantes de seis organizações não governamentais que se revezam, se encarregará de:

- defender uma maior segurança no trânsito e melhores serviços para as vítimas de acidentes de trânsito e seus familiares;
- divulgar informações entre organizações não governamentais, em particular as referentes a oportunidades de colaboração, boas práticas e possíveis fontes de financiamento;
- atuar em conjunto com uma rede mais ampla de organizações não governamentais e a comunidade internacional, em particular por meio do Grupo de Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito;
- fornecer informações a outros interessados na segurança no trânsito e ao público em geral sobre cada organização não governamental e suas atividades;
- planejar e organizar coletivamente uma série de reuniões mundiais de organizações não governamentais.

A Aliança Mundial de Organizações Não Governamentais para a Segurança no Trânsito foi, durante muito tempo, o sonho de muitas organizações não governamentais e espera-se que sirva de força motriz para conseguir uma mudança positiva no futuro.

Visite: <http://www.roadsafetyngos.org/>

## Estudos de casos

### 1. México: Defendendo uma mudança legislativa relacionada a dirigir sob efeitos de bebida alcoólica

A organização não governamental Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC) atua no estado de Jalisco, no México e desde sua criação, em 2009, tem aplicado uma combinação de táticas voltadas a revisar a legislação do estado sobre beber e dirigir. Sendo uma associação de vítimas, uma de suas estratégias fundamentais consistiu em oferecer às vítimas e a seus familiares a oportunidade de compartilhar suas histórias pessoais com setores influentes da sociedade.

A VIVIAC encabeçou um movimento para levar a causa da segurança no trânsito às autoridades legislativas estatais e locais. Sob o lema “Legislando para a vida”, a VIVIAC aproveitou esses fóruns não apenas para descrever a natureza e consequências que têm para os indivíduos as lesões causadas pelo trânsito, mas também para promover uma legislação mais rígida em matéria de segurança viária, em particular no que se refere a leis sobre condução sob os efeitos do álcool. A VIVIAC tem organizado sistematicamente entrevistas entre as vítimas e seus familiares e representantes dos meios de comunicação audiovisuais e impressos do estado. Graças às entrevistas no rádio e na televisão o público pôde ouvir testemunhos de primeira mão sobre as nefastas consequências dos acidentes de trânsito e as repercussões duradouras que estes têm sobre a vida dos afetados. Novamente, isso representou uma oportunidade para que o público percebesse a necessidade de uma norma mais rígida e de uma aplicação mais

severa da lei. A VIVIAC convidou também representantes de outras organizações não governamentais, cidadãos interessados e meios de comunicação a se unirem aos “observatórios cidadãos”, por meio dos quais as vítimas de acidentes de trânsito e seus familiares se unem à polícia para produzir testes aleatórios de alcoolemia entre os motoristas. Este é um dos componentes de uma campanha mais geral para terminar com a direção sob os efeitos do álcool. Em setembro de 2010, com o respaldo dos três partidos políticos principais, o estado de Jalisco revisou sua legislação sobre beber e dirigir. Com base nisso, o limite superior de concentração de álcool no sangue foi fixado em 0,05 g/dl para os motoristas em geral e 0,00 g/dl para os motoristas de transportes públicos. Também, como parte dessa nova legislação, foram estabelecidas penas mais severas para os que violam a lei. Graças em parte aos trabalhos de *advocacy* da VIVIAC e de outras organizações não governamentais, entre as quais “Colectivo ciudadano”, desde que essa lei entrou em vigor no estado diminuíram as mortes causadas pela direção em estado de embriaguez. Com o apoio de alguns dos principais ministérios do governo, a VIVIAC e seus parceiros passaram a considerar o lançamento de campanhas de *advocacy* sobre outros temas, como o uso do cinto de segurança, os sistemas de retenção para crianças e os capacetes para motociclistas.

Visite: <http://www.victimasdeviolenciavial.com>



### 2. Estados Unidos: Criar um fórum Mundial sobre Segurança no Trânsito integrado por membros do Congresso

Em 2004, a Association for Safe International Road Travel (ASIRT) identificou vários membros destacados do Congresso dos Estados Unidos que poderiam encabeçar a participação de seu Governo em assuntos mundiais de segurança no trânsito. A iniciativa, além de aproveitar o auge cada vez maior das atividades relacionadas à segurança no trânsito em todo o mundo, viu-se consolidada pela publicação do Relatório mundial sobre prevenção das lesões causadas pelo trânsito, por ocasião do Dia Mundial da Saúde 2004.

