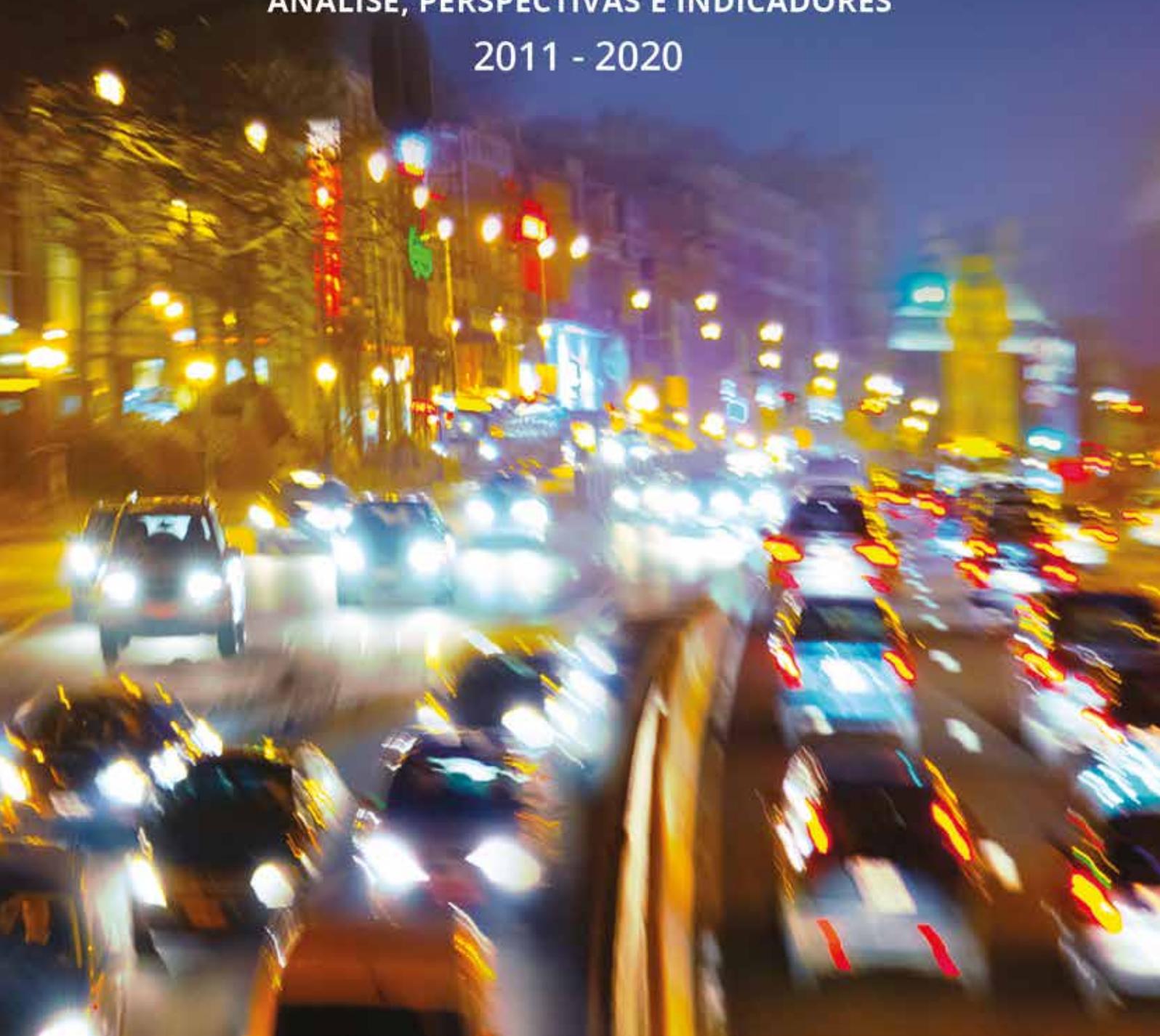




Desempenho Brasileiro na Década de Ação pela Segurança no Trânsito

ANÁLISE, PERSPECTIVAS E INDICADORES
2011 - 2020





www.onsv.org.br

Desempenho Brasileiro na Década de Ação pela Segurança no Trânsito

ANÁLISE, PERSPECTIVAS E INDICADORES

2011 - 2020

AUTORES

Jorge Tiago Bastos - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Francisco Vieira Garonce - Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)

Pedro Augusto Borges dos Santos - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

André Victor Igarashi - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Gabriel Antoniassi Marrocos de Andrade - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

COORDENADOR EDITORIAL

José Aurélio Ramalho - Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)

DESIGN GRÁFICO

Maylena Clécia

EDITORAÇÃO ELETRÔNICA

Didier Max

REVISÃO ORTOGRÁFICA

Daniela Gurgel - Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)

REALIZAÇÃO

Observatório Nacional de Segurança Viária

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano - PPU do

Departamento de Transportes - DTT da Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Centro de Estudos em Planejamento e Políticas Urbanas - CEPPUR da Universidade Federal do Paraná (UFPR)



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de Acordo com ISBD

Bastos, J.T.

B327d

Desempenho brasileiro na década de ação pela segurança no trânsito: análise, perspectivas e indicadores 2011- 2020 / Bastos, J. T. et. al. -- Brasília: Viva editora, 2020.

120p.

ISBN:

1. Acidente de trânsito 2. Segurança viária 3. Segurança no trânsito I. Título II. Garonce, F.V. III. Santos, Pedro Augusto Borges dos IV. Igarashi, André Victor V. Andrade, Gabriel Antoniassi Marrocos de VI. Observatório Nacional de Segurança Viária VII. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano - PPU do Departamento de Transportes - DTT da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

CDU: 351.78./81(81)

Desempenho Brasileiro na Década de Ação pela Segurança no Trânsito

ANÁLISE, PERSPECTIVAS E INDICADORES

2011 - 2020



EDITORA

Brasília | 2020

APRESENTAÇÃO



A Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, promovida sob a égide da Organização das Nações Unidas - ONU, foi conduzida pela Organização Mundial da Saúde - OMS, nos dias 19 e 20 de fevereiro de 2020, em Estocolmo / Suécia, e o Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV do Brasil foi convidado a participar, assim como o foi para as outras duas que a antecederam, em Moscou (2009) e Brasília (2015). A conferência trouxe como produto imediato dos esforços das centenas de representantes dos mais de 160 países que estiveram presentes, um objetivo claro e inequívoco, reduzir em 50 % as vítimas fatais e os feridos no trânsito até o final da década que se inicia e abrir caminho para que o mundo possa implantar a “Visão Zero” no trânsito até 2050 (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2020).

Foi com grande pesar que os participantes testemunharam a confirmação de que, hoje, as lesões no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens adultos, na faixa de 5 a 29 anos, além de que os países gastam, em média, 3% do seu Produto Interno Bruto - PIB, soma de todas as riquezas produzidas em um ano, com as vítimas do trânsito. Não resta dúvida de que vidas humanas não têm preço e que negligenciar em medidas que protejam a vida, especialmente em relação às questões viárias, tem um preço, sim, e ele tem se mostrado demasiadamente alto.

Muito mais do que participar como mero observador, o Observatório Nacional de Segurança Viária levou para Estocolmo, e teve a oportunidade de compartilhar com defensores do trânsito seguro de todo o

mundo que lá estiveram, os resultados dos seus trabalhos até hoje desenvolvidos no Brasil, relacionados à Declaração de Moscou (2009), à Declaração de Brasília (2015) e até mesmo à recém apresentada Declaração de Estocolmo (2020).

As entregas feitas pelo OBSERVATÓRIO à sociedade devem ser divulgadas, para que se possa fazer uso delas e, principalmente, para que se fortaleçam como ferramentas na consecução do principal objetivo de todos que atuam em prol da segurança viária, qual seja, salvar vidas por meio da promoção de um trânsito seguro. E esta foi a razão pela qual um grupo de pesquisadores reuniu no presente trabalho uma parcela significativa dos conhecimentos já construídos pelo Observatório durante a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito - 2011/2020.

Aqui se apresenta a “ponta do iceberg” do que é produzido, todos os dias, por todos aqueles que fazem parte do Observatório Nacional de Segurança Viária. Ainda que não sejam muitos, o propósito de suas ações tem produzido significativo resultado. E este só alcança a devida dimensão quando as ações são repercutidas pelo apoio que o OBSERVATÓRIO sempre recebeu de entidades e empresas comprometidas com a segurança viária, por entenderem que não há negócio que possa prosperar sem que haja o respeito e, indo além, a defesa da vida atrelada a sua marca.

Ainda que o Brasil tenha conseguido, nos últimos anos, reverter a tendência de elevação no número de vítimas do trânsito no país, por uma série de motivos que podem ser elencados, os números da atualidade não ensejam qualquer comemoração. Muito ainda há por fazer e certamente o trabalho do OBSERVATÓRIO está só começando.

O presente estudo registra o caminho percorrido pelo Observatório, passando por cada uma das conferências realizadas pela ONU para tratar da segurança viária, trazendo a íntegra das versões em língua portuguesa das três declarações publicadas ao término de cada um desses importantes eventos globais, pois elas dizem muito a respeito de cada um deles. E, nesse caminho, é inserida a própria criação do Observatório e suas realizações e entregas em prol da construção de um trânsito mais seguro para a atual e as futuras gerações. Em seguida são feitas análises, das diversas realidades do trânsito brasileiro, a partir de indicadores essenciais, que foram possíveis através da utilização do Sistema de Observação, Monitoramento e Ação - SOMA, recentemente entregue pelo OBSERVATÓRIO à sociedade. E, ao término, concluímos com o que se espera em termos de ações para uma realidade já tão bem delineada.

Cabe ressaltar que este livro cumpre uma dupla missão, tanto de fazer justiça e reconhecer todos que têm dedicado seus esforços em prol da construção de um trânsito mais seguro no Brasil e cujas contribuições têm sido feitas por meio do OBSERVATÓRIO, quanto garantir àqueles que estão se juntando agora a esta missão, de que vale a pena todo sacrifício, pois ter a certeza de que seu trabalho salvou vidas é algo que vai muito além do dever cumprido e dignifica o que de mais nobre existe na humanidade, a ação em defesa do próximo.



Ônibus escolar em Vitória da Conquista - BA



Mortes no trânsito: uma pandemia silenciosa

Amor ao próximo! Vontade de fazer mais! A busca por um país mais justo e igual. Talvez seja pouco para definir o que nos moveu até aqui. Porém, há o que se comemorar nesses últimos dez anos, apesar dos resultados compilados nesse livro não apontar para a mesma direção.

Em 2011, o Brasil se comprometeu a trabalhar para buscar mais segurança no trânsito. Muitas promessas foram feitas mas pouco se cumpriu. Ao longo desse tempo, muitos governos foram trocados e, a cada novo eleito, praticamente partia-se do zero para explicar novamente o que era a tal “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” e qual a importância disso para um país com as dimensões do nosso.

Com isso, a meta de reduzir em 50% o total de mortes no trânsito em 10 anos ia se esvaindo, até que chegamos em 2020, com a perspectiva de, quando dos dados disponibilizados, alcançamos pouco mais de 30% do objetivo, ou seja, pouco se avançou na conquista da segurança no trânsito.

Enquanto isso, a ONU também propôs várias ações junto aos gestores públicos, iniciativa privada e também a sociedade civil organizada. Além das três Conferências Ministeriais realizadas para debater a segurança viária, foram elaborados em 2017, as 12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito, ligadas a um dos 17 ODS (Objetivos do Desenvolvimento Sustentável).

Nesse tempo, o OBSERVATÓRIO procurou contribuir em diversas áreas, dentro desse tema, multidisciplinar que é o trânsito. Realizamos centenas de estudos que visaram conhecer um pouco mais da realidade da mobilidade urbana do país e, mesmo com tantos contrastes, buscamos desvendar todas as peculiaridades dos cenários encontrados.

Definimos a formação do condutor e a educação para o trânsito nas escolas como nossos principais focos de atuação e, orgulhosamente, entregamos esses dois trabalhos aos governantes durante a Década. Ainda não tivemos o êxito esperado, mas continuamos a cobrar a responsabilidade para que ambos assuntos recebam o devido comprometimento das autoridades competentes.

A busca por dados mais atualizados, a integração de tantas bases de informações de diversos órgãos governamentais também estiveram entre as nossas principais tarefas e foram concluídas com satisfação. Criamos a ferramenta mais completa e robusta para a inserção de dados dos sinistros com análises e indicação da próxima ação, o SOMA.

Em 2014, nasceu o Movimento Maio Amarelo, a maior ação social para a causa da segurança viária. Mais de 30 países já adotaram o Movimento durante o mês de maio.

Indicamos ao Governo Federal a importância da criação de uma Agência Nacional de Segurança Viária, com o foco único e exclusivo em criar a cultura da segurança no trânsito em nosso país. Esse estudo, entregue antes da metade da Década, ainda não percorreu nem a metade do caminho para sua concretização. Infelizmente.

O livro que lançamos hoje é mais uma colaboração do OBSERVATÓRIO na busca de um país mais seguro no trânsito e consequentemente, mais educado, mais saudável e muito mais competitivo. Que venham os próximos 10 anos e, tenham a certeza, nossa busca continua!

José Aurélio Ramalho
Observatório Nacional de Segurança Viária
(ONSV)

Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito



META 1
2020



Meta 1: Até 2020, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito abrangente, com metas e prazos determinados.

META 2
2030



Meta 2: Até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança viária.

META 3
2030



Meta 3: Até 2030, todas as novas vias com padrões técnicos que considerem a segurança no trânsito para todos os usuários da via, ou atinjam classificação de três estrelas ou mais.

META 4
2030



Meta 4: Até 2030, mais de 75% dos deslocamentos serem em vias que atendam aos padrões técnicos que levam em conta a segurança no trânsito para todos os usuários.

META 5
2030



Meta 5: Até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos, ou importados) e usados atenderem a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.

META 6
2030



Meta 6: Até 2030, reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade.

META 7
2030



Meta 7: Até 2030, aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente capacetes padronizados para cerca de 100%.

META 8
2030



Meta 8: Até 2030, aumentar a proporção de ocupantes de veículos utilizando cintos de segurança ou sistemas padrão de retenção para crianças para cerca de 100%.

META 9
2030



Meta 9: Até 2030, reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas.

META 10
2030



Meta 10: Até 2030, todos os países com leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir.

META 11
2030



Meta 11: Até 2030, todos os países com regulamentações promulgadas sobre tempo de direção e períodos de descanso para condutores profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional/regional nesta área.

META 12
2030



Meta 12: Até 2030, todos os países estabelecerem e alcançarem metas nacionais para minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a atenção emergencial profissional.



Honda Motos Harmonia no Trânsito

A Honda tem como propósito melhorar e expandir o potencial da vida das pessoas por meio de soluções de mobilidade. Esse direcionamento de negócio é acompanhado do compromisso indispensável para a marca: convergir esforços e recursos para a promoção de um trânsito mais seguro.

A abordagem da Honda em relação a essa temática da segurança viária envolve duas vertentes: os investimentos em tecnologias avançadas e inovadoras, aprimorando as características de seus produtos para que eles sejam cada vez mais seguros para os clientes e as iniciativas voltadas para as ações educativas e de conscientização, visando fortalecer o comportamento responsável no trânsito de motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

No quesito tecnologia, a Honda sempre esteve na vanguarda. Na década de 50, a marca patenteou o primeiro sistema de freios ABS (Anti Lock Brake System) para motocicletas. Esse sistema eletrônico evita o travamento da roda em frenagens bruscas e em pisos de pouca aderência.

Outra inovação foi o sistema de freios CBS (Combined Brake System), tecnologia desenvolvida pela Honda que consiste em um sistema hidráulico de distribuição equilibrada da frenagem entre as rodas traseira e a dianteira. O recurso está disponível em todas as motocicletas de baixa cilindrada, garantindo mais segurança aos motociclistas brasileiros.

Além do sistema de freio, a Honda investe no desenvolvimento de tecnologias avançadas como os controles de tração e estabilidade, acelerador eletrônico, sistema anti-empinada e até mesmo airbag, que são implementadas de acordo com a estratégia de cada produto.

Assim, a empresa trabalha continuamente e emprega recursos em seus projetos que buscam viabilizar uma ciclística mais segura.

Mobilidade Segura. Compromisso a favor da vida

Tendo como premissa sua relevante participação na mobilidade dos brasileiros, a Honda promovia cursos volantes sobre técnicas de pilotagem nas principais cidades do País. As atividades se consolidaram ao longo dos anos até culminar na inauguração, em 1998, da primeira unidade do Centro Educacional de Trânsito Honda, em Indaiatuba (SP).

E não parou por aí. Em 2006, a Honda abriu as portas do CETH Recife (PE) e, em 2013, inaugurou a unidade Manaus (AM). Na última década, aproximadamente 300 mil pessoas participaram das atividades promovidas pelas unidades.

Os Centros Educacionais de Trânsito Honda oferecem treinamento gratuito a clientes, frotistas de empresas públicas e privadas, entre elas a Polícia Militar, Exército, Bombeiros, entre outros.

Nos CETHs, os treinamentos são realizados em sala de aula com vídeos e animações que possibilitam aos motociclistas discutir as mais variadas situações do trânsito e se condicionar a reagir de forma segura. No segundo momento, os alunos colocam em prática, nas pistas das unidades, o aprendizado da sala de aula.

Para multiplicar os treinamentos, a empresa conta ainda com três Unidades Móveis de Pilotagem, que atuam como suporte às iniciativas itinerantes realizadas em todo país.

Por um trânsito mais seguro hoje e no futuro

Para promover a importância do tema de segurança para as futuras gerações, a Honda também criou o projeto “Clubinho Honda – Trânsito Amigo”, existente desde **2013**, com atividades lúdicas para que o público infantil aprenda sobre segurança no trânsito de forma leve e divertida.

Nas unidades dos CETHs, são mantidas as Cidades Mirins do Clubinho Honda. O espaço, aberto a crianças de escolas públicas e privadas, com a intenção de transmitir conceitos de educação no trânsito.

No local, é simulada uma minicidade, com elementos como faixa de pedestre, semáforo, placas de sinalização e miniveículos elétricos para que os pequenos estudantes possam aprender as principais regras de trânsito. Mais de 15 mil crianças passaram pelas atividades do Clubinho Honda.