Em junho de 2004, a ASIRT patrocinou um ato importante em Washington D.C., para lançar o fórum

sobre segurança no trânsito mundial, um grupo bipartidário integrado por membros do Congresso e dedicado a trabalhar para que os legisladores percebam que há uma crise de segurança no trânsito que precisa de respostas efetivas. A ASIRT e o Comitê patrocinaram conjuntamente reuniões informativas, audiências e declarações públicas oportunas sobre assuntos de segurança no trânsito. Como resultado dessas atividades, foram aprovadas no Congresso dos Estados Unidos várias resoluções fundamentais em matéria de segurança no trânsito, entre outras, as referentes a um dia anual em memória das vítimas do trânsito, a participação do Governo dos Estados Unidos na Primeira Conferência Ministerial

sobre Segurança No trânsito e Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Embora esse tipo de colaboração seja eficaz, não há dúvida de que para obtê-la é necessário um compromisso no longo prazo, a fim de manter essas relações e se concentrar em atividades e resultados concretos.

Visite: <http://www.asirt.org/1>

---

### 3. China: Envolvendo parceiros para melhorar a segurança das crianças nas regiões próximas às escolas

Desde sua criação, em 1987, um fator essencial do sucesso da Safe Kids Worldwide em seus 21 países membros tem sido o compromisso com diversos parceiros e, em particular, com empresas privadas. Após examinar os dados sobre lesões causadas pelo trânsito nos 18 distritos de Shangai, a Safe Kids China constatou que no distrito de Pudong era onde as crianças corriam o maior risco de acidentes de trânsito. Em resposta, a Safe Kids China deu início a um projeto para melhorar a segurança das crianças pedestres nas zonas escolares. A ONG Convidou as partes interessadas a formar um Comitê de *advocacy* para estudar os numerosos problemas relacionados à segurança das crianças pedestres em sua comunidade. Entre os membros desse comitê figuravam o Centro municipal de controle e prevenção de doenças de Shangai (Shangai CDC), a Administração de Trânsito, a Administração Municipal de Segurança do Trabalho, o Departamento de Educação, o Comitê de Segurança da Comunidade de Huamu, a FedEx e a Safe Kids China.

Realizaram-se reuniões do Comitê de *advocacy* e um seminário comunitário nas instalações da Safe Kids China, nos quais os membros do Comitê foram estimulados a fazer uma avaliação das deficiências em matéria de segurança, a partir da qual formularam um projeto para responder às necessidades das crianças pedestres apontadas pela comunidade. Cada organização participou contribuindo com sua experiência em sua área respectiva: a Administração



de Trânsito mediu a velocidade dos veículos que passavam pela zona escolar e, em colaboração com os departamentos de Saúde e Meio Ambiente e com o Comitê de Segurança da Comunidade Huamu, reposicionou as lixeiras e as árvores que bloqueavam o acesso à passarela de pedestres; a FedEx, o Departamento de Educação e a Safe Kids China trabalharam com os alunos para traçar suas rotas para a escola e ensiná-los um comportamento seguro como pedestres; e pais e membros da comunidade voluntários participaram de uma iniciativa para controlar as passarelas próximas à escola. O Centro municipal de controle e prevenção de doenças de Shangai, em cooperação com a Administração de Trânsito, estudou os dados sobre o trânsito em toda a cidade e, utilizando a comunidade Huamu como referência, convenceu outros seis distritos a adotarem o projeto posteriormente. Como resultado direto do projeto, houve melhoria da infraestrutura no entorno das escolas do distrito, entre outras coisas estabelecendo zonas para deixar e buscar os alunos, atualizando as passarelas de pedestres e criando áreas de estacionamento temporário, elaborando um protocolo para os vigilantes das passarelas, reforçando os conhecimentos dos alunos sobre os sinais de trânsito e melhorando o comportamento das crianças em matéria de segurança no trânsito.