Honda no Maio Amarelo

A Honda promove diversas ações especiais em celebração ao movimento Maio Amarelo.

As equipes de instrutores dos Centros Educacionais de Trânsito Honda percorrem

Estados brasileiros para promover cursos de pilotagem segura e palestras sobre harmonia no trânsito. As cidades contempladas são definidas a partir de critérios como alto índice de acidentes no trânsito.

Considerando as ações dos CETHs nas campanhas de Maio Amarelo, foram realizados 527 cursos de pilotagem defensiva e 311 palestras que, juntos, atingiram mais de 39.000 participantes.

Internet e Redes Sociais

Todas as atividades educacionais da Honda são gratuitas e o conteúdo está disponível no site: www.honda.com.br/motos/harmonianotransito.

Por meio das redes sociais e canais de comunicação especializados, mais de 20 milhões de pessoas já foram impactadas.

Educação e solidariedade

O CETH também contribui de forma solidária, contando com o apoio dos motociclistas que participam de suas atividades.

O Projeto Motociclista Legal arrecada de forma voluntária 1kg de alimento não perecível dos participantes dos cursos e palestras realizados no mês e, ao final do período, todos os alimentos arrecadados são doados a instituições assistenciais da cidade. Em 10 anos, 29 Toneladas de alimentos foram doados.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

1. A Década - De Moscou a Estocolmo, por Brasília.....	15
2. Evolução do Número de Mortes do Brasil.....	41
3. Custos Associados aos Sinistros de Trânsito no Brasil.....	55
4. Ações em Prol da Segurança no Trânsito no Brasil.....	59
5. Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária.....	65
6. Municipalização e Segurança Viária.....	85
7. O Observatório Nacional de Segurança Viária.....	93
8. Conclusão.....	105
Apêndices.....	109
Referências Bibliográficas.....	117

A Década - De Moscou a Estocolmo, por Brasília

1



Desde o início do novo milênio, ficou claro para o mundo que alguma atitude global precisava ser tomada para frear o crescimento acelerado do número de vítimas no trânsito. Os países perceberam que os desafios nacionais eram muito semelhantes e que uma ação internacional de identificação do problema, mapeamento de causas e busca de soluções comuns seria necessária para vencer o enorme desafio que se apresentava.

Nesse sentido, a Organização Mundial da Saúde publicou, em 2004, o Relatório Mundial sobre Prevenção aos Danos do Trânsito (*"World report on road traffic injury prevention"*), que teve absoluto impacto junto às Nações Unidas, culminando com a decisão de realizar a Primeira Conferência Global

Ministerial em Segurança Viária - Hora de Agir (*"First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action"*), evento sediado pela Federação Russa, em Moscou, no ano de 2009, com o objetivo de discutir e propor melhorias em torno da acidentalidade no trânsito.

A síntese dessa Primeira Conferência Mundial ficou registrada na Declaração de Moscou, a qual, dentre outras resoluções, propôs à Assembleia Geral das Nações Unidas a proclamação dos anos de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, com o objetivo de conter e diminuir o número de mortes por acidentes de trânsito em todo o mundo (World Health Organization, 2009).

Logomarcas das três conferências globais. Moscou 2009, Brasília 2015 e Estocolmo 2020.

Declaração de Moscou

I Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária Tempo de Ação

Nós, os Ministros e Chefes de Delegação, representantes de organizações governamentais e não governamentais internacionais, regionais e sub-regionais e entidades privadas, reunidos em Moscou, Rússia, em 19 e 20 de Novembro de 2009 para realizar a Primeira Conferência Ministerial Global de Segurança Rodoviária;

Reconhecendo a liderança do Governo da Federação da Rússia na preparação e recepção da Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária e da liderança do Governo do Sultanato de Omã, na condução do processo de aprovação de resoluções da Assembleia Geral Nações Unidas;

Sabendo-se que, tal como descrito no Relatório Mundial sobre a prevenção de lesões no trânsito, publicado pela Organização Mundial da Saúde e Banco Mundial em 2004 e em publicações posteriores, as lesões de trânsito são um problema de saúde pública e uma das principais causas de morte e ferimentos em todo o mundo, e que os acidentes no trânsito matam mais de 1,2 milhão de pessoas causando ferimentos ou deficiência em até 50 milhões de pessoas a cada ano, o que torna esses acidentes a principal causa de mortalidade entre as crianças e jovens de 5 a 29 anos;

Preocupados com o fato de que mais de 90% das mortes por acidentes de trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, e que nesses países os mais vulneráveis são os pedestres, os ciclistas, os usuários de veículos de duas ou três rodas e os passageiros de transportes públicos;

Ciente de que além do enorme sofrimento que as mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito envolvendo vítimas e familiares provocam um custo anual em países de baixa e média renda que supera 65 000 milhões de euros, excedendo o montante recebido de ajuda ao desenvolvimento, representando de 1% a 1,5% do produto nacional bruto, em detrimento do desenvolvimento sustentável dos países;

Convencidos de que caso não sejam tomadas medidas adequadas, o problema pode se agravar no futuro que, segundo as previsões, até 2020 os acidentes rodoviários terão se tornado uma das principais causas de morte, especialmente em países baixa e média renda;

Sublinhando que as razões para as mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito e suas consequências são conhecidas e evitáveis, e que entre os motivos destacam-se a velocidade inadequada e excessiva, dirigir sob influência de álcool, má utilização do cinto de segurança, a falta de sistemas de retenção para crianças, de capacetes e outros equipamentos de segurança, o uso de veículos antigos, mal conservados ou sem dispositivos de segurança, infraestrutura rodoviária mal concebidas ou mal conservadas, principalmente infraestrutura para proteger os pedestres; falta de sistemas de transporte público eficiente e seguros, de leis de trânsito adequadas ou de sua aplicação limitada, a falta de consciência política, e a falta de atendimento ao trauma e à reabilitação;

Reconhecendo que uma grande proporção de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito ocorrem no contexto de atividades profissionais que podem contribuir para o desenvolvimento de medidas de segurança rodoviária e nas frotas de veículos usados nessas atividades;

Ciente de que ao longo dos últimos trinta anos muitos países desenvolvidos têm reduzido substancialmente o número de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito em função do empenho contínuo em favor de programas de prevenção, bem orientados e baseados em evidências, e que o maior esforço para alcançar uma rede de transportes rodoviários sem mortos é uma opção cada vez mais viável, e que os países de baixa renda devem continuar a definir objetivos ambiciosos para reduzir a sinistralidade rodoviária, e apoiar a adoção global das melhores práticas para a prevenção dos acidentes de trânsito;

Reconhecendo os esforços feitos por alguns países de baixa renda para implementar melhores práticas, estabelecendo metas ambiciosas e monitorando a mortalidade causada por acidentes de trânsito;

Reconhecendo o trabalho do sistema das Nações Unidas, particularmente o trabalho feito por muito tempo pelas comissões regionais das Nações Unidas e o papel de liderança da Organização Mundial de Saúde, no que diz respeito à promoção de maior compromisso político para segurança rodoviária, expandindo as atividades nesta área, promovendo melhores práticas e coordenando as questões relacionadas com a segurança rodoviária no âmbito do sistema das Nações Unidas;

Reconhecendo também o progresso da colaboração das Nações Unidas na segurança rodoviária através de mecanismo consultivo cujos membros, como parte de seu compromisso com a segurança rodoviária, entre outras atividades dedicam-se a fornecer orientação para governos e sociedade civil sobre práticas adequadas para resolver os principais fatores de risco na segurança rodoviária;

Reconhecendo o trabalho feito por outras partes interessadas, incluindo os organismos intergovernamentais, as instituições financeiras, ONGs e sociedade civil e outras entidades privadas;

Reconhecendo o papel desempenhado pela Global Road Safety estabelecido pelo Banco Mundial como o primeiro mecanismo de financiamento para apoiar a capacitação técnica para melhorar a segurança rodoviária a nível global, regional e nacional;

Reconhecendo o conteúdo do relatório da Comissão da Global Road Safety/ Make Roads Safe: uma nova prioridade para o desenvolvimento sustentável, unindo a segurança rodoviária e o desenvolvimento sustentável pedindo mais recursos e compromisso renovado para avaliar a segurança da infraestrutura rodoviária;

Reconhecendo as conclusões do relatório Alvo Zero: metas ambiciosas para a segurança rodoviária concentrado em um sistema seguro divulgado pelo o Fórum Internacional do Transporte e da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico com sua recomendação para que todos os países, independentemente do nível de segurança rodoviária, venham adotar um sistema seguro para atingir objetivos ambiciosos;

Reconhecendo as conclusões do Relatório Mundial sobre a prevenção de lesões em crianças, da Organização Mundial da Saúde e da UNICEF que afirma que o trânsito é a principal causa de lesões não intencionais nas crianças;

Reconhecendo que as soluções para a crise global de segurança rodoviária só pode ser alcançada através da colaboração multissetorial e da construção de parcerias entre todos os intervenientes, tanto no setor público como o privado, com a participação da sociedade civil;

Reconhecendo que a segurança rodoviária é uma questão transversal, que pode contribuir significativamente para a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, e que a capacitação na prevenção de lesões no trânsito deve ser plenamente integrados nas estratégias nacionais de desenvolvimento relacionadas com os transportes, ambiente e saúde, apoiada por instituições multilaterais e do esforço de ajuda bilateral através de uma maior sintonia, eficiente e harmonizada;

Conscientes de que os resultados globais são o efeito das medidas nacionais e locais eficazes e que as medidas para melhorar a segurança rodoviária global exigem forte vontade política, empenho e recursos em todos os níveis: nacional e sub-regional e global;

Congratulando-se com o Relatório sobre a situação global de segurança rodoviária da Organização Mundial de Saúde;

Congratulando-se também como resultados dos projetos implementados pelas comissões regionais das Nações Unidas para ajudar os países de baixa renda para definir suas próprias metas para a redução do número de mortes no trânsito;

Determinado a fazer as conquistas e aprender com experiências passadas, Tem a honra de resolver:

1. Encorajar a implementação das recomendações do Relatório Mundial sobre a prevenção de acidentes de viação;
2. Reforçar a liderança e orientação dos governos em matéria de segurança rodoviária, incluindo a criação ou fortalecimento de entidades importantes relacionados com os mecanismos de coordenação - nacional ou subnacional;
3. Definir ambicioso, mas exequível, plano de metas nacionais para reduzir mortes no trânsito que esteja claramente relacionado com investimento planejado e iniciativas políticas de mobilizar recursos necessários para aplicação eficaz e sustentável das metas estabelecidas no âmbito da abordagem de sistemas de segurança;
4. Efetuar esforço especial para desenvolver e implementar políticas e soluções de infraestrutura para proteção dos pedestres e usuários das vias de circulação viária, em particular os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas, motociclistas, usuários do transporte público e os dependentes como crianças, idosos e deficientes;
5. Criar sistemas mais seguros e sustentáveis de transporte, incentivando a utilização de meios alternativos de transporte;
6. Promover a harmonização das normas sobre segurança rodoviária e de veículos, adequando-as às práticas e instrumentos pertinentes da Organização das Nações Unidas e da série de manuais publicados pelo Grupo Colaborativo de Nações Unidas para a Segurança Rodoviária;

7. Reforçar e manter a aplicação da legislação existente e a consciência dela, se necessário, melhorar a legislação e os sistemas de registro de veículos e de condutores sob normas internacionais adequadas;

8. Incentivar as organizações a contribuir ativamente para melhorar a segurança rodoviária no local de trabalho, incentivando a adoção de melhores práticas de gestão de frotas de veículos e de profissionais;

9. Promoção de ações de colaboração para promover a cooperação entre os organismos competentes das administrações públicas, organizações do sistema das Nações Unidas, setores público e privado e a sociedade civil;

10. Melhorar a coleta de dados nacional e a comparabilidade internacional, incluindo a adoção da definição do padrão de mortalidade causada pelo trânsito de qualquer pessoa que morre de imediato ou no prazo de 30 dias após um acidente de trânsito, e de definições padronizadas de lesão, e facilitar a cooperação internacional para o desenvolvimento de sistemas confiáveis de dados e harmonizados;

11. Fortalecer a atenção pré-hospitalar e hospitalar do trauma, os serviços de reabilitação e reinserção social, através da aplicação da legislação pertinente, desenvolvimento das capacidades humanas e a melhoria no acesso aos cuidados de saúde;

Convidamos a Assembleia Geral das Nações Unidas a declarar a década 2011-2020 como a “Década de Ação para a Segurança Rodoviária”, com o objetivo de estabilizar e, em seguida, reduzir a mortalidade global por acidentes de trânsito previstos para 2020;

Decidimos avaliar os progressos alcançados após cinco anos da Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária;

Convidamos a comunidade de investidores internacionais para fornecerem recursos adicionais para apoiar os investimentos na segurança rodoviária global, regional e nacional, especialmente nos países de baixa e média renda, e Convidamos a Assembleia Geral das Nações Unidas para dar o seu parecer favorável ao conteúdo da declaração.

Moscú, Rússia, 20 de Novembro de 2009

A constatação à qual a OMS chegou, à época, de que 90% das mortes no trânsito em todo o mundo aconteciam em países de baixa e média renda, dentre os quais se encontrava o Brasil, e que estes mesmos países detinham apenas 48% da frota mundial de veículos automotores foi um forte indicador de que ações deveriam ser tomadas urgentemente no sentido de promover ações que protegessem as populações desses países. E outra importante informação ficou clara naquela ocasião. Aproximadamente metade de todos os mortos no trânsito eram pedestres, ciclistas e condutores de veículos de 2 rodas, o que os caracterizou como os mais frágeis do trânsito, portanto, aqueles aos quais os cuidados deveriam ser direcionados para que suas vidas pudessem ser preservadas. (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2009)

Em 2011 foi oficialmente lançada pela ONU a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, cujos desdobramentos incluíram planos nacionais voltados à redução da acidentalidade, a atualização de legislações a respeito do assunto e, no contexto brasileiro, destacou-se a omo uma das organizações não-governamentais mais atuantes no segmento de segurança viária, o OBSERVATÓRIO foi oficialmente reconhecido pelo Governo Brasileiro como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público - OSCIP em 23 de abril de 2013, o que lhe conferiu um status diferenciado como entidade do terceiro setor, mas também exigiu que seu funcionamento fosse pautado pelo interesse coletivo e pela absoluta transparência e probidade em todas as suas iniciativas.

Em 2014 foi criado pelo OBSERVATÓRIO o Movimento Maio Amarelo, um movimento da sociedade com o propósito de mobilizar para o enfrentamento das questões do trânsito, chamando a atenção para o alto número de mortes, evitáveis, e a necessi-

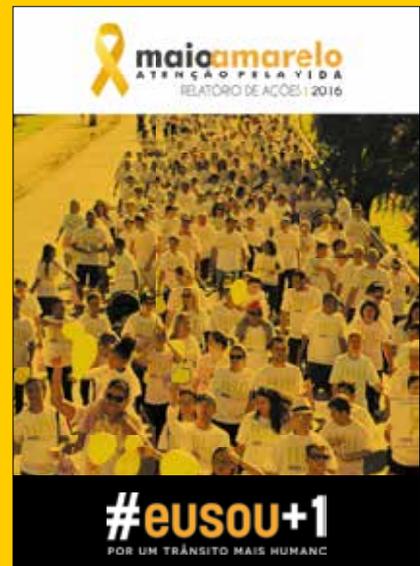
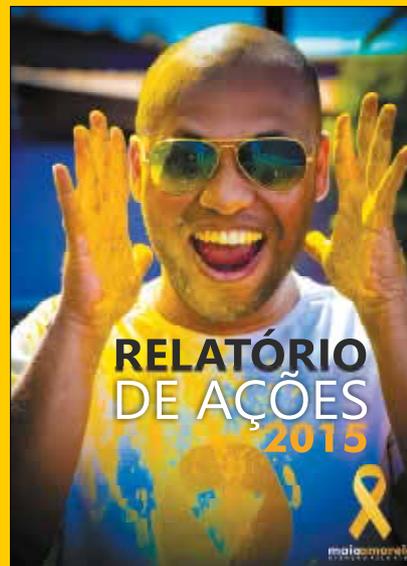
dade de conter tal avanço. Esta iniciativa ganhou tamanha dimensão, que cinco anos após seu lançamento já contava com a adesão de todas as 27 unidades da federação e de 30 países, incluindo Portugal.

Quatro anos depois do lançamento oficial da Década, em 2015, foi realizada a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito - Tempo de Resultados (*"Second Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Results"*) em Brasília, durante a qual foram recomendadas ações capazes de auxiliar os Estados a alcançarem as metas propostas no início da década, mas que ainda se mostravam ineficientes para alcançar o objetivo proposto.

No mesmo ano de 2015, foi publicada a primeira edição do RETRATO DA SEGURANÇA VIÁRIA 2014 a partir dos estudos, análises e pesquisas do OBSERVATÓRIO, tendo sido uma iniciativa de fundamental importância para o trabalho de conscientização da sociedade e, principalmente, mobilização para um problema que crescia de forma significativa, ainda que o Brasil tivesse se comprometido junto à ONU em reduzir as mortes e lesões no trânsito.

Na metade da Década, o trabalho produzido pelo OBSERVATÓRIO revelou que no Brasil, assim como em muitos países, ainda era necessário empreender grandes esforços para cumprir as metas, tal como foi evidenciado pelo Relatório Global da Situação da Segurança Viária (*"Global status report on road safety 2015"* - 2015a, 2015b), publicado em 2015 pela Organização Mundial da Saúde. Uma realidade de décadas de desatenção quanto às questões da segurança viária em todo o mundo não se muda de forma imediata e na Declaração de Brasília ficou registrada tal necessidade e os caminhos a serem percorridos para promover a tão necessária segurança viária.

MAIO AMARELO



Capas dos relatórios anuais de ações do Maio Amarelo, 2014 a 2019

Declaração de Brasília

Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito:

Tempo de Resultados

Brasília, 18 e 19 de novembro de 2015

PP1. Nós, Ministros e Chefes de Delegação, reunidos em Brasília, Brasil, em 18 e 19 de novembro de 2015, para a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, em coordenação com representantes de organizações internacionais, regionais e sub-regionais; organizações não governamentais; instituições acadêmicas; e o setor privado, incluindo doadores filantrópicos e corporativos;

PP2. Reconhecendo a liderança do Governo da República Federativa do Brasil para a preparação e a realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito e a liderança dos Governos da Federação Russa e do Sultanato de Omã no processo de adoção das resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas relacionadas ao tema;

PP3. Preocupados com o fato de que, de acordo com o Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito 2015 da Organização Mundial da Saúde (OMS), o trânsito continua a representar uma grande questão de desenvolvimento, um problema de saúde pública e uma das principais causas de mortes e lesões em todo o mundo, pois mata mais de 1,25 milhão de pessoas e lesiona até 50 milhões de pessoas por ano, e que mais de 90% das vítimas são de países em desenvolvimento¹;

PP4. Destacando o importante papel da saúde pública para a redução das mortes e lesões no trânsito e para a melhoria dos resultados na área da saúde, assim como o papel dos sistemas de saúde, inclusive por meio da cobertura universal de saúde;

PP5. Também preocupados com o fato de que, em todo o mundo, as lesões e as mortes no trânsito são a principal causa de morte de crianças e jovens de 15 a 29 anos, e que mais de 2/3 das vítimas são do sexo masculino; 2

PP6. Reconhecendo que o sofrimento humano, combinado com custos globais estimados em US\$ 1,850 trilhão³ ao ano, torna a redução das mortes e das lesões no trânsito prioridade urgente para o desenvolvimento, e que o investimento em segurança no trânsito tem impactos positivos na saúde pública e na economia;

PP7. Recordando as recomendações da “Declaração de Moscou”, adotadas na Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito em 2009;

PP8. Convencidos de que a cooperação internacional e a ação nacional multissetoriais apropriadas são necessárias para alcançar os objetivos de “estabilizar e então reduzir a projeção global de mortes no trânsito” da Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020;

PP9. Saudando a inclusão de uma meta no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável de “até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo” e afirmando nossa vontade de intensificar a ação nacional e a cooperação internacional com vistas a atingir essa meta;

PP10. Reconhecendo a necessidade de os países criarem ou melhorarem e fortalecerem arranjos para o monitoramento de lesões graves causadas pelo trânsito para facilitar a ação para atingir, até 2020, a meta de reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito em todo o mundo;

PP11. Saudando também a inclusão da meta no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 de “proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços acessíveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, notadamente por meio da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e pessoas idosas” até 2030, como parte integral da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

PP12. Observando que a maioria expressiva das mortes e lesões no trânsito é previsível e evitável, e que, na metade da Década de Ação, há muito a ser feito, apesar dos progressos e melhorias em vários países, incluindo países em desenvolvimento;

PP13. Reconhecendo que é inapropriado e insuficiente focar somente nos usuários das vias como causantes de acidentes de trânsito, já que estes resultam de múltiplas causas, muitas delas ligadas a determinantes sociais e a fatores de risco;

PP14. Saudando o reconhecimento, pela Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável de 2012 (Rio+20), de que melhorar a segurança no trânsito pode contribuir para o alcance de objetivos de desenvolvimento internacional mais amplos, e que o transporte e a mobilidade são questões centrais para o desenvolvimento sustentável;

PP15. Reafirmando que os governos têm responsabilidade primária de prover condições básicas e serviços para garantir a segurança no trânsito;

PP16. Reconhecendo, no entanto, que é responsabilidade compartilhada buscar um mundo livre de mortes e lesões graves no trânsito, e que lidar com a segurança no trânsito exige colaboração entre múltiplos atores;

PP17. Tendo em conta a importante contribuição da segurança passiva para o progresso alcançado na prevenção de mortes e lesões de trânsito, e encorajando as indústrias de equipamentos de segurança e de veículos a aprofundarem ainda mais seus esforços para aumentar os níveis de segurança passiva em nível mundial;

PP18. Tendo em conta que mortes e lesões no trânsito são também uma questão de equidade social, já que as pessoas pobres e vulneráveis são, com maior frequência, também usuários vulneráveis das vias (pedestres, ciclistas, motoristas de veículos motorizados de duas e/ou três rodas e passageiros de transporte público inseguro), os quais são desproporcionalmente afetados e expostos a riscos e lesões e mortes no trânsito, que podem levar a um ciclo de pobreza exacerbada pela perda de renda, e recordando que o objetivo das políticas de segurança no trânsito deve ser o de assegurar proteção para todos os usuários das vias;

PP19. Reconhecendo que a segurança no trânsito requer abordar questões amplas de acesso equitativo à mobilidade, e que a promoção de modos de transporte sustentável, em particular, transporte público e deslocamentos a pé e de bicicleta seguros, é elemento essencial para a promoção da segurança no trânsito;

PP20. Salientando a importância de dar a devida atenção aos temas de mobilidade urbana sustentável e reforço da acessibilidade aos destinos, atividades, serviços e bens na elaboração da Nova Agenda Urbana, a ser adotada na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável e Habitação (Habitat III), que será realizada em Quito, Equador, em outubro de 2016;

PP21. Reafirmando o papel e a importância dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança no trânsito, como as Convenções sobre Trânsito Viário de 1949 e de 1968; a Convenção sobre a Sinalização Viária de 1968; os acordos de regulação de veículos de 1958 e 1998; o Acordo sobre Inspeção Técnica de Veículos de 1997; e o Acordo sobre Transporte de Mercadorias Perigosas de 1957;

PP22. Congratulando os Estados que adotaram legislação abrangente sobre os principais fatores de risco, que incluem o não-uso de cintos de segurança, de dispositivos de retenção para o transporte de crianças e de capacetes; a direção sob influência de álcool; o excesso de velocidade; e chamando a atenção para outros fatores de risco, como condições médicas e medicamentos que afetam a direção segura; fadiga; uso de narcóticos, drogas psicotrópicas e substâncias psicoativas; telefones celulares e outros aparelhos eletrônicos e de mensagens de texto;

PP23. Considerando a importância crucial de ações de fiscalização da legislação de trânsito, apoiadas em práticas inteligentes de monitoramento de risco, e o papel de campanhas de sensibilização para prevenir e minimizar as lesões e danos causados pelo trânsito;

PP24. Reconhecendo o compromisso dos Estados e da sociedade civil com a segurança no trânsito, por meio da celebração do Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito e das Semanas de Segurança no Trânsito das Nações Unidas;

PP25. Reconhecendo os avanços realizados por alguns países na promoção do acesso universal à saúde e ao cuidado integral pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar e na reintegração das vítimas do trânsito, incluindo o fortalecimento da gestão de eventos com elevado número de vítimas;

PP26. Reconhecendo o trabalho do sistema das Nações Unidas, em particular a liderança da OMS em seu papel de coordenação, atuando em estreita cooperação com as comissões regionais das Nações Unidas, em especial a Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), no estabelecimento de um Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020; o compromisso do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat),

do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT), entre outras agências, para apoiar esses esforços, bem como do Banco Mundial e de bancos regionais de desenvolvimento para a implementação de projetos e de programas de segurança no trânsito, em especial em países em desenvolvimento;

PP26. Enfatizando o papel da Colaboração das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito como mecanismo consultivo para facilitar a cooperação internacional sobre o tema;

PP28. Saudando o estabelecimento do Grupo Consultivo de Alto-Nível sobre Transporte Sustentável e considerando a designação do Enviado Especial do Secretário Geral das Nações Unidas para Segurança no Trânsito como ferramentas eficientes para apoiar ações internacionais para reduzir o número de mortes e lesões relacionadas ao trânsito em todo o mundo;

PP29. Convidando os Governos e todos os atores interessados relevantes a colaborar com o Grupo Consultivo de Alto-Nível sobre Transporte Sustentável e a dar a devida atenção a suas recomendações relacionadas à segurança no trânsito;

PP30. Tendo em conta a importância de fortalecer capacidades e continuar ações de cooperação internacional, incluindo a promoção da cooperação Sul-Sul e triangular, inclusive entre países que compartilham rodovias através de suas fronteiras, para dar continuidade aos esforços de melhoria da segurança no trânsito, em particular nos países em desenvolvimento, e prover, caso seja apropriado, apoio financeiro e técnico para alcançar as metas da Década de Ação e da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

PP31. Determinados a aprender com as experiências passadas e a avançar a partir dos progressos alcançados;

Renovam, neste documento, seu compromisso com a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e com a implementação plena e oportuna do Plano Global para a Década de Ação, e decidem:

Ações recomendadas para fortalecer o gerenciamento da segurança no trânsito e aprimorar a legislação e a fiscalização

OP1. Encorajar os Estados que ainda não o tenham feito a designar e/ou fortalecer agências coordenadoras e mecanismos de coordenação, com financiamento próprio, em nível nacional ou subnacional, assim como fortalecer a colaboração nessa área entre governos, incluindo entre parlamentos, sociedade civil, instituições acadêmicas, setor privado e fundações filantrópicas;

OP2. Incentivar a sociedade civil, as instituições acadêmicas, o setor privado e as fundações filantrópicas a fortalecer seus compromissos para acelerar a implementação do Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020;

OP3. Convidar os Estados que ainda não o tenham feito a redobrar esforços para desenvolver e implementar planos nacionais sobre segurança no trânsito e a aplicar legislação abrangente, em

consonância com o Plano Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020, com vistas a atingir a meta de aumentar a porcentagem de países com legislação abrangente sobre os principais fatores de risco, incluindo o não-uso de cintos de segurança, de dispositivos de retenção para o transporte de crianças e de capacetes; direção sob a influência de álcool; e o excesso de velocidade; de 15% para, pelo menos, 50% até 2020, tal como acordado na resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas 64/255 de 2010;

OP4. Identificar outros fatores de risco que levem à distração ou à diminuição da capacidade do condutor, tais como: condições médicas e medicamentos que afetem a direção segura; fadiga; uso de drogas narcóticas, psicotrópicas e substâncias psicoativas; distrações visuais nas vias; celulares e outros dispositivos eletrônicos e de mensagens de texto; e adotar, caso seja apropriado, legislação efetiva e baseada em evidências;

OP5. Reforçar estratégias de policiamento nas vias e medidas de fiscalização de trânsito, com foco na redução de acidentes, inclusive por meio da promoção de integração entre agências de policiamento e inspeção de trânsito, assim como a coleta de dados sobre infraestrutura viária e ocorrências no trânsito;

OP6. Aprimorar a qualidade da coleta sistemática e consolidada de dados sobre a ocorrência de eventos no trânsito, incluindo informações de diferentes fontes, assim como dados sobre morbimortalidade e deficiências, incluindo dados desagregados; de modo a reduzir problemas de confiabilidade e de subnotificação, a coleta de dados deve ser conduzida pelas autoridades apropriadas, incluindo polícia de trânsito e serviços de saúde, em consonância com padrões e definições internacionais;

OP7. Convidar a OMS a reforçar a padronização das definições, indicadores e práticas de notificação e registro, incluindo sobre mortes, lesões e fatores de risco no trânsito, com o objetivo de produzir informações comparáveis; em consonância com as melhores práticas nessa área;

OP8. Incentivar pesquisas e o compartilhamento de seus resultados para apoiar abordagens baseadas em evidências para prevenir mortes e lesões no trânsito e mitigar suas consequências;

OP9. Incentivar os Estados a introduzirem novas tecnologias de gestão do trânsito e de sistemas de transporte inteligentes para mitigar os riscos de lesões e mortes no trânsito e maximizar a eficiência nas respostas;

OP10. Incentivar os Estados que ainda não o fizeram a considerar ratificar ou aderir aos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança no trânsito, bem como a engajar-se em atividades nos foros apropriados sobre transportes das Nações Unidas;

Ações recomendadas para promover vias mais seguras e o uso de modos de transporte sustentáveis

OP11. Promover modos de transporte ambientalmente saudáveis, seguros, acessíveis de qualidade e a preços acessíveis, em especial transporte público e não motorizado, bem como conexões intermodais seguras, como meio para aprimorar a segurança no trânsito, a equidade social, a saúde pública, o planejamento urbano, incluindo a resiliência das cidades e as ligações rurais-urbanas, e,

nesse sentido, levar em consideração a segurança no trânsito e a mobilidade como parte dos esforços para alcançar o desenvolvimento sustentável;

OP12. Adotar, implementar e fazer cumprir políticas e medidas para proteger e promover, de forma ativa, a segurança de pedestres e a mobilidade de ciclistas, tais como calçadas, ciclovias e/ou ciclofaixas, iluminação adequada, radares com câmeras, sinalização e marcação viária, com o objetivo de aprimorar a segurança no trânsito e a saúde de forma ampla, em particular agravos e doenças não transmissíveis;

OP13. Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados acompanhados de medidas apropriadas de segurança, como sinalização de vias, radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade, particularmente perto de escolas e de zonas residenciais, para assegurar a segurança de todos os usuários das vias;

OP14. Incentivar esforços para garantir a segurança e a proteção de todos os usuários das vias, por meio da ênfase em infraestrutura viária mais segura, em especial nas vias com alto índice de acidentes, envolvendo tanto os modos de transportes motorizados quanto os não motorizados, por meio da combinação de planejamento apropriado, avaliação da segurança, projeto viário, construção e manutenção das vias, tendo em conta a geografia do país;

OP15. Encorajar a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável e Habitação (Habitat III) a dar a devida consideração à segurança no trânsito e ao acesso a transporte público seguro e a modos de transporte não motorizados na futura Nova Agenda Urbana, tendo em conta que a maioria das mortes e lesões no trânsito ocorrem em áreas urbanas;

Ações recomendadas para proteger os usuários vulneráveis das vias

OP16. Exortar os Estados a promover, adaptar e implementar políticas de segurança no trânsito para a proteção de pessoas vulneráveis entre os usuários do trânsito, em particular crianças, jovens, idosos e pessoas com deficiência, em consonância com instrumentos jurídicos pertinentes das Nações Unidas, incluindo a Convenção sobre os Direitos da Criança e a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência;

OP17. Tomar medidas apropriadas para garantir o acesso de pessoas com deficiência e outros usuários com mobilidade reduzida, em condições de igualdade, ao ambiente físico das vias, a ambientes de circulação e ao transporte, em áreas urbanas e rurais;

OP18. Integrar plenamente a perspectiva de gênero em todos os processos de tomada de decisão e de implementação de políticas relativas à mobilidade e à segurança no trânsito, em especial nas vias, ambientes de circulação e no transporte público;

OP 19. Incentivar os Estados a desenvolver e implementar legislação e políticas abrangentes sobre o uso de motocicletas, incluindo educação e formação, licenciamento do condutor, registro do veículo, condições de trabalho e uso de capacetes e equipamentos de proteção individual pelos motociclistas, dado o número desproporcionalmente alto e crescente de mortes e de lesões de motociclistas em todo o mundo, particularmente em países em desenvolvimento;

Ações recomendadas para desenvolver e promover o uso de veículos mais seguros

OP20. Promover a adoção de políticas e medidas para implementar as regulamentações de segurança veicular das Nações Unidas ou padrões equivalentes de âmbito nacional, de modo a garantir que todos os novos veículos motorizados cumpram as regulamentações mínimas para ocupantes e para a proteção de outros usuários do trânsito, tendo como equipamento padrão cintos de segurança, “airbags” e sistemas de segurança ativa, como freio ABS e sistemas de controle eletrônico de estabilidade (ESC);

OP21. Estimular a ação nacional e a cooperação internacional para assegurar que questões de segurança no trânsito, qualidade do ar e descarte de veículos, tanto de transporte individual quanto público, sejam consideradas em relação a veículos usados;

Ações recomendadas para aumentar a conscientização e desenvolver as capacidades dos usuários das vias

OP22. Desenvolver políticas públicas de redução de acidentes de trânsito relacionados com o trabalho, com a participação de empregadores e trabalhadores, de forma a garantir padrões técnicos internacionais de segurança e saúde no trabalho, segurança no trânsito e condições adequadas das vias e veículos, com particular atenção ao tema das condições de trabalho dos motoristas profissionais;

OP23. Aumentar a conscientização sobre fatores de risco, medidas de prevenção e proteção; implementar ações de «advocacy» com diferentes atores interessados e campanhas de marketing social que enfatizem a importância da interrelação entre segurança no trânsito e estilo de vida saudável;

OP24. Desenvolver e implementar programas educacionais e de formação abrangentes, inclusivos e baseados em evidências, em um contexto de educação continuada, com testes periódicos, para estimular comportamentos responsáveis de todos os usuários das vias, com o objetivo de criar ambiente de circulação e social pacífico, assim como a conscientização sobre os fatores de risco;

Ações recomendadas para melhorar a resposta pós-acidente e serviços de reabilitação

OP25. Fortalecer os cuidados pré-hospitalares, incluindo serviços de saúde de emergência e resposta imediata pós-acidente, diretrizes ambulatoriais e hospitalares para cuidado do trauma e serviços de reabilitação, por meio da implementação de legislação apropriada, do desenvolvimento de capacidades e da melhoria do acesso em tempo adequado aos cuidados integrais de saúde, e solicitar à OMS apoiar os Estados-membros em seus esforços nacionais;

OP26. Prover reabilitação oportuna e reintegração social, inclusive no mundo do trabalho, a pessoas feridas e com deficiências causadas pelo trânsito, e prover amplo apoio às vítimas e a suas famílias;

Ações recomendadas para fortalecer a cooperação e a coordenação para a segurança no trânsito global

OP27. Convidar governos e agências responsáveis por segurança no trânsito a continuar e aprofundar suas atividades de cooperação internacional, a fim de compartilhar melhores práticas, lições aprendidas, transferir conhecimento, promover acesso a tecnologias sustentáveis e inovadoras e de-

envolver capacidades, em consonância com a Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável;

OP28. Convidar todas as partes interessadas, em especial a comunidade doadora, a aumentar o financiamento para segurança no trânsito e a explorar modalidades de financiamento inovadoras, para apoiar pesquisas e a implementação de políticas em nível global, regional, nacional e local;

OP29. Incentivar a OMS, em colaboração com outras agências e comissões regionais das Nações Unidas, a facilitar, por meio dos mecanismos existentes, processo transparente, sustentável e participativo, com todos os atores interessados, para desenvolver metas nacionais, regionais e globais para reduzir lesões e mortes no trânsito; e a engajar-se no processo que levará à definição e ao uso de indicadores para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) relacionados com a segurança no trânsito;

OP30. Convidar a Assembleia Geral das Nações Unidas a endossar o conteúdo desta declaração.