Visite: <http://www.safekids.org/worldwide/>

---

### 4. Trabalhando com as autoridades municipais locais para garantir os direitos dos pedestres nas cidades de todo o mundo

A Federação Internacional de Pedestres (IFP) é uma rede de associações sem fins lucrativos que promove e defende os direitos dos pedestres no que se refere à segurança, acesso e mobilidade. Duas iniciativas recentes oferecem um marco para

fomentar uma interação positiva entre pedestres e as autoridades municipais locais. A primeira dessas iniciativas, FAIRSPACE, oferece um método para avaliar o grau de “equidade” do desenho das vias e espaços públicos existentes, valorando a forma em

que acomodam as diferentes categorias de usuários das vias. Ao substituir a necessidade de conhecimentos especializados em segurança por um tipo de avaliação mais universal e integradora, que leve em consideração o equilíbrio entre os diferentes tipos de usuários das vias, a FAIRSPACE oferece um instrumento de *advocacy* aos pedestres para reduzir os conflitos que poderiam enfrentar quando interagem com as autoridades municipais e com um público mais geral. Atualmente, em colaboração com parceiros locais, colocaram em andamento projetos piloto FAIRSPACE em cidades da Bélgica, Costa Rica, Quênia e Vietnã. A segunda iniciativa, Living End Roads, cuida da frequência com que ocorrem imprecisões nos sinais de trânsito: frequentemente as ruas marcadas com um sinal de “sem saída” o são unicamente para os veículos, enquanto poderiam ser uma rota melhor e mais segura para ciclistas e pedestres. A IFP fornece às associações

de pedestres um conjunto de ferramentas para ajudar os municípios a fazer mudanças simples nos sinais (desde que a lei assim o permitir), fornecendo a pedestres e ciclistas a informação adequada. Enquanto o normal é aplicar diretamente melhorias simples na sinalização de trânsito, o valor real do Projeto Living End Road consiste talvez em estimular os engenheiros de trânsito locais a pensar além dos caminhos trilhados, e que mostrem uma maior disposição para levar em consideração pedestres e ciclistas. No âmbito desse processo, as associações de pedestres podem se situar como parceiros do município e parte ativa para solucionar o problema.

Visite: <http://www.pedestrians-int.org>



## 5. Egito: melhorar a infraestrutura para reforçar a segurança dos pedestres

Criada em 2004 por um grupo de cidadãos com preocupações, a Sociedade Egípcia para a Segurança No trânsito (ESRS) participou de trabalhos de *advocacy* com o governo e a população com vistas a reforçar a segurança dos pedestres nas cidades de todo o país. O Projeto Maadi Role Model se concentra em uma região do Egito por vez, garantindo que se coloquem mais sinais e passagens de pedestres e trazendo aos residentes noções sobre práticas seguras para caminhar e dirigir. Em uma primeira fase, o projeto se encarregou de instalar 80 sinais de PARE em Maadi.

A ESRS trabalha fundamentalmente com estudantes, para que estes transmitam essas noções a seus pais e que percebam a importância de conhecer os sinais de trânsito, comportar-se de forma segura nas passagens de pedestres e próximas a elas, seguindo as normas de trânsito. Em apoio a essas atividades, a Sociedade publicou um manual sobre condução segura. Em seguida, a ESRS fez campanha ativa para construir uma passagem de pedestres ao longo da Maadi Corniche, em vários pontos chave. Nesse projeto, deu-se ênfase à busca de apoio para a construção de uma travessia de pedestres em um cruzamento notoriamente complicado na rodovia Autostrad. A ESRS desempenhou um papel essencial, monitorando

a fase de pesquisa e desenvolvimento, na qual se determinou que era melhor construir uma passarela em lugar de um túnel. Garantiu-se que o projeto pudesse seguir adiante, que os ministérios governamentais e as autoridades rodoviárias concedessem as autorizações pertinentes e que se arrecadassem os fundos, a partir de doações de várias empresas privadas. Também, por intermédio dos meios de comunicação, informou-se com regularidade ao público sobre os avanços alcançados. Uma vez construída a passarela, a ESRS se encarregou de promover sua utilização pela comunidade local como forma de manter as pessoas em segurança. Atualmente, a ESRS está servindo de interlocução com os ministérios correspondentes para assegurar-se de que o excedente de ferro e aço seja utilizado para construir outras pontes de pedestres em vez de reciclá-lo.

Visite: <http://saferoadsociety.com/>



## 6. Promovendo melhor visibilidade dos alunos nas vias em Gana e na República Unida da Tanzânia

Entre os usuários mais vulneráveis de vias transitáveis na África subsaariana figuram as crianças pedestres. Devido a um sistema de horários escolares por turnos, muitos dos alunos do ensino fundamental vão ou voltam da escola na escuridão ou no crepúsculo. Estudos demonstram que a maioria das lesões causadas pelo trânsito onde há crianças envolvidas ocorre ao amanhecer ou ao anoitecer, justamente no momento do dia em que se comprovou que os materiais refletivos não são muito eficazes.

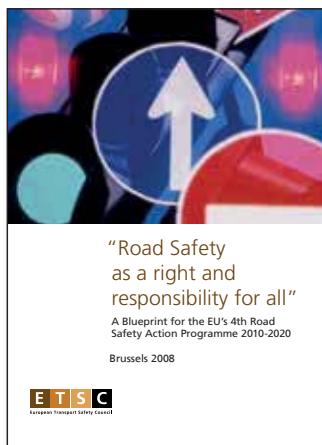
A organização não governamental Amend promove campanhas por uma melhor visibilidade das crianças nas vias da África. Entre suas atividades de advocacy figuram a preparação de materiais relacionados ao tema e a colaboração com os meios de comunicação. Em Gana e na República Unida da Tanzânia, onde se realiza o projeto, a organização está participando do marketing social com suas mochilas escolares “Seen and Be Seen” [ver e ser visto] equipadas com materiais refletivos.

Essas mochilas são fabricadas especificamente para o mercado africano e são projetadas para serem resistentes e baratas, ao mesmo tempo em que permitem que as crianças sejam mais visíveis durante seu trajeto para escola. A Amend promove campanha para que governos e sistemas escolares estimulem o uso dessas mochilas e, por meio de uma ação de marketing social, promove sua compra, particular aos pais de crianças em idade escolar. A própria organização fabrica, distribui e vende essas mochilas, mas essa campanha para salvar vidas não precisa de grandes recursos: qualquer organização não governamental pode estimular governos, pais e meios de comunicação a fomentar o uso de materiais refletivos e outros meios para melhorar a visibilidade, como vestir roupa com cores claras, uma medida muito simples que demonstrou aumentar consideravelmente a visibilidade dos pedestres.

Visite: <http://www.amend.org/>



## 7. Criando documentos de *advocacy* para subsidiar políticas de segurança no trânsito na Europa



O Conselho Europeu para a Segurança do Transporte (ETSC) é uma organização não governamental com sede em Bruxelas que foi criada em 1993 com o objetivo de reduzir o número de mortes e lesões no âmbito dos transportes na Europa. Ele provê uma fonte imparcial de assessoramento

de especialistas em segurança no transporte para a Comissão Europeia, o Parlamento Europeu e os Estados Membros. Busca identificar e promover medidas eficazes, com base em pesquisas científicas internacionais e melhores práticas nas áreas, o que potencializa a redução dos acidentes de transporte e as suas vítimas. Para isso, além de organizar

várias conferências todos os anos, o ETSC fornece informação objetiva na forma de estudos científicos, *papers* sobre questões diversas, notas informativas (em particular sobre direção sob os efeitos da bebida e velocidade) e o boletim Safety Monitor, que trata dos avanços políticos na União Europeia e em cada um de seus Estados Membros. Seu programa sobre indicador de desempenho da segurança no trânsito (Índice PIN) classifica os países segundo diversos critérios. Serve para identificar e promover melhores práticas na Europa e buscar liderança política necessária para criar o que os cidadãos merecem: um sistema de transporte viário que ofereça segurança máxima. As comunicações do Conselho Europeu para a Segurança do Transporte se valem de um grupo de especialistas internacionalmente reconhecidos e são, portanto, uma fonte confiável de informação para os que trabalham no setor de transportes em toda a Europa.

Consulte: <http://www.etsc.eu/home.php>

## 8. Identificando protagonistas para segurança no trânsito na Argentina



A ONG Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe foi criada em 2006, após um trágico acidente que ceifou a vida de nove adolescentes e de um jovem professor na via de Santa Fe, 700 Km ao norte de Buenos Aires, na Argentina. A notícia desse acontecimento foi divulgada amplamente nos meios de comunicação

nacionais e abriu o debate sobre a necessidade de vias mais seguras. Em 2010, movido por um interesse pessoal, um conhecido fotógrafo profissional, Gabriel Roca, entrou em contato com a organização e ofereceu apoiar com seu trabalho as atividades da ONG sem custo algum. O Sr. Roca é um profissional muito prestigiado pela comunidade artística e tem acesso a muitas celebridades dentro do mundo da

moda, do cinema e da música. Ele propôs um conceito para um cartaz de campanha em que aparecem imagens em preto e branco de rostos famosos, entre os quais o ator de renome internacional Ricardo Darín. Cada rosto representa cada um dos estudantes ou o professor que morreu no acidente. O lema da série é: “Todos fomos, Todos somos e Todos podemos ser”, transmitindo a ideia de que todos fazemos parte de uma humanidade comum e que temos que cuidar uns dos outros. Finalmente, com toda essa série de cartazes, foi montado um vídeo projetado nas telas do metrô de Buenos Aires, que transporta cerca de 2 milhões de usuários por dia. Atualmente, a organização tem negociado a apresentação do vídeo nas telas de cinema de todo o país. Ao identificar um protagonista de sua causa, a organização pôde ganhar o apoio dos órgãos governamentais e das empresas privadas, o que, por sua vez, permitiu ampliar o escopo de difusão das mensagens sobre segurança no trânsito e o clamor pela adoção de medidas.