A partir de 2015, o reconhecimento da sociedade brasileira em relação ao Observatório Nacional de Segurança Viária foi se tornando cada vez maior, com reflexos de suas ações até mesmo no cenário internacional. Em 13 de abril de 2016, o OBSERVATÓRIO foi formalmente reconhecido como Organização Consultiva do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas - ECOSOC por suas ações efetivas para a construção de um trânsito seguro. Naquele mesmo ano houve um grande reconhecimento nacional, o Observatório passou a compor a Câmara Temática de Educação e Habilitação do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Foi em 2015 que teve início o Programa URBANIDADE, considerando que “o trânsito é um espaço singular, onde precisamos conviver e agir com polidez e muito respeito. As necessidades de cada um são diferentes, assim como o tempo e os modais, mas todos precisamos compartilhar esse mesmo espaço com harmonia, segurança e, principalmente, em paz” (OBSERVATÓRIO, 2016).

O Programa URBANIDADE adotou os eixos de atuação propostos pela ONU para a segurança viária: Fiscalização, Infraestrutura, Segurança Veicular, Saúde e Educação, que nortearam as ações do Observatório e, a partir delas, orientações foram emitidas a fim de assessorar os gestores públicos em suas ações.

Dentre os projetos de maior repercussão, o Observatório desenvolveu, em 2016, por demanda do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável - CEBDS, um manual de boas práticas em segurança viária focado nas empresas e uma ferramenta destinada a assessorar na construção de modelos bem sucedidos de gestão da segurança viária, para serem replicados nas empresas de todo o Brasil.

Ainda em 2016, o Observatório montou uma equipe de profissionais com experiência na área de segurança viária, todos ligados à área de educação para o trânsito, e publicou a “PROPOSTA PEDAGÓGICA - Projeto de capacitação com prática de direção simulada para motoristas e profissionais”. Estudo utilizado pelo SEST/SENAT para orientar a implantação de simuladores profissionais de direção veicular em unidades de todo o país, o que culminou com o atual programa de capacitação que, mesmo não sendo uma obrigação legal, está presente em mais de 130 unidades, em todo o país, sendo continuamente demandado por condutores profissionais e pelas grandes empresas nacionais de logística. Um dos principais resultados desta ação é uma condução mais segura e eficiente, reduzindo mortes e lesões no trânsito, trazendo até economia para os proprietários e operadores de ônibus e caminhões.

As campanhas de conscientização da sociedade em prol de um trânsito seguro sempre foram um dos principais instrumentos na construção do trânsito seguro. Desde sua criação, o Observatório tem produzido ações de comunicação social cujos impactos junto à sociedade têm sido marcantes. Um dos melhores indicadores foi o reconhecimento internacional, com o Prêmio Público do Festival de Cannes de Campanhas Educativas, *CANNES TRIBUTES 2016 - The Public Recognition to Outstanding Work Raising Awareness on Good Causes*, recebido pela campanha de segurança no trânsito de 2015, Rua sem Saída / Contração, desenvolvida pelo OBSERVATÓRIO.

Em 2017, o CONTRAN aprovou na sua 160ª Reunião o conteúdo do Programa EDUCA de Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, desenvolvido pelo Observatório, em conformidade com o



Audiência pública na Câmara dos Deputados - Projeto URBANIDADE do Observatório. Brasília, 2016.

que estabelece o CTB e seguindo todos os princípios da então recém aprovada Base Nacional Comum Curricular - BNCC do Ensino Fundamental do Brasil. O EDUCA foi encaminhado ao Ministério da Educação, a fim de que o mesmo pudesse chegar a todas as escolas da rede pública de ensino do país e cumprir a tão necessária educação para a trânsito.

Para a Campanha Nacional de Educação para o Trânsito de 2018, mais uma vez, o CONTRAN ouviu a sugestão do Observatório e adotou o tema "NÓS SOMOS O TRÂNSITO", cujas peças publicitárias ganharam grande repercussão junto à sociedade e foram amplamente utilizadas, tanto durante o Movimento maio Amarelo quanto durante a Semana Nacional de Trânsito, no mês de setembro daquele ano.

Diante do crescimento da projeção de suas atividades em segurança viária, o Ob-

servatório passou a ser demandado em diversas partes do país, especialmente para ajudar na elaboração de campanhas educativas para o trânsito e assessorar no desenvolvimento e implantação de políticas públicas de mobilidade. A fim de atender aos pedidos que não paravam de chegar, em 2018 foi criada a rede nacional de Observadores Certificados. Um processo rigoroso de seleção, seguido de uma intensiva capacitação, passou a compor a formação desta rede que, hoje, conta com mais de 200 profissionais. São os Observadores Certificados que representam o OBSERVATÓRIO nas 27 unidades da federação, sendo os olhos, braços e ouvidos e pernas do Observatório em todo o país.

Em 2019, o OBSERVATÓRIO foi selecionado para integrar a Câmara Temática do Transporte Rodoviário do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e, por meio de

um Acordo de Cooperação Técnica com o Ministério da Infraestrutura, passou a conduzir estudos e pesquisas relacionados à segurança viária de interesse do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

Para valorizar seu papel como entidade efetivamente capaz de propor soluções pragmáticas, que sejam amparadas em conhecimentos científicos e pesquisas conectadas à realidade do trânsito brasileiro, o OBSERVATÓRIO fortaleceu a cooperação com o Departamento de Engenharia da Universidade Federal do Paraná-UFPR e, a partir de conhecimentos construídos por meio desta parceria, realizou o 1º seminário de Mobilidade Humana Segura e Sustentável - APLICATIVOS DE MOBILIDADE, na cidade de São Paulo, em maio de 2019. Como resultados desta iniciativa, foi apresentada uma lista de 10 intervenções urbanas, em termos de aplicativos de mobilidade para os municípios, para resolver problemas reais que culminavam em mortes e lesões no trânsito. Hoje, várias dessas soluções já são utilizadas em municípios do Brasil.

Em setembro de 2019, foi realizado o 2º Seminário de Mobilidade Humana Segura e Sustentável - RODOVIAS QUE PERDOAM, em Brasília, nas instalações do Tribunal de Contas da União - TCU. Houve significativa participação de entidades públicas e privadas. O principal resultado dessa iniciativa foi o convite recebido pelo Observatório, em 2020, para conduzir o trabalho de estruturação de propostas e ações relacionadas a segurança viária dentro do Plano Setorial de Transportes Terrestres da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura.

Em virtude dos trabalhos de pesquisa relacionados à tecnologia de engenharia rodo-



Representantes do OBSERVATÓRIO na Terceira Conferência Global Ministerial em Segurança Viária - Estocolmo, 2020.

viária popularmente conhecida como “Rodovias que Perdoam”, o Observatório foi nomeado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT para um assento permanente no Conselho Brasil iRap, que tem como responsabilidade promover a elevação da qualidade das rodovias brasileiras, utilizando a metodologia *International Road Assessment Program* - iRap.

Ao fim da década, em fevereiro de 2020, foi então realizada a Terceira Conferência Global Ministerial em Segurança Viária - Atingindo Metas Globais para 2030 (“*Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030*”), servindo tanto como evento de encerramento da década 2011 – 2020, como também reiterando os novos compromissos e metas da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nessa ocasião, o OBSERVATÓRIO aproveitou a oportunidade para expandir o Movimento Maio Amarelo para novos países e repercutir suas ações junto aos mais de 160 países presentes ao evento.

Declaração de Estocolmo

Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária: Atingindo Metas Globais para 2030

Estocolmo, 19 e 20 de fevereiro de 2020

Nós, ministros e chefes de delegações, bem como representantes de organizações governamentais, não-governamentais internacionais, regionais e sub-regionais e o setor privado, reunimos em Estocolmo, Suécia, em 19 e 20 de fevereiro de 2020, para a Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária;

Reconhecemos a liderança do Governo da Suécia na preparação e hospedagem deste Terceiro Ministério Ministerial Global Conferência sobre Segurança Viária;

Elogiamos o Governo da Federação Russa por sediar a Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária em 2009, que culminou na Declaração de Moscou, e o Governo do Brasil por sediar a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança Viária em 2015, que culminou na Declaração de Brasília;

Reconhecemos o papel dos governadores da Federação Russa e do Sultanato de Omã na liderança do processo de adoção de resoluções relacionadas à Assembleia Geral das Nações Unidas;

Reconhecemos o direito de cada indivíduo ao desfrute do mais alto padrão de saúde possível;

Reafirmamos a importância de intensificar a cooperação internacional e o multilateralismo para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável relacionados à saúde, com foco especial no alcance das metas globais de segurança viária;

Damos as boas-vindas para a resolução 70/1 da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 25 de setembro de 2015, intitulada “Transformando nosso mundo: a Agenda de 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) como uma estrutura para integrar a segurança viária em outras áreas da política, especialmente áreas relacionadas às metas dos ODS para Ação Climática, Igualdade de Gênero, Saúde e Bem-Estar, Educação de Qualidade, Desigualdades Reduzidas, Cidades e Comunidades Sustentáveis, Infraestrutura e Consumo responsável e Produção para benefícios mútuo para todos;

Damos as boas-vindas a adoção, em 10 de outubro de 2019, da declaração política do Fórum Político de Alto Nível em Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas e seu comprometimento em setembro de 2019, de tornar a próxima década uma década de ação e entrega, e o compromisso contínuo de manter a integridade da Agenda 2030, inclusive “assegurando ações ambiciosas e contínuas sobre as metas dos ODS com um cronograma para 2020”, incluindo a meta 3.6 de reduzir pela metade o número de mortos e feridos no trânsito;

Damos as boas-vindas a adoção de estratégias, metas e planos de ação de segurança viária subnacionais, nacionais e regionais, como os já adotados pela Cooperação Econômica Regional da Ásia Central (CAREC) e pela União Europeia (UE) para atingir a meta de reduzir pela metade as mortes nas estradas e feridos graves até 2030; e reconhecer a importância de iniciativas regionais para mobilizar parcerias multissetoriais de segurança viária;

Damos as boas-vindas e incentivamos o monitoramento e a divulgação dos avanços no alcance dos Objetivos de Segurança Viária, como os Objetivos Voluntários de Desempenho Global de Segurança Viária, acordados pelos Estados Membros das Nações Unidas; Damos as boas-vindas às principais realizações da Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020 até a data, incluindo a melhoria da coordenação global através da Organização Mundial da Saúde, das Comissões Regionais das Nações Unidas e da Colaboração das Nações Unidas da Segurança Viária, aumento da adesão e implementação dos instrumentos legais das Nações Unidas em Segurança Viária, maior engajamento da sociedade civil, produção e disseminação de recursos de informação sobre prevenção de lesões no trânsito, incluindo os Relatórios de Status Global da OMS sobre Segurança Viária, inclusão de metas de segurança viária nos ODS, estabelecimento do Fundo de Segurança Rodoviária das Nações Unidas com apoio da Secretaria-Geral das Nações Unidas, o compromisso e os esforços do Enviado Especial do Secretário-Geral das Nações Unidas para Segurança Rodoviária na mobilização efetiva baseado em um compromisso de alto nível com a segurança viária, o aumento do compromisso do Banco Mundial e de outros MDBs com a segurança viária, aumento do foco e de recursos para a segurança viária por muitos governos e setor privado, inclusive através de doações ao Global Road Safety Facility e à Global Road Safety Partnership;

Reconhecemos as lições aprendidas na Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020, como por exemplo a necessidade de promover uma abordagem integrada à segurança viária; um sistema seguro de abordagem e o Vision Zero; buscar soluções de segurança sustentáveis de longo prazo e fortalecer a colaboração nacional entre setores, incluindo o envolvimento com ONGs e sociedade civil, bem como com empresas e indústrias que contribuem e influenciam o desenvolvimento social e econômico dos países;

Elogiamos os progressos realizados, mas enfatizamos que todos os países ainda enfrentam grandes desafios e, embora existam desafios regionais e locais específicos, também existem muitas medidas comprovadas que precisam ser intensificadas em todos os lugares;

Reconhecemos e trabalhamos em conjunto para compartilhar experiências em adoção e execução da legislação sobre riscos comportamentais, como acelerar, beber e dirigir e não usar cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes de motocicleta e implementação de medidas comprovadas para mitigar esses riscos, o que poderia economizar centenas milhares de vidas anualmente, mas ainda não estão sendo abordadas na maioria dos países;

Manifestamos grande preocupação com o fato de os acidentes de trânsito matarem mais de 1,35 milhão de pessoas todos os anos, com mais de 90% dessas vítimas ocorrendo em países de baixa e média renda, de que essas colisões são a principal causa de morte de crianças e jovens de 5 a 29 anos, e de que as projeções de até 500 milhões de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo entre 2020 e 2030 constituam uma epidemia e crise preventiva que, para evitar, serão necessários compromissos políticos, liderança e ações mais significativas em todos os níveis na próxima década;

Reconhecemos o impacto significativo dos acidentes de trânsito nas crianças e jovens e enfatizamos a importância de levar em consideração suas necessidades e as de outras populações vulneráveis, incluindo idosos e pessoas com deficiência;

Chamamos a atenção para o impacto prejudicial dos acidentes de trânsito, mortes e lesões relacionadas ao crescimento econômico nacional a longo prazo, o progresso desigual entre regiões e níveis de renda e expressamos preocupação pelo fato de que nenhum país de baixa renda reduziu o número de mortes no trânsito entre 2013 e 2016, o que destaca claramente a ligação entre desenvolvimento e segurança viária;

Reconhecemos que a esmagadora maioria das mortes e feridos no trânsito são evitáveis e continuam sendo um grande problema de desenvolvimento e saúde pública que tem amplas consequências sociais e econômicas que, se não forem abordadas, afetarão o progresso em direção ao alcance dos ODS;

Reconhecemos os desafios distintos e divergentes colocados para a segurança viária e sustentabilidade nas estradas, tanto nas áreas urbanas quanto nas rurais, e observamos, em particular, a crescente ameaça à segurança dos vulneráveis usuários das vias nas cidades;

Salientamos a centralidade na elaboração de políticas eficazes baseadas em evidências para a coleta de dados de qualidade, inclusive em nível regional, principalmente sobre mortes e ferimentos graves;

Reconhecemos que as tecnologias avançadas de segurança veicular estão entre as mais eficazes de todos os dispositivos de segurança automotiva;

Reconhecemos nossa responsabilidade conjunta entre designers de sistemas e usuários de estradas para avançar em direção a um mundo livre de acidentes de trânsito e ferimentos graves e que abordar a segurança nas estradas exige colaboração de várias partes interessadas entre os setores público e privado, acadêmico, organizações profissionais, organizações não-governamentais e a mídia;

Reconhecemos que a meta 3.6 da ODS não será alcançada até 2020 e que um progresso significativo só poderá ser alcançado por meio de uma liderança nacional mais forte, cooperação global, implementação de estratégias baseadas em evidências e engajamento com todos os atores relevantes, incluindo o setor privado, bem como adição de abordagens inovadoras.

Reiterando nosso forte compromisso em atingir as metas globais até 2030 e enfatizando nossa responsabilidade compartilhada, decidimos por este meio;

Reafirmar nosso compromisso com a plena implementação da Agenda 2030, reconhecendo as sinergias entre as áreas políticas dos ODS, bem como a necessidade de trabalhar de maneira integrada para benefícios mútuos;

Abordar as conexões entre segurança viária, saúde mental e física, desenvolvimento, educação, equidade, igualdade de gênero, cidades sustentáveis, meio ambiente e mudanças climáticas, bem como os determinantes sociais de segurança e a interdependência entre os diferentes ODS, lembrando que os ODS e metas são integradas e indivisíveis;

Chamar a atenção dos Estados-Membros para contribuir para reduzir as mortes no trânsito em pelo menos 50% entre 2020 e 2030, em conformidade com o compromisso do Fórum Político de Alto Nível das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável de continuar a ação sobre as metas dos ODS relacionados à segurança no trânsito, incluindo a meta 3.6 após 2020 e estabelecer metas para reduzir fatalidades e ferimentos graves, em consonância com esse compromisso, para todos os grupos de usuários da via e especialmente usuários vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas e usuários de transporte público;

Chamar a atenção dos Estados Membros e da comunidade internacional para abordar o ônus inaceitável do referente os feridos no trânsito entre crianças e jovens como algo prioritário, aumentando o compromisso político na garantia de que a Estratégia Global para a Saúde da Mulher, Criança e Adolescente realize as ações necessárias em matéria de segurança no trânsito;

Garantir o comprometimento e a responsabilidade política no mais alto nível e estabelecer estratégias e planos de ação regionais, nacionais e subnacionais para segurança no trânsito e contribuições de diferentes agências governamentais, bem como parcerias multissetoriais para oferecer a escala de esforços exigidos em nível regional, nacional e subnacional para atingir as metas dos ODS, e que essas estratégias e esforços sejam transparentes e públicos;

Incentivar os Estados Membros que ainda não o fizeram a considerar a possibilidade de se tornarem partes contratantes dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas sobre segurança viária, bem como aplicar, implementar e promover suas disposições ou regulamentos de segurança, e garantir que a legislação e os padrões para o projeto e construção de estradas, veículos, e o uso da estrada é consistente com os princípios do sistema seguro e são aplicados;

Incluir a segurança viária e uma abordagem de sistema seguro como elemento integrante do uso do solo, projeto de ruas, sistemas de transporte e planejamento e governança, especialmente para usuários vulneráveis das estradas e em áreas urbanas, fortalecendo a capacidade institucional em relação às leis de segurança viária e aplicação da lei, segurança, melhorias na infraestrutura, transporte público, atendimento pós-acidente e dados;

Acelerar a mudança para modos de transporte mais seguros, limpos, mais eficientes em termos de energia eficiente e acessível e promover níveis mais altos de atividade física, como caminhar e andar de bicicleta, além de integrar esses modos ao uso do transporte público para alcançar a sustentabilidade;

Encorajar e incentivar o desenvolvimento, a aplicação e a implantação de tecnologias existentes e futuras e outras inovações para melhorar a acessibilidade e todos os aspectos da segurança no trânsito, da prevenção de acidentes de trânsito à resposta a emergências e atendimento a trauma, com atenção especial às necessidades de segurança dos usuários da estrada que são os mais vulneráveis, incluindo pedestres, ciclistas, motociclistas e usuários de transporte público;

Garantir o acesso oportuno a serviços de assistência médica de longa duração e de emergência de alta qualidade para os feridos e reconhecer que uma resposta eficaz pós-acidente inclui também apoio mental, social e legal para vítimas, sobreviventes e famílias;

Concentrar no gerenciamento de velocidade, incluindo o fortalecimento da aplicação da lei para evitar excesso de velocidade e impor uma velocidade máxima de 30 km/h em áreas onde usuários e veículos vulneráveis se misturam de maneira frequente e planejada, exceto onde existem fortes

evidências de que velocidades mais altas são seguros, observando que os esforços para reduzir a velocidade em geral terão um impacto benéfico na qualidade do ar e nas mudanças climáticas, além de serem vitais para reduzir as mortes e feridos no trânsito;

Garantir que todos os veículos produzidos e vendidos para todos os mercados até 2030 estejam equipados com níveis adequados de desempenho em segurança, e que sejam fornecidos incentivos, sempre que possível, para o uso de veículos com desempenho aprimorado em segurança;

Garantir que uma abordagem integrada de segurança viária e padrões mínimos de desempenho de segurança para todos os usuários da estrada sejam requisitos essenciais para melhorias e investimentos na infraestrutura viária;

Chamar a atenção de empresas e indústrias de todos os tamanhos e setores a contribuir para a consecução dos ODS relacionados à segurança no trânsito, aplicando princípios de sistema seguro a toda a sua cadeia de valor, incluindo práticas internas em todo o processo de aquisição, produção e distribuição, e a incluir relatórios de desempenho em segurança em seus relatórios de sustentabilidade;

Chamar a atenção das organizações públicas de todos os níveis a adquirir serviços e veículos de transporte seguros e sustentáveis e incentivar o setor privado a seguir este exemplo, incluindo a compra de frotas de veículos seguras e sustentáveis;

Incentivar o aumento do investimento em segurança viária, reconhecendo as altas taxas de retorno dos projetos e programas de prevenção de acidentes viários e a necessidade de ampliar as atividades para atender aos ODS relacionados à segurança viária;

Enfatizar a importância de monitorar e relatar o progresso em direção ao alcance de nossos objetivos comuns e, conforme apropriado, as Metas Voluntárias de Desempenho em Segurança Viária Global acordadas pelos Estados Membros, e chamar a atenção da Organização Mundial da Saúde para continuar coletando, publicando e divulgando dados através de uma série de Relatórios Globais de Status sobre Segurança Viária, aproveitando, conforme apropriado, os esforços existentes, incluindo os observatórios regionais de segurança viária, para harmonizar e disponibilizar e comparar dados de segurança viária;

Chamar a atenção da Organização Mundial da Saúde para preparar um banco de estratégias e iniciativas comprovadas de uma ampla variedade de países membros que reduziram com sucesso as mortes em países membros. O relatório deve ser preparado para publicação em 2024.