Visite: <http://www.tragediadesantafe.com.ar/>

## 9. Envolvendo os meios de comunicação para promover o uso do cinto de segurança entre as crianças no Uruguai

Até pouco tempo atrás, no Uruguai, os ônibus escolares não eram equipados com os dispositivos básicos de segurança, entre eles os cintos de segurança; tampouco eram inspecionados regularmente. A Fundação Gonzalo Rodríguez, criada em 2000, começou a promover a adoção de medidas para corrigir essa situação. Para começar, fizeram uma pesquisa sobre questões como os conhecimentos dos pais sobre a importância e a disponibilidade dos cintos de segurança nos veículos novos e usados e a necessidade de capacitar pediatras, policiais, educadores, legisladores e outros sobre o cinto e sua utilização. Depois de um ano de pesquisa e muitas reuniões com fabricantes de veículos, a organização preparou e lançou sua campanha. Aproveitou que os meios de comunicação mostravam maior interesse pelo problema, devido à morte de uma criança de nove anos em um acidente de trânsito em abril de 2010, quando era transportada em sua van escolar. A van não dispunha de cintos de segurança e, naquele momento, não havia requisitos especiais para o transporte de menores.

Após essa tragédia, a Fundação Gonzalo Rodríguez trabalhou intensamente com

os meios de comunicação durante duas semanas, descrevendo a situação existente e exigindo mudanças na legislação então vigente. Foram feitas 13 aparições na televisão, 21 entrevistas no rádio e 12 artigos nos meios impressos. Em um país do tamanho do Uruguai, com população de 3,4 milhões de habitantes, esse grau de cobertura é impressionante. A organização se beneficiou de um conhecimento profundo do tema, uma mensagem clara, uma campanha com objetivos concretos e mensuráveis, além de material de *advocacy* bem desenhado e chamativo. Graças em parte à campanha e ao considerável apoio que esta gerou entre a população em geral, a legislação nacional foi revisada para exigir o uso de cintos de três pontos nos ônibus escolares e se conseguiu a obrigatoriedade de inspeções regularmente programadas.



A colaboração da organização com os meios de comunicação em um momento crítico da campanha contribuiu para o seu sucesso. A Fundação Gonzalo Rodríguez continua promovendo uma mudança legislativa para o uso de dispositivos de retenção

de crianças em veículos privados, já que ainda não é obrigatório por lei.

Visite: <http://www.gonzalorodriguez.org/>

---

## 10. Utilizando as redes sociais para conseguir que jovens em todo o mundo ofereçam seu apoio à segurança no trânsito

A YOURS, acrônimo de Youth for Road Safety [jovens pela segurança no trânsito], foi criada em 2010. Trata-se de uma organização não governamental dirigida por jovens. A YOURS utiliza as redes sociais como instrumento principal para suas atividades de comunicação e divulgação, com o fim de promover ativamente a segurança no trânsito entre a gente jovem de todo o mundo. Facebook, Twitter, YouTube e Vimeo são as redes sociais utilizadas por seus componentes. Assim, a troca de informações através desses canais é fundamental para que os membros da rede YOURS se mantenham informados, levando trânsito para seu próprio site e chegando até outros jovens que poderiam desejar participar. Tal como fizeram outras organizações não governamentais que utilizam as redes sociais, a YOURS utiliza esses instrumentos para respaldar os objetivos de seu programa geral, que consiste em promover ativamente a segurança no trânsito, criando uma rede de jovens em prol da segurança no trânsito que vai se estendendo por todo o mundo e reforçando sua capacidade de militar mais eficazmente em

seu favor. As redes sociais são utilizadas estrategicamente, sem ser para uma demanda específica, e as comunicações trocadas por esses canais vão se reforçando umas às outras. Junto com boletins mensais e avanços informativos periódicos, as redes sociais são uma das melhores formas de maximizar o intercâmbio de informação. Constituem o principal canalizador do site da YOURS, segundo revela a análise estatística do site. Para conseguir resultados utilizando as redes sociais, é preciso dispor de pessoal especializado e de um site bem desenvolvido e com conteúdo consistente. Ficou claro que em seus dois anos de existência, a YOURS não poderia ter conseguido avançar rumo à conquista dos objetivos de seu programa, tal como o fez, sem utilizar as redes sociais.

Visite: <http://www.youthforroadsafety.org>



## Links Relacionados

---

Declaração de Bruxelas aprovada por organizações não governamentais  
[http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/ngo\\_declaration.pdf](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/ngo_declaration.pdf) (disponível somente em inglês)

Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011–2020  
[http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/index.html) /

Diretório das Organizações Não governamentais pela Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas pelo Trânsito  
[http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental\\_network/participants/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental_network/participants/en/index.html) (disponível somente em inglês)

Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families [Rostos por trás dos números: testemunhos das vítimas de acidentes de trânsito e de seus familiares]  
[http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241594640\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241594640_eng.pdf) (disponível somente em inglês)

Primeira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança No trânsito  
[http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html) (disponível somente em inglês)

Primeira Semana Mundial das Nações Unidas para a Segurança No trânsito  
<http://www.who.int/roadsafety/week/es/>

Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/web\\_version\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf)

Declaração de Moscou aprovada pelos Países Membros da OMS  
[http://www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/declaration\\_sp.pdf](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_sp.pdf)

Dia Mundial em Memória das vítimas do trânsito: um guia para a organização de atividades  
[http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9789275329085\\_spa.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9789275329085_spa.pdf)

Dia Mundial da Saúde 2004  
<http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/es/index.html>

Relatório mundial sobre prevenção das lesões causados pelo trânsito  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/es/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/es/index.html)

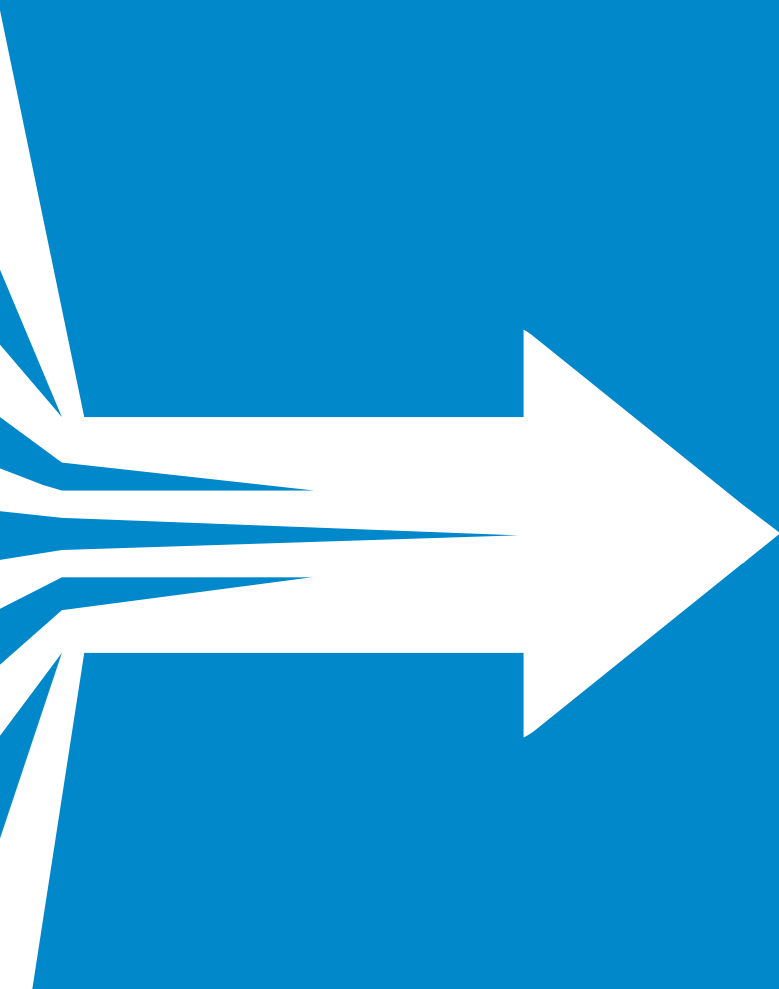
Youth and road safety [A juventude e a segurança no trânsito]  
[http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf) (disponível somente em inglês)











Para maiores informações, visite  
[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/)



ISBN 978 92 4 850332 0



9 789248 503320