Convidamos para uma primeira Reunião de Alto Nível da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre Segurança Viária, no nível dos Chefes de Estado e de governo, para mobilizar uma liderança nacional adequada e promover a colaboração internacional e multissetorial em todas as áreas cobertas por esta Declaração para entregar a redução de mortes e ferimentos em 50% na próxima década a caminho da Visão Zero até 2050; e

Convidamos a Assembleia Geral das Nações Unidas a endossar o conteúdo desta declaração.



Comitiva brasileira na Terceira Conferência Global Ministerial em Segurança Viária - Estocolmo, 2020.

E assim chega-se aos dias de hoje.

A Terceira Conferência Global Ministerial em Segurança Viária, sediada pelo Reino da Suécia, foi o último evento presencial organizado pela OMS, reunindo mais de 1500 participantes em um mesmo espaço físico, antes da declaração da Pandemia de COVID-19 que mudou o modo de se proteger, agir, pensar, trabalhar, enfim, o modo de viver de toda a humanidade, diante de um vírus até então desconhecido, letal, e com alta capacidade de transmissão.

O isolamento social foi adotado, muitas das vezes forçado, com medidas legais dos governos de diversos países. A utilização de máscaras de proteção deixou de ser uma exceção e passou a ser regra mundo afora. Lavar as mãos tornou-se um hábito frequente e uma necessidade essencial.

Esforços e investimentos estão sendo feitos por praticamente todos os países na incessante busca pela solução para essa pandemia. Tudo tem sido feito para evitar que a contaminação pelo vírus se espalhe e vidas sejam salvas.

O mundo busca, nesse ano de 2020, medicamentos, vacinas e meios de barrar o novo Coronavírus, COVID-19. Certamente a ciência encontrará meios para que ele possa ser contido e seus efeitos devastadores mitigados.

O que se espera é que o mundo aprenda com essa pandemia que, para enfrentar grandes desafios, é preciso mudar atitudes. E que se possa levar esse aprendizado para a realidade do trânsito, que infelizmente segue matando, com tem feito há bem mais de uma década, mas que não causa a mesma comoção junto à sociedade.

Morrer vítima da violência no trânsito, principalmente quando se consegue provar cientificamente que as causas dessa morte poderiam ter sido evitadas com a simples mudança de atitude, nunca poderá ser considerada uma morte normal. A sociedade está mudando e o Observatório Nacional de Segurança Viária, uma entidade que a representa, seguirá evoluindo. E que se possa aprender com as perdas passadas e, assim, construir um novo trânsito neste novo normal que a humanidade está preparando para sua era pós-pandemia.

E foi durante a realização da Terceira Conferência Global Ministerial em Segurança Viária, em Estocolmo, que o Observatório concluiu e apresentou publicamente, em parceria com a Universidade Federal do Paraná, a sua mais complexa e importante ferramenta de trabalho, o Sistema de Observação, Monitoramento e Ação - SOMA. Uma tecnologia capaz de cruzar informações de diversos bancos de dados, públicos e privados, existentes no país, focada na segurança viária, que levou anos de desenvolvimento para atingir um grau de confiança tal que o permitiu ser oferecido a municípios, estados e à própria União, a fim de servir como gerador de indicadores capazes de bem orientar a construção de políticas públicas de qualidade na área de trânsito.

O SOMA é capaz de revelar os caminhos que o Brasil precisa trilhar a fim de cumprir o que ficou claramente indicado na Conferência da Suécia, no documento final, a Declaração de Estocolmo.

Indo além de se constituir como um conjunto de intenções, a Declaração de Estocolmo é um alerta a todas as nações do mundo que parecem ainda não terem percebido que os 1,35 milhão de mortos

anuais, vítimas da violência viária, são em sua maioria resultado de situações evitáveis e que as medidas para se alcançar a meta de redução em 50% desses números até 2030 é perfeitamente possível e necessário, abrindo caminho para que a “Visão Zero” seja uma realidade até 2050. Mas nada poderá ser feito se não houver uma identificação clara do problema, a começar pela identificação de onde são os pontos geradores de vítimas no trânsito, as causas e, principalmente, o que fazer para evitar essas lesões e mortes.

A partir da utilização do Sistema de Observação, Monitoramento e Ação - SOMA, que está à disposição daqueles que queiram mudar a realidade do trânsito brasileiro, reconhecendo a efetividade do Observatório, cumprindo o que estabelece o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, considerando a sua capacidade de agregar pessoas e instituições que contribuam na construção de um trânsito mais seguro e reconhecendo a necessidade de apresentar à sociedade uma visão crítica do caminho trilhado pelo Brasil, sob a ótica da segurança viária, durante a última década, o OBSERVATÓRIO realiza as análises que seguem tendo como destinatária a sociedade, em resposta ao seu compromisso de salvar vidas.



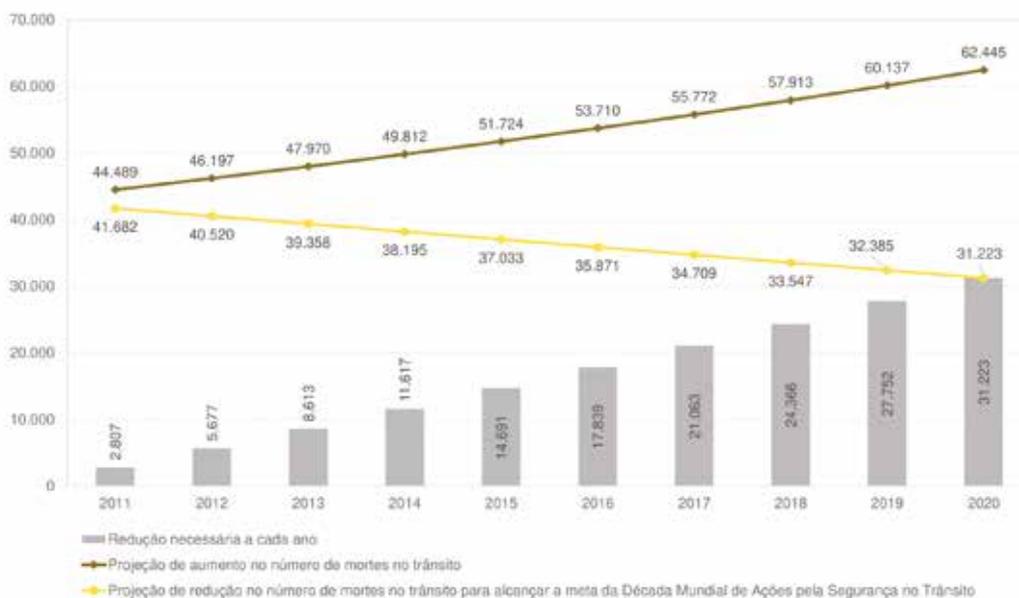
Evolução do Número de Mortes no Brasil

2

Tendo em vista o objetivo da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, foi possível avaliar o desempenho do Brasil em relação às metas estabelecidas para 2020. Acrescidos à meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito de estabilizar e diminuir o número de mortes no trânsito (World Health Organization, 2011b), os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável incluíram a meta específica de reduzir esse número em 50% a partir

das projeções para 2020 (United Nations, 2015), o que corresponde a uma projeção de 62.445 mortes neste ano no Brasil (ver Gráfico 2.1). Nessa condição, com o cumprimento da meta, atingindo os valores de redução do número de mortes necessários a cada ano (também indicados no Gráfico 2.1), teria sido possível salvar anualmente em média 16 mil pessoas, com um total de mais de 160 mil vidas salvas em todo o país no período 2011-2020.

Gráfico 2.1 – Meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (projeções); United Nations, 2015 (projeções para a meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito). Informação gerada no sistema SOMA/ONSV.

Nota: A projeção de aumento para 2020 foi realizada através da série histórica entre 2001 e 2010.

Cabe aqui uma explicação sobre a não utilização do termo ACIDENTE de trânsito no presente trabalho, ainda que seja tão usualmente empregado na língua portuguesa para as ocorrências viárias que trazem como consequência perdas, pessoais ou materiais.

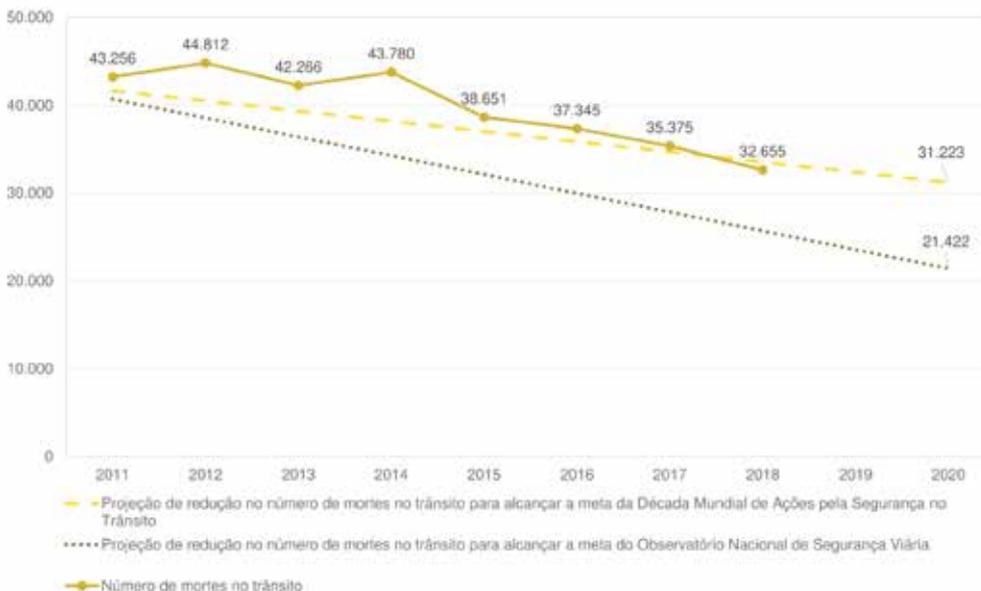
Um acidente é um evento inesperado e indesejável que causa danos pessoais, materiais ou financeiros e que ocorre de modo não intencional¹. Indo à etimologia da palavra, chegamos ao Latim *ACCIDENS*, participio de *ACCIDERE*, “ocorrer, acontecer, cair sobre”, de *AD-*, “a”, mais *CADERE*, “cair”. O sentido inicial “evento, algo que acontece” evoluiu para “algo que acontece por acaso”².

Como é de amplo conhecimento de todos que se dedicam ao estudo do tema trânsito, a maior parte dos eventos que produzem

vítimas e prejuízos são evitáveis e os seus causadores, em grande proporção, poderiam tê-los evitado com ações relativamente simples e eficazes. Portanto, uma palavra que leva ao entendimento de que o fato pode se dar por obra do acaso, inesperado, não é apropriado. Razão pela qual a referência será feita, no transcorrer do trabalho, como SINISTRO.

Com base nos dados disponíveis na plataforma Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) do Ministério da Saúde, atualizados até o ano de 2018, pode-se verificar que, até então, o país está alinhado com a proposta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, visto que o número de mortes em sinistros de trânsito no Brasil apresentou uma redução de 25% durante o período, passando de 43.256 em 2011 para 32.655 em 2018, tal como exposto no Gráfico 2.2.

Gráfico 2.2 – Número de óbitos causados por sinistros de trânsito por ano no Brasil



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); United Nations (projeções para a meta da Década); ONSV (projeções para a meta do Observatório). Informação gerada no sistema SOMA/ONSV.

Considerando a continuidade dessa tendência de redução da mortalidade, as projeções do número de mortes para 2020 indicam que provavelmente o Brasil atingiria o número de 31.223 mortes no trânsito, cumprindo, dessa forma, a meta de redução. No entanto, é fundamental considerar que a meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito foi baseada em uma projeção para 2020, a qual considerou um cenário bastante diferente do atual, o cenário entre os anos 2000 e 2010, em que a economia do país estava em fase de crescimento mais acelerado e as projeções de crescimento para a década seguinte eram, portanto, elevadas.

Caso tivessem sido confirmadas as expectativas de crescimento econômico até 2020, o Brasil teria uma frota muito maior e, portanto, um número de mortes no trânsito, associado a esse aumento, também maior. A frustração das expectativas de crescimento econômico do país até 2020 reforça a ideia de que a estimativa do número de 62.445 mortes no trânsito em 2020 está superestimada e, conseqüentemente, a metade deste valor (para atingir a meta para 2020) também tende a ser um valor superestimado (31.223 mortes).

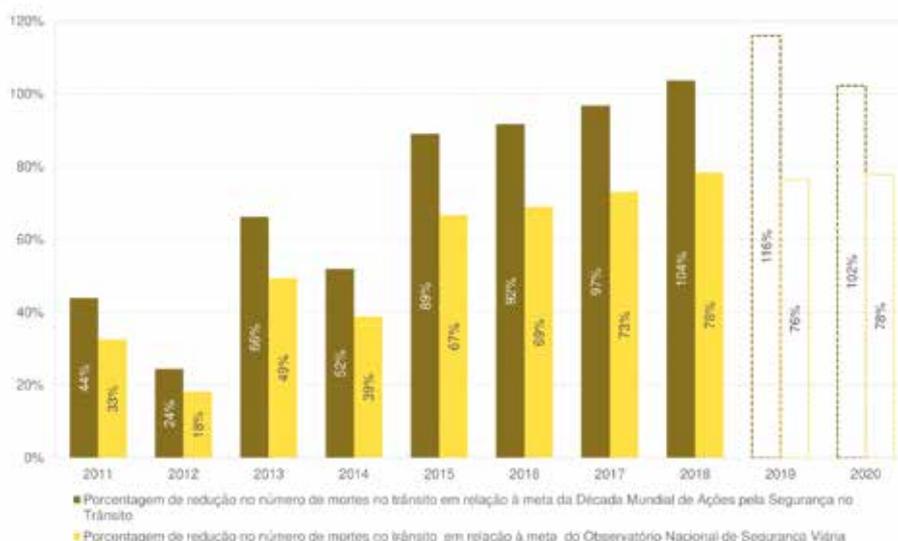
Nesse caso, dado o cenário de recessão econômica experimentado a partir de 2014 e que se mantém até os dias atuais (2020), é razoável sugerir que uma meta superestimada seja mais “fácil” de atingir. Soma-se a tal frustração de crescimento econômico, ainda, o agravamento da crise devido à pandemia de COVID-19. As medidas de isolamento social impactaram substancialmente a quantidade de deslocamentos da população e, conseqüentemente, os níveis de exposição ao risco de envolvimento em sinistros de trânsito.

Portando, com base no cenário atual entende-se que as projeções de crescimento econômico do país não se confirmaram; ao contrário, o país entrou em um período recessão econômica. Dessa forma, a meta de redução em 50% do número de mortes estimado para 2020 torna-se pouco ambiciosa, considerando a realidade.

Por esta razão, o Observatório sugere uma análise mais crítica, considerando como meta para 2020 a redução de 50% do número de mortes no trânsito registrado em 2010, ano anterior ao início da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, que foi de 42.844 mortes. Dessa forma, a meta seria de 21.422 mortes em 2020, como demonstrado no Gráfico 2.2. Com este cálculo, observa-se que se o país seguir a tendência mais recente, não será possível atingir a meta de redução da mortalidade, como se observa no Gráfico 2.3, onde estão indicados os percentuais de cumprimento da meta ano a ano desde 2011, tanto segundo a meta considerada superestimada quanto segundo a meta mais ambiciosa, sugerida pelo OBSERVATÓRIO. Em 2020, por exemplo, em vez de ter atingido 102% da meta (com êxito), o Brasil teria atingido apenas 78% da mesma.

Considerando a perspectiva da recessão econômica, é natural que haja uma desaceleração do crescimento da taxa de motorização no Brasil devido às limitações relacionadas ao poder de compra, reforçadas pela crise de 2020, em função da pandemia de COVID-19. Em 2020, o número de mortes no trânsito, provavelmente apresentará enorme redução devido à diminuição da mobilidade em todo o país que, por sua vez, está associada a uma redução da exposição ao risco de envolvimento em sinistros.

Gráfico 2.3 – Porcentagem das metas anuais cumpridas no Brasil



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); United Nations (projeções para a meta da Década); ONSV (projeções para a meta do Observatório). Informação gerada no sistema SOMA/ONSV.

Nota: O valor referente aos óbitos dos anos de 2019 e 2020 foram calculados a partir da projeção para tais anos a partir da linha de tendência linear formada pela série de 2011 a 2018.

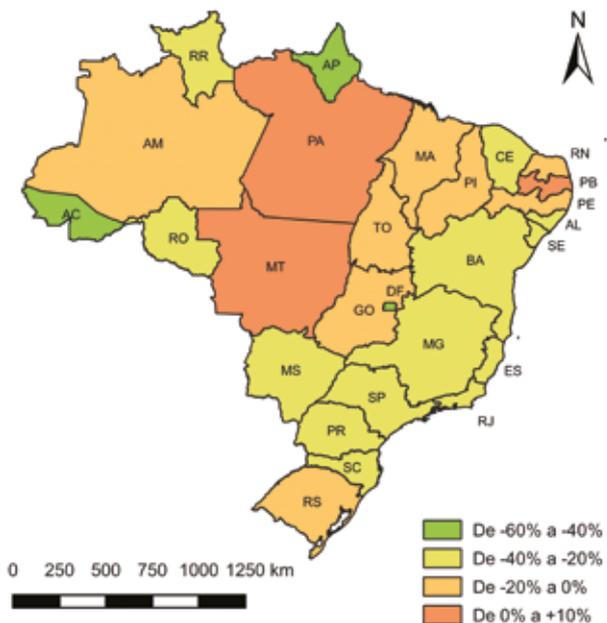
Tomando como referência a meta estabelecida para a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, nota-se que o Brasil, desde 2015, teria apresentado um grande progresso, com uma elevada porcentagem da meta atingida, a qual, em 2018, superou 100%. Contudo, essa redução no número de óbitos por sinistros de trânsito não se apresenta de maneira uniforme por todo o território nacional devido às particularidades dos cenários regionais. Houve de fato uma redução no número absoluto de mortes em todas as regiões do país entre 2011 e 2018, sendo o Sudeste a região com o melhor desempenho no aspecto (-33%). Na sequência tem-se as regiões Sul (-25%), Centro-Oeste (-20%), Nordeste (-17%) e Norte (-15%).

No Mapa 2.1, em uma análise desagregada por unidade da federação, é possível observar o aumento no número de óbitos em relação a 2011 nos estados de Mato Grosso, Pará e Paraíba. Percebe-se

também um melhor desempenho no Centro-Sul do país, especialmente no que se refere aos estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio de Janeiro, Santa Catarina e São Paulo. Esse último destaca-se ainda como um dos quatro estados com as maiores reduções proporcionais, juntamente com o Acre, Amapá e Distrito Federal.

Em contrapartida, apesar da grande redução relativa, os estados do Sudeste e Sul totalizaram quase 50% de todas as mortes decorrentes de sinistros de trânsito no país em 2018. No Mapa 2.2 e no Mapa 2.3, mediante a comparação dos números referentes a 2011 e 2018, é possível observar mais claramente os estados com melhor desempenho quanto à redução no número de mortes, já apresentada no Mapa 2.1, bem como os estados que mais concentram mortes no país, distribuição que pouco se alterou entre 2011 e 2018.

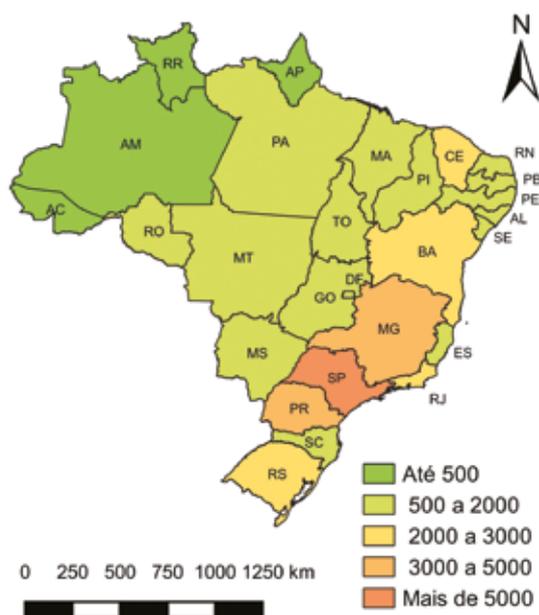
Mapa 2.1 – Variação no número de óbitos causados por sinistros de transporte entre 2011 e 2018 por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS.

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10 – 10ª Revisão da Classificação Internacional de Doenças.

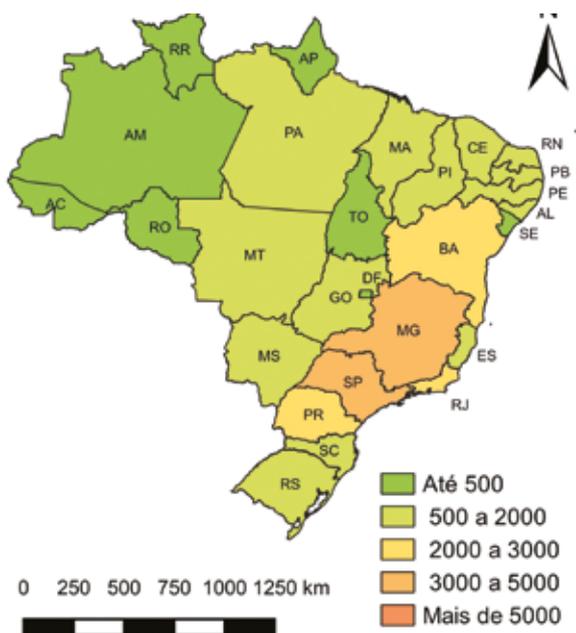
Mapa 2.2 – Número de mortes no trânsito por unidade da federação em 2011



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS;

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

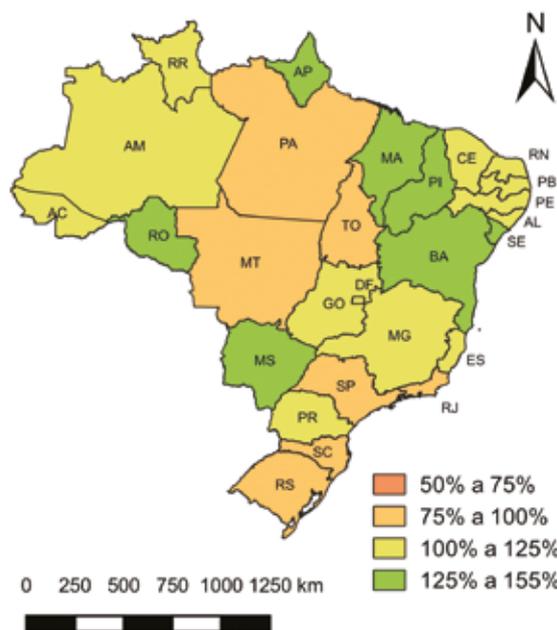
Mapa 2.3 – Número de mortes no trânsito por unidade da federação em 2018



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

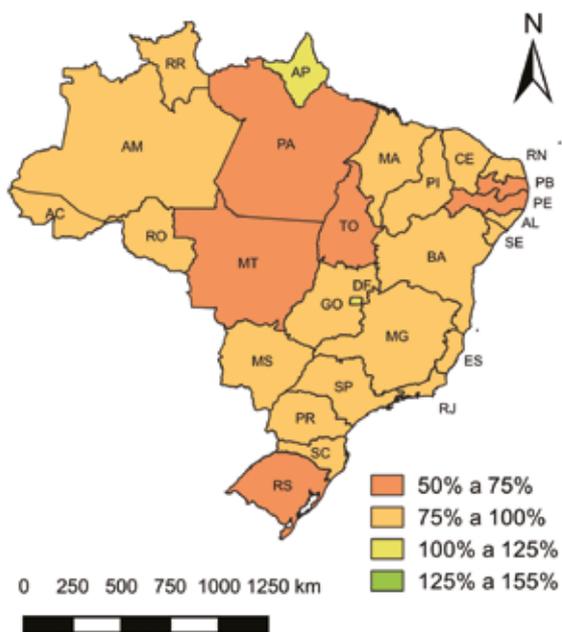
Mapa 2.4 – Estimativa do percentual de cumprimento da meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito cumprida por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); United Nations (projeções para a meta da Década)

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

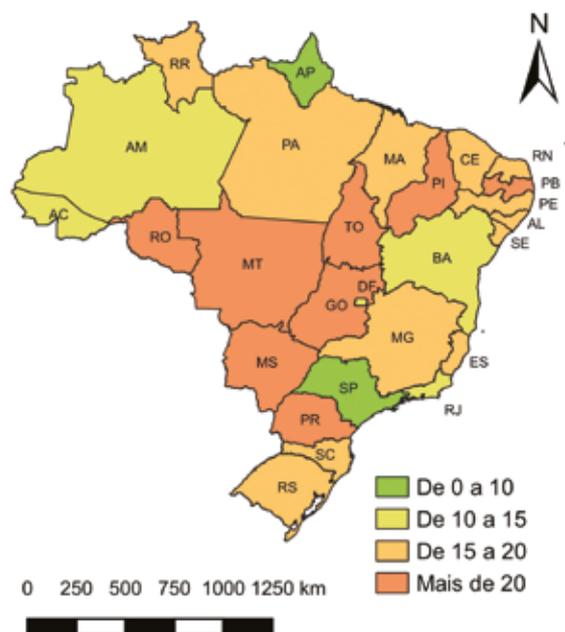
Mapa 2.5 – Estimativa do percentual de cumprimento da meta do Observatório Nacional de Segurança Viária cumprida por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); ONSV (projeções para a meta do Observatório)

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

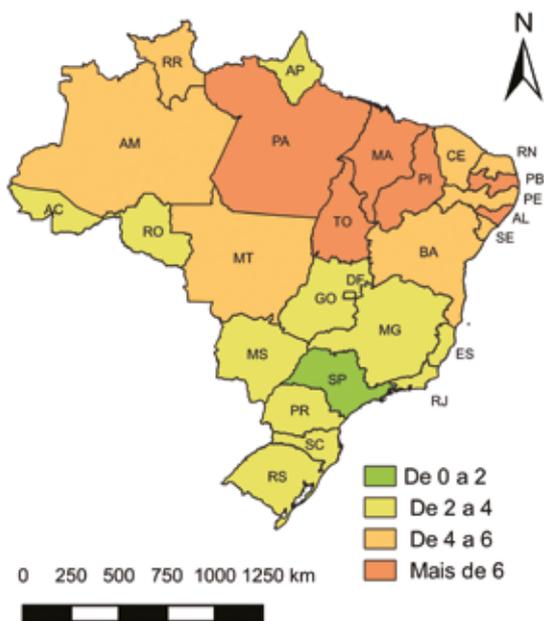
Mapa 2.6 – Mortes no trânsito por 100 mil habitantes por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); IBGE via DATASUS (população)

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10. Para os dados de população, foram utilizadas as estimativas utilizadas pelo Tribunal de Contas da União.

Mapa 2.7 – Mortes no trânsito por 10 mil veículos por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos); DENATRAN (frota)

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

A partir da evolução do número e distribuição dos óbitos no trânsito, pode-se estimar uma relação de estados que, se seguirem a mesma tendência, atingirão a meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, conforme projeções com base na série histórica entre 2011 e 2018. Conforme o resultado indicado no Mapa 2.4, os estados do Pará e Mato Grosso, apresentados como dois dos três com piores desempenhos (ver Mapa 2.1), juntamente com São Paulo e Rio de Janeiro, os quais ainda concentram um alto número absoluto de mortes no trânsito (ver Mapa 2.2 e Mapa 2.3), são alguns dos estados que provavelmente não cumprirão a meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no trânsito. Entretanto, destaca-se que apenas sete unidades da federação encontram-se nessa situação, com vinte outras unidades da federação com previsão de alcançar a meta (com percentuais iguais ou maiores a 100% no Mapa 2.4).

Já em relação à meta fixada pelo Observatório, mais ambiciosa, de acordo com a indicação do Mapa 2.5, observa-se que quase nenhuma unidade da federação atingirá a redução necessária do número de mortes, com a exceção do Amapá e do Distrito Federal (com percentuais iguais ou maiores a 100% no Mapa 2.5), as quais apresentaram altos índices de redução da mortalidade no trânsito. Em contrapartida, seis estados brasileiros não chegaram a atingir 75% da meta, quatro dos quais também obtiveram resultados abaixo do esperado em relação à meta da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito.

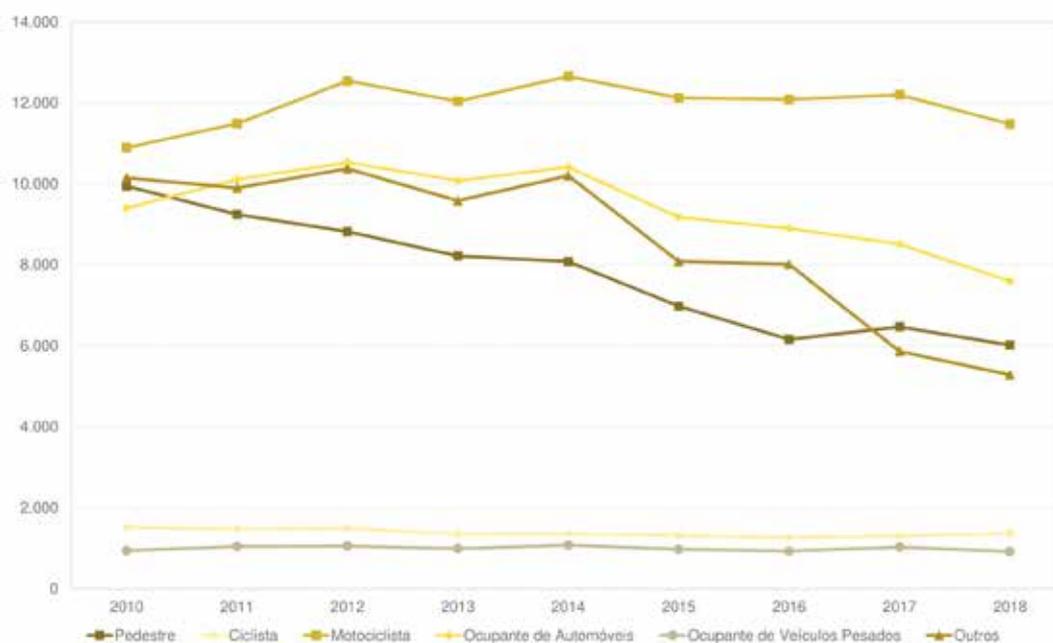
No Mapa 2.6 e no Mapa 2.7, são apresentadas as taxas de mortes no trânsito relativizadas pela população e frota de cada unidade da federação, respectivamente.

Observa-se novamente uma situação crítica entre o Centro-Oeste, alguns estados da região Norte e o Nordeste, pois os estados de Goiás, Mato Grosso, Paraíba, Piauí e Tocantins apresentam uma elevada taxa de óbitos por 100 mil habitantes. Em relação à taxa de óbitos por 10 mil veículos, os estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Piauí e Maranhão, da Região Nordeste, e Pará e Tocantins, da Região Norte, apresentam os valores mais elevados.

É necessário destacar a diferença das classificações das unidades da federação considerando as duas taxas adotadas (por grupo de habitantes e por grupo de veículos). Essas diferenças se devem às variações da taxa de motorização nas unidades da federação, o que não é manifestado na taxa de mortes por 100 mil habitantes. Por exemplo, considerando duas unidades da federação com a mesma população e frotas diferentes, aquela com a maior frota tende a apresentar um maior número de mortes no trânsito e, portanto, um maior valor para a taxa de mortes por 100 mil habitantes, sem necessariamente apresentar um pior nível de segurança viária. Tal discussão é adequadamente conduzida em Ferraz et al. (2012), Bastos (2014) e Bastos et al. (2015). Dessa forma, para análises comparativas entre unidades geográficas com situação da motorização muito distintas, é recomendável adotar como base para a comparação a taxa de mortes por 10 mil veículos.

Um aspecto positivo a se destacar entre 2011 e 2018 foi a redução do número absoluto de mortes em todos os modos de transporte, como observa-se no Gráfico 2.4. Os resultados mais significativos envolvem sinistros com pedestres, com redução de 35%, assim como com ocupantes de automóvel, com redução de 25%.

Gráfico 2.4 - Número de óbitos causados por sinistros de trânsito por modal da vítima no Brasil



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS. Informação gerada no sistema SOMA/ONSV.

Nota: A categoria motociclista inclui as categorias CID10 de V20 a V39, referente tanto a motociclista como ocupante de triciclo motorizado; ocupante de automóveis, de V40 a V59, incluindo assim a categoria referente a caminhonetes; ocupante de veículos pesados, de V60 a V79, englobando também os ocupantes de ônibus; e outros compreende as categorias de V80 a V89.

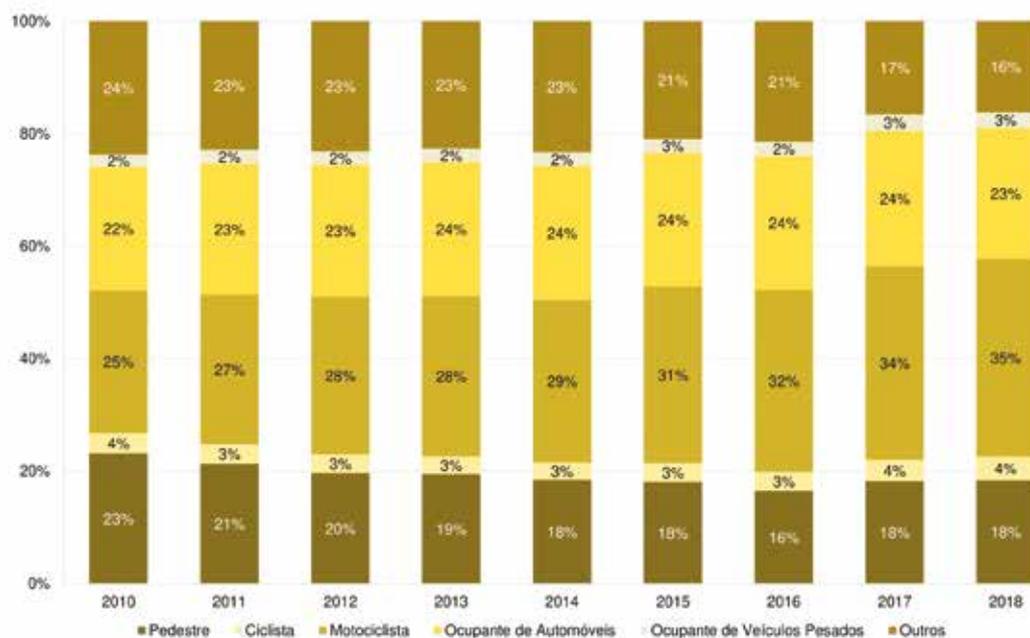
Entretanto, faz-se necessária a ressalva o número de mortes de ocupantes de motocicleta apresentou uma redução de menos de 1% desde 2011, e, comparativamente com 2010, houve inclusive um aumento de pouco mais de 5%. Além disso, 2018 foi o segundo ano consecutivo em que houve um aumento no número de mortes de ciclistas.

Na comparação entre todos os modos, como mostra o Gráfico 2.5, a maior parcela das mortes ainda se refere a ocupantes de motocicletas e automóveis, que somados correspondem a mais de 50% do total. Essa distribuição é indicada no Gráfico 2.5, de modo que é possível observar que as principais alterações nesse quesito entre 2010 e 2018 foram a redução da proporção de mortes de pedestres, de 23% para 18%, e o aumento expressivo da proporção de

mortes de motociclistas, de 25% para 35%. Além disso, destaca-se que a porcentagem de óbitos cujo modal da vítima foi classificado como “outros” apresentou uma redução de 8%, o que indica, muito provavelmente uma melhoria na coleta de dados relacionados à mortalidade no trânsito.

Dentre os modos citados previamente, destaca-se a importância do esforço em reduzir o número de mortes entre os usuários dos modos que representam a chamada mobilidade ativa, ou seja, aquela que utiliza o esforço humano como fonte de energia. Correspondente ao modo a pé e à bicicleta nas estatísticas oficiais, a mobilidade ativa tem ganhado grande destaque no que diz respeito à segurança viária, o número de usuários desses modos tem superado proporcionalmente o número de pessoas que transportam-se através do

Gráfico 2.5 - Percentual de óbitos por sinistros de trânsito por modal da vítima no Brasil



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS. Informação gerada no sistema SOMA/ONSV.

Nota: A categoria motociclista inclui as categorias CID10 de V20 a V39, referente tanto a motociclista como ocupante de triciclo motorizado; ocupante de automóveis, de V40 a V59, incluindo assim a categoria referente a caminhonetes; ocupante de veículos pesados, de V60 a V79, englobando também os ocupantes de ônibus; e outros compreende as categorias de V80 a V89.

carro próprio [12] - [16], devendo, portanto, sua segurança ser garantida.

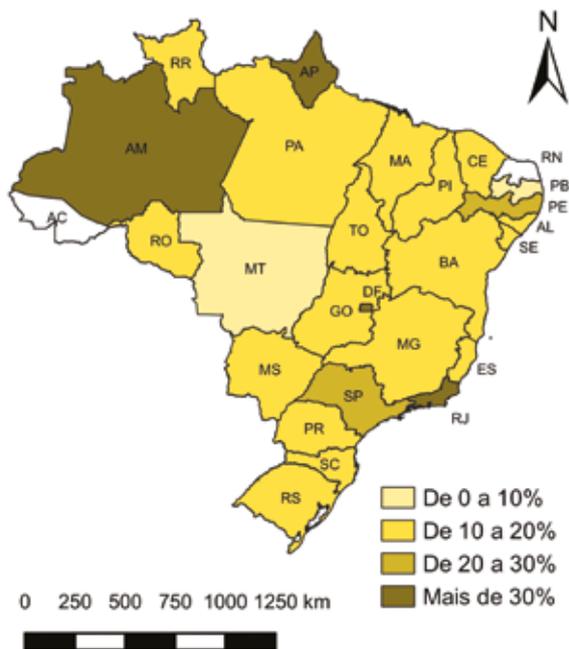
No Distrito Federal e Rio de Janeiro, os pedestres são as principais vítimas fatais de sinistros de trânsito (ver Mapa 2.8). Percentuais elevados de mortes no trânsito de pedestres também foram identificadas no Amazonas, Amapá e Pernambuco³. Já em relação ao modo cicloviário, no Mapa 2.9 é possível visualizar que a maioria dos estados encontra-se em uma situação próxima à média nacional de 4% de óbitos de ciclistas⁴.

A respeito da proporção de mortes de ocupantes de automóveis, percebe-se uma grande heterogeneidade ao longo do território nacional. Estados no Norte e Nordeste, como Amazonas, Ceará, Maranhão, Piauí e Pará, apresentam parcelas reduzidas de mortes no trânsito de ocupantes de auto-

móvel (menores que 20%); enquanto estados do Sul e Sudeste, a exemplo de Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, apresentam proporções de mais de 30%. No caso desses quatro últimos estados, destaca-se que são os únicos onde os ocupantes de automóveis representam a maioria das vítimas fatais de sinistros de trânsito, e não os pedestres ou os motociclistas (tratados a seguir), como é o caso das demais unidades da federação.

Ademais, é possível observar uma relação inversa entre os Mapa 2.8 e Mapa 2.10 no que concerne aos resultados de óbitos de pedestres e ocupantes de automóveis, de tal forma que estados com grandes parcelas das mortes associadas a pedestres apresentam uma baixa proporção de vítimas ocupantes de automóveis, e vice-versa.

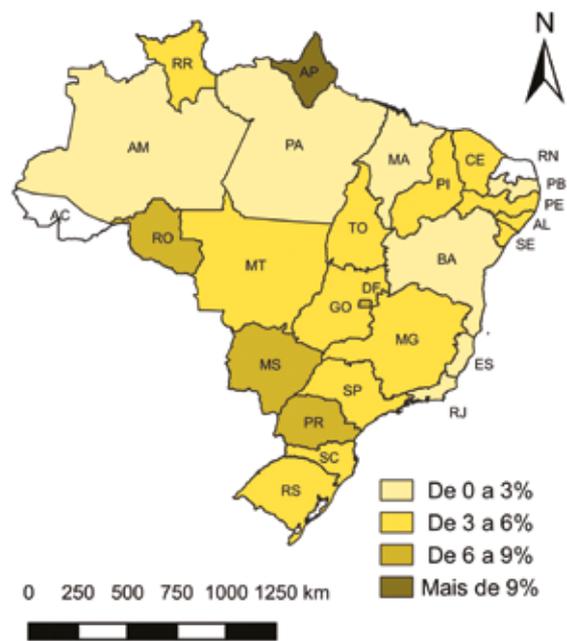
Mapa 2.8 – Porcentagem dos óbitos de pedestres por unidade da federação em 2018



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10, e os referentes a pedestres, de V01 a V09. Os estados do Acre e Rio Grande do Norte estão na cor cinza por apresentarem um alto índice de óbitos sem especificação do modal da vítima, o que poderia causar distorções nas análises conduzidas.

Mapa 2.9 – Porcentagem dos óbitos de ciclistas por unidade da federação em 2018



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10, e os referentes a ciclistas, de V10 a V19. Os estados do Acre e Rio Grande do Norte estão na cor cinza por apresentarem um alto índice de óbitos sem especificação do modal da vítima, o que poderia causar distorções nas análises conduzidas.

Esse contraste fica evidente em estados como Amazonas, Amapá, Bahia, Mato Grosso e Rio de Janeiro.

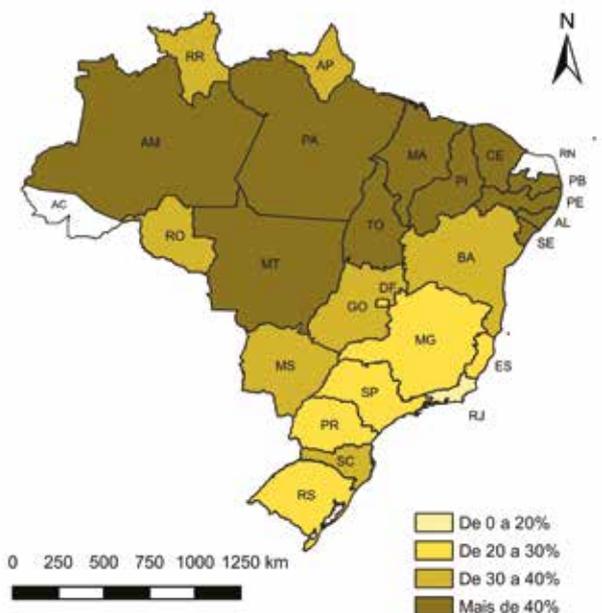
Já em relação às mortes de ocupantes de veículos pesados (caminhões e ônibus), é observada, no Mapa 2.11, uma participação menor dessas vítimas nos estados localizados mais ao norte do país, com apenas algumas exceções, tal como a mais elevada porcentagem no Amapá e as mais reduzidas em São Paulo e Rio de Janeiro. Ressalta-se também a marca de zero óbitos registrados categoria “ocupante de veículo pesado” no estado de Roraima.

No caso dos ocupantes de motocicletas (ver Mapa 2.12), o padrão geográfico observado nas análises relacionados aos outros modos de transporte se altera, de

tal forma que observa-se uma maior proporção de óbitos de motociclistas em estados do Norte e Nordeste do país, principalmente Alagoas, Piauí e Sergipe, os quais possuem índices maiores que 50%. Além disso, os motociclistas são a principal vítima fatal de mortes no trânsito em 21 unidades da federação; e o segundo nas outras seis.

A elevada participação dos motociclistas entre as vítimas fatais de sinistros de trânsito nas regiões Norte e Nordeste do país está associada, entre outros fatores, ao elevado crescimento da frota de motocicleta nesses locais nos últimos anos. Esse fenômeno pode ser observado no Mapa 2.13 e no Mapa 2.14, os quais mostram, de maneira comparativa, o crescimento da

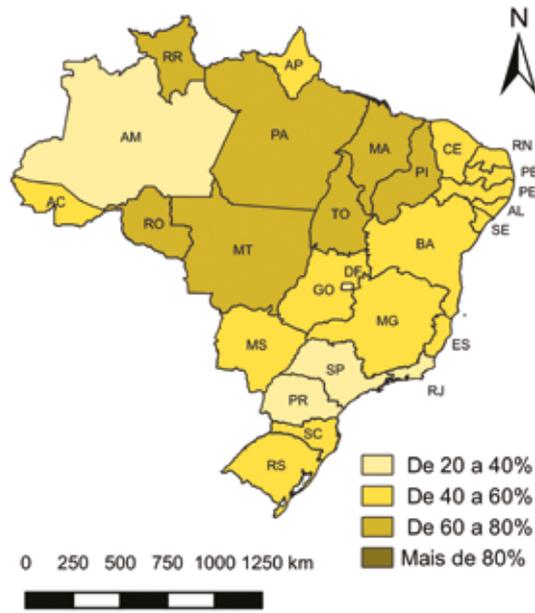
Mapa 2.12 – Porcentagem dos óbitos de motociclistas por unidade da federação em 2018



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10, e os referentes a motociclistas, de V20 a V39, de forma a incluir também ocupante de triciclo motorizados. Os estados do Acre e Rio Grande do Norte estão na cor cinza por apresentarem um alto índice de óbitos sem especificação do modal da vítima, o que poderia causar distorções nas análises conduzidas.

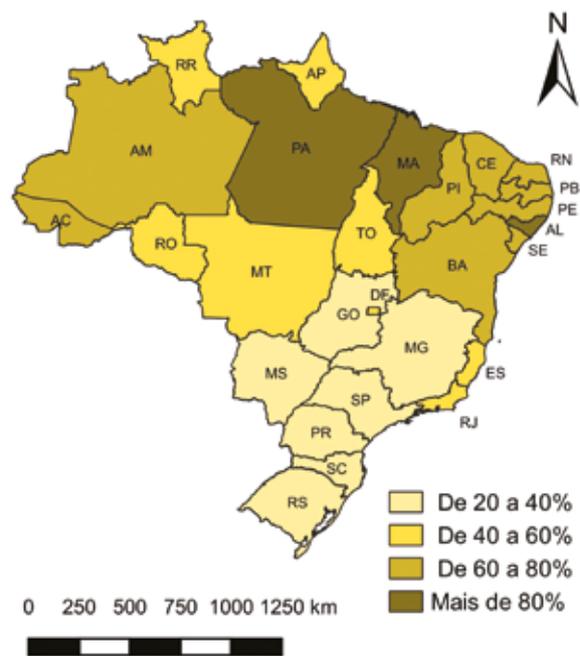
Mapa 2.13 – Crescimento da frota de automóveis por unidade da federação entre 2011 e 2018



Fonte: DENATRAN

Nota: Para o cálculo do número de automóveis incluiu-se também a frota de caminhonetes e camionetas.

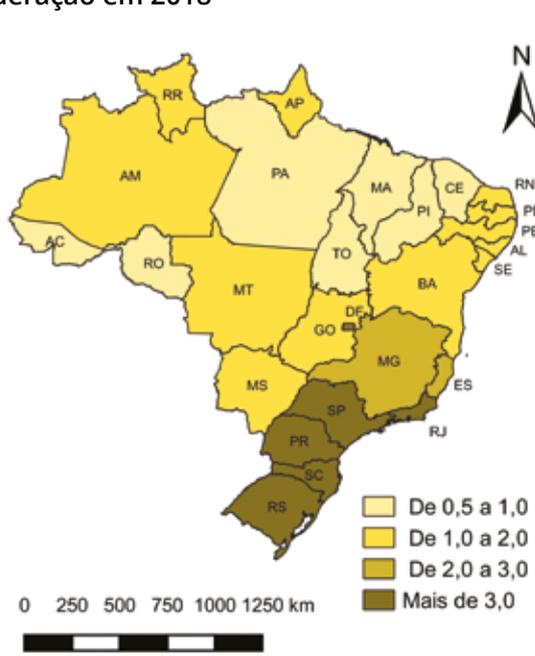
Mapa 2.14 – Crescimento da frota de motocicletas por unidade da federação entre 2011 e 2018



Fonte: DENATRAN

Nota: Para o cálculo do número de motocicletas incluiu-se também a frota de ciclomotores e motonetas.

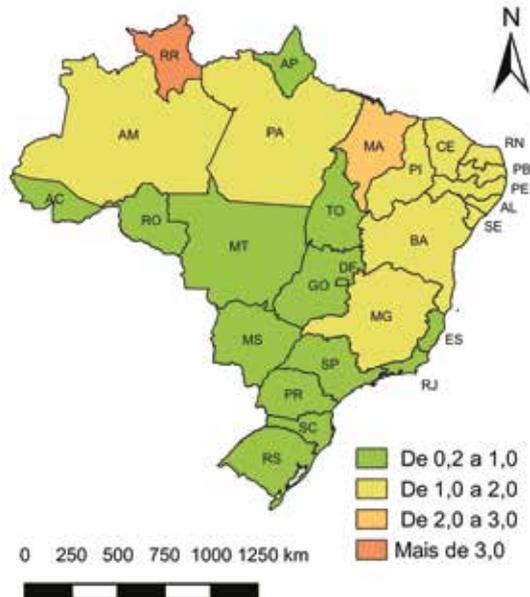
Mapa 2.15 – Razão entre o número de automóveis e motocicletas da frota por unidade da federação em 2018



Fonte: DENATRAN

Nota: Para o cálculo do número de automóveis incluiu-se também a frota de caminhonetes e camionetas, e para o de motocicletas, a de ciclomotores e motonetas.

Mapa 2.16 – Razão entre o número de motocicletas da frota e o número de condutores habilitados por unidade da federação do Brasil em 2018



Fonte: DENATRAN (frota de motocicletas e número de condutores habilitados)

Nota: Para o cálculo do número de motocicletas incluiu-se também a frota de ciclomotores e motonetas. Por condutores habilitados a dirigir moto considerou-se as categorias da carteira nacional de habilitação A, AB, AC, AD e AE.

Mapa 2.17 – Segundo modal envolvido nos sinistros com morte de motociclista por unidade da federação em 2018



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Importante faz-se esclarecer que motocicletas não matam, o que leva às mortes e lesões envolvendo este meio de transporte é um conjunto de situações que vai desde a deficiente formação de condutores até a falta de fiscalização, passando por questões de engenharia rodoviária, que acabam por criar as situações de risco.

Os números relacionados às mortes de motociclistas no Brasil têm raízes profundas no processo de formação do condutor categoria A da Carreira Nacional de Habilitação - CNH, com um modo de funcionamento que habilita novos condutores, todos os dias, em absoluto descumprimento ao que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9.503/97:

Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

(...)

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se.

Hoje, em todo o país, novas CNH categoria A são emitidas todos os dias sem que se cumpra a Lei, pois os candidatos são considerados habilitados sem realizar os exames de direção veicular com motocicletas na via pública. A justificativa utilizada é a de que tal exame colocaria em risco os examinadores, como se não houvesse meios de evitar tal risco. O que causa espanto é que emitir a habilitação para uma pessoa que nunca esteve em uma via pública conduzindo uma motocicleta parece ser algo que não traga qualquer risco. Só que os números apresentados pelo SOMA apontam exatamente o contrário. Enquanto a origem do problema não for enfrentada, a sociedade terá que continuar mitigando suas consequências.

Custos Associados aos Sinistros de Trânsito no Brasil

A estimativa dos custos associados aos sinistros de trânsito é uma forma complementar de mensurar os impactos decorrentes desse problema, ainda que haja grande dificuldade em mensurar aspectos intangíveis como dor e sofrimento. É importante destacar que um sinistro de trânsito não afeta apenas a própria vítima e seus familiares, mas também gera impactos sociais capazes de impactar a economia e, portanto, a vida de todos os cidadãos, principalmente naqueles casos em que resultam vítimas com algum tipo de invalidez permanente ou morte.

Neste documento é apresentada uma projeção dos custos para o período 2019-2028 (uma década a partir das últimas informações sobre mortalidade no trânsito oficialmente disponíveis, no caso, o ano de 2018). Tal projeção tem por objetivo chamar a atenção para a magnitude do problema da sinistralidade viária, assim como mostrar o potencial de custos econômicos que podem ser evitados neste horizonte caso medidas efetivas sejam empreendidas. Os procedimentos metodológicos para esta projeção são apresentados a seguir.

A primeira etapa, de correção monetária, consistiu em atualizar o valor nacional de

custos de sinistros para 2018 (ver Tabela 1). Para isso, o ponto de partida foram os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) de custos de sinistros para o ano de 2003 para aglomerações urbanas (IPEA; ANTP, 2003) e de 2006 para rodovias (IPEA et al., 2006). Os valores foram atualizados para 2018 utilizando ferramenta do Banco Central (Banco Central do Brasil, 2019) que aplica coeficientes de correção com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) para a série histórica referenciada em cada um dos anos base.

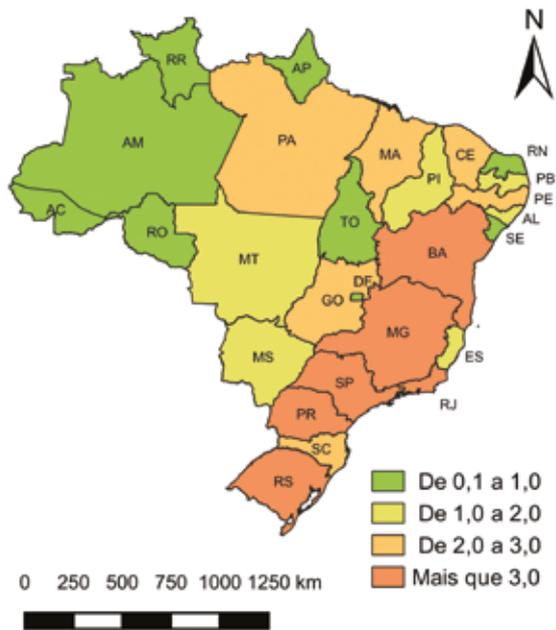
A estimativa do coeficiente de correção referente ao IPCA para os anos futuros, utilizada para realizar o ajuste anual dos custos associados aos sinistros de trânsito até 2028, foi calculada através da média aritmética entre os coeficientes de correção referente ao IPCA dos últimos 3 anos, a saber: 3,366% de 2018 para 2019; 6,937% de 2017 para 2018; - 0,783% de 2016 para 2017. Este valor (3,17%) foi usado para a correção anual dos custos associados aos sinistros de trânsito até 2028. O custo para cada unidade da federação e região foi estimado proporcionalmente levando e conta o número absoluto projetado com base na série histórica 2011-2018.

Tabela 3.1 - Projeções dos custos associados aos sinistros de trânsito por unidade da federação (em bilhões de reais)

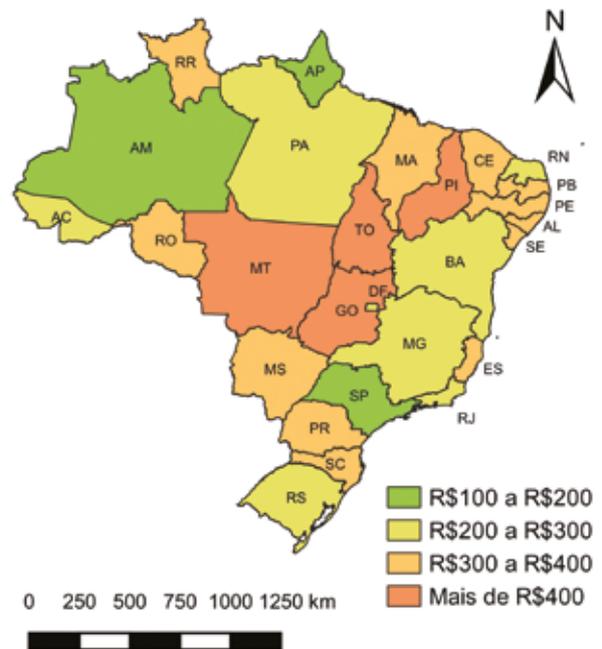
Unidade Geográfica	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Região Norte	5,3	5,4	5,4	5,4	5,5	5,5	5,6	5,6	5,7	5,7	5,8
Acre	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Amapá	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Amazonas	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Pará	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5
Rondônia	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
Roraima	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Tocantins	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Região Nordeste	18,1	18,2	18,3	18,4	18,4	18,5	18,6	18,7	18,7	18,8	18,9
Alagoas	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
Bahia	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
Ceará	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Maranhão	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0
Paraíba	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4
Pernambuco	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Piauí	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2
Rio Grande do Norte	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
Sergipe	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Região Sudeste	19,3	18,8	18,4	17,9	17,4	17,0	16,5	16,1	15,7	15,3	14,9
São Paulo	8,3	8,0	7,7	7,4	7,1	6,8	6,6	6,3	6,1	5,9	5,7
Rio de Janeiro	3,7	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3
Minas Gerais	6,0	5,9	5,8	5,7	5,6	5,5	5,4	5,3	5,2	5,1	5,1
Espírito Santo	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
Região Sul	10,1	10,0	9,9	9,8	9,7	9,6	9,5	9,4	9,3	9,2	9,1
Paraná	4,4	4,4	4,3	4,2	4,2	4,1	4,0	4,0	3,9	3,9	3,8
Rio Grande do Sul	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4
Santa Catarina	2,5	2,4	2,4	2,3	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,0	2,0
Região Centro-Oeste	6,5										
Distrito Federal	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
Goiás	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Mato Grosso	2,0	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8
Mato Grosso do Sul	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8
BRASIL	59,4	58,8	58,3	57,8	57,3	56,8	56,3	55,8	55,3	54,8	54,3

Fonte: IPEA (custo associados aos óbitos); Banco Central do Brasil via Calculadora do Cidadão (IPCA); Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos causados por acidentes de transporte)

Mapa 3.1 – Custo total associado dos sinistros de trânsito por unidade da federação em 2018 (em bilhões de reais)



Mapa 3.2 – Custo per capita dos sinistros de trânsito por unidade da federação em 2018 (em reais)



Fonte: IPEA (custo associados aos acidentes); Banco Central do Brasil via Calculadora do Cidadão (IPCA); Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos causados por acidentes de transporte)

Fonte: IPEA (custo associados aos acidentes); Banco Central do Brasil via Calculadora do Cidadão (IPCA); Ministério da Saúde via DATASUS (óbitos causados por acidentes de transporte); IBGE via DATASUS (população)

Segundo esta metodologia, as 32.655 mortes ocorridas em sinistros de trânsito em 2018 custaram aos cofres nacionais cerca de 59 bilhões de reais. Entre as regiões, as que apresentam uma estimativa de crescimento nos custos são o Norte e o Nordeste, como observa-se na Tabela 3.1. As regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste apresentam uma estimativa redução no custo dos sinistros durante a próxima década, seguindo a tendência do Brasil.

No que diz respeito ao custo *per capita*, ou seja, o custo social que cada brasileiro arca anualmente devido aos sinistros de trânsito, o Brasil apresenta um valor de R\$ 284,76 para o ano de 2018. Amapá, Acre, Amazonas, Rio de Janeiro e São Paulo

apresentaram os valores mais reduzidos de custo *per capita* dos sinistros no trânsito. Já o valor máximo é atribuído ao Mato Grosso (R\$578,40), seguido do Tocantins e do Piauí.

Ações em Prol da Segurança no Trânsito no Brasil

A Organização das Nações Unidas (ONU), por meio do documento “*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety*” (World Health Organization, 2011b), estabeleceu cinco pilares de atuação em prol da segurança no trânsito, os quais foram reiterados e avaliados pelo “*Global Status Report on Road Safety 2018*” (World Health Organization, 2018). Convém, no contexto da análise do desempenho da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito, verificar as ações empreendidas em alinhamento com esses pilares no Brasil, a fim de identificar eventuais ajustes de rumo necessários e iniciativas a serem disseminadas no âmbito da gestão da segurança viária.

A avaliação do desempenho do primeiro pilar, referente à gestão da segurança viária, foi realizada, no documento da Organização Mundial da Saúde (OMS) “*Global Status Report on Road Safety 2018*” (World Health Organization, 2018), a partir da existência de um órgão articulador de ações que visem a melhoria das condições de segurança e de um plano estratégico com o mesmo objetivo, além da natureza do financiamento disponível a esses dois itens (ver Tabela 4.1). No Brasil, o órgão central das políticas voltadas a esse tema, atualmente, é o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) o qual é parte da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT) do Ministério da Infraestrutura, e conta com financiamento inteiramente público.

Destaca-se que no país ainda não existe uma agência voltada para tratar do assunto segurança viária especificamente, ao contrário de países como Argentina (através da *Agencia Nacional de Seguridad Vial*) e nos Estados Unidos (com a *National Highway Traffic Safety Administration*). Já em relação à existência de um plano estratégico, em 2018, foi criado por meio da Lei nº 13.614/2018 o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), o qual estabeleceu a meta de reduzir pela metade o número de mortos por grupo de veículos e por grupo de habitantes até 2028, além de propor diretrizes para tal esforço.

O segundo pilar, referente às vias e mobilidade mais seguras, é avaliado com base na (i) avaliação ou exigência de aprovação para novas infraestruturas viárias, (ii) na adoção de padrões geométricos para segurança de pedestres e ciclistas, (iii) na inspeção ou exigência de aprovação para projetos viários em operação, (iv) nos investimentos para tratar locais de alto risco e (v) na existência de políticas e realização de investimentos em transporte público (ver Tabela 4.2). O Brasil apresenta deficiência, segundo a OMS, quanto ao critério “Padrões geométricos para segurança de pedestres e ciclistas” e ausência de práticas de “inspeção ou exigência de aprovação para projetos viários em operação”.

Tabela 4.1 - Avaliação dos critérios relacionados ao Pilar 1 do Plano Global da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito

País	Órgão principal	Financiamento com orçamento nacional	Plano nacional de segurança viária	Financiamento para implementação do plano	Meta de redução das fatalidades
Argentina	National Road Safety Agency; Ministry of Transportation	Sim	Sim	Completamente financiado	30% (2016 - 2026)
Australia	Department of Infrastructure and Regional Development	Sim	Sim	Não	50% por ano (2011 - 2020)
Brasil	National Traffic Department (DENATRAN)	Sim	Sim	Parcialmente financiado	50% (2018 - 2028)
Estados Unidos da América	National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), Department of Transportation	Sim	Sim	Completamente financiado	1,02 por milhão de milhas viajadas (2018)
Holanda	Ministry of Infrastructure and the Environment, Directorate-general for Mobility and Transport (DGB)	Sim	Sim	Parcialmente financiado	-140 (2010-2020)
Reino Unido	Department of Transport (Grã-Bretanha); Transport - Policy, Planning and Partnership Division (Gales); Transport Scotland (Escócia); Department for Infrastructure (Irlanda do Norte)	Sim	Sim	Parcialmente financiado	40-60%
Suécia	Swedish Transport Administration, Ministry of Enterprise and Innovation	Sim	Sim	Parcialmente financiado	50% (2007 - 2020)

Fonte: World Health Organization (2018)

Nota: A meta apresentada para o Reino Unido compreende o intervalo entre o qual as metas individuais de cada região estão.

Sobre a questão de veículos mais seguros, tratada pelo pilar 3, o *“Global Status Report on Road Safety 2018”*, apresenta quatro critérios de avaliação: proteção no impacto frontal, controle eletrônico de estabilidade, proteção

de pedestres e freio *Anti-lock braking system* - ABS em motocicletas (ver Tabela 2.3). Apesar do Brasil exigir dois dos quatro itens listados, o debate sobre a frota segura pode ser estendido também a dois outros pontos.

Tabela 4.2 - Avaliação dos critérios relacionados ao Pilar 2 do Plano Global da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito

País	Avalia ou exigido aprovação para novas infraestruturas de vias	Padrões geométricos para segurança de pedestres e ciclistas	Inspeciona ou exige aprovação de vias já existentes	Investe para melhorar locais de alto risco	Políticas e investimentos em transporte público
Argentina	Parcialmente	Sim	Sim	Sim	Sim
Austrália	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Brasil	Sim	Parcialmente	Não	Sim	Sim
Estados Unidos da América	Não	Não	-	Sim	Sim
Holanda	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Reino Unido	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Suécia	Parcialmente	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: World Health Organization (2018).

Primeiramente à falta da obrigatoriedade da inspeção técnica veicular de segurança viária, prevista no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, lei federal nº 9.503 de 1997 (BRASIL, 1997), porém com dificuldades de ser regulamentada, visto que a Resolução CONTRAN nº 84 de 19/11/1998 do Conselho Nacional de Trânsito (BRASIL, 1998), a qual estabelecia as normas para implementação da prática permaneceu suspensa por quase duas décadas, até que uma nova resolução, a Resolução CONTRAN nº 716, de 30/11/2017 (BRASIL, 2017), fosse publicada, entretanto, suspensa no ano seguinte. Além disso, destaca-se o favorecimento ao aumento idade média da frota no país em função de políticas tributárias estaduais que isentam veículos mais antigos do pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

O quarto pilar, por sua vez, altera o foco para o usuário, no que tange sua proteção e comportamentos de risco (ver Tabela 4.4). Nesse aspecto, destaca-se a existência e rigidez das leis nacionais voltadas a controlar o uso de dispositivos de segurança, como cinto de segurança, capacete, e dispositivos de retenção para crianças; o uso de substâncias como bebidas alcóolicas e drogas associados à direção; o uso do celular associado à direção; e a velocidade máxima permitida em áreas urbanas.

No Brasil, de acordo com a OMS, as legislações relativas a dois tópicos foram apresentadas como de baixa efetividade: de limite de velocidade máxima permitida em áreas urbanas e do uso de dispositivos de retenção para crianças. Quanto ao primeiro item, o *“Global Status Report on Road Safety 2018”*

Tabela 4.3 - Avaliação dos critérios relacionados ao Pilar 3 do Plano Global da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito

País	Proteção no impacto frontal	Controle eletrônico de estabilidade	Proteção de pedestres	Freio ABS em motocicletas
Argentina	Sim	Não	Não	Não
Austrália	Sim	Sim	Sim	Sim
Brasil	Sim	Não	Não	Sim
Estados Unidos da América	Sim	Sim	Não	Não
Holanda	Sim	Sim	Sim	Sim
Reino Unido	Sim	Sim	Sim	Sim
Suécia	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: World Health Organization (2018)

aponta que o limite estabelecido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ultrapassa os 50 km/h para vias urbanas. Já no segundo tópico, a baixa efetividade é atribuída à obrigatoriedade do uso de dispositivos de retenção para crianças de até sete anos e meio de idade, em vez do recomendado de até dez anos de idade, segundo a OMS.

Em contrapartida, destacam-se no Brasil os esforços observados para combater a associação da direção com bebidas alcólicas, especialmente a partir de 2008 com a criação da lei federal nº 11.705 de 2008, conhecida por “Lei Seca”. Desde então, além da fiscalização intensificada, ocorreram também alterações legislativas subsequentes, por meio das leis federais nº 12.760 de 2012, nº 13.281 de 2016 e nº 13.546 de 2017, as quais garantiram uma menor tolerância ao limite de álcool no sangue, aumentaram as penalidades e atribuíram maior autonomia ao agente de fiscalização.

Além disso, movimentos de conscientização e ações voltadas à educação no trânsito, dentre os quais pode ser citado o Movimento Maio Amarelo, contribuem para a melhoria do comportamento dos condutores. Somam-se ainda a esse cenário novas medidas, como a obrigatoriedade do farol aceso em rodovias e novas regras de exame toxicológico para condução de caminhões.

O último pilar, sobre a capacidade de resposta do sistema de saúde a um eventual sinistro com vítimas, é avaliado pela OMS por meio dos seguintes critérios: (i) existência de um canal de atendimento telefônico em caso de emergência, (ii) Adoção de registro padronizado de sinistro de trânsito, (iii) exigência de certificação formal para paramédicos e (iv) existência de avaliação do sistema de emergência (ver Tabela 4.5). Entre os quatro tópicos, o Brasil atende apenas ao primeiro.

Tabela 4.4 - Avaliação dos critérios relacionados ao Pilar 4 do Plano Global da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito

País	Limite de velocidade máxima	Dirigir sob o efeito de bebidas alcóolicas	Uso de capacete	Uso do cinto de segurança	Uso de dispositivo de retenção de crianças
Argentina	Não	Não	Sim	Sim	Não
Austrália	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Brasil	Não	Sim	Sim	Sim	Não
Estados Unidos da América	Não	Não	Não	Não	Não
Holanda	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
Reino Unido	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
Suécia	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: World Health Organization (2018)

Nota: Na avaliação dos quesitos, foi considerado como "Sim" apenas a existência de leis que atendam plenamente aos critérios da OMS.

Tabela 4.5 - Avaliação dos critérios relacionados ao Pilar 5 do Plano Global da Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito

País	Número de telefone para emergência	Registro de sinistros	Certificação formal para paramédicos	Avaliação nacional dos sistemas de emergência
Argentina	Cobertura Parcial	Algumas instalações	-	Não
Austrália	Nacional, número único	Nacional	Sim	Não
Brasil	Nacional, número único	Não	Não	Não
Estados Unidos da América	Nacional, número único	Nacional	Sim	Sim
Holanda	Nacional, número único	Nacional	Não	Não
Reino Unido	Nacional, número único	Subnacional	Sim	Não
Suécia	Nacional, número único	Nacional	Não	Não

Fonte: World Health Organization (2018)

Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária

5

A avaliação da situação sobre determinado problema relacionado à segurança viária, como a ocorrência de sinistros e mortes no trânsito, depende da análise de aspectos que manifestam diferentes fatores determinantes para sua ocorrência. Tanto quanto possível, é desejável o fator determinante em análise seja passível de registro e mensuração, a fim de avaliar quantitativamente seu desempenho, seja ao longo do tempo, ou comparativamente entre diferentes unidades geográficas, constituindo-se, portanto, de um indicador de desempenho da segurança viária.

Há várias aplicações desse conceito para a investigação e tratamento de problemas relacionados aos sinistros de trânsito. A ocorrência de um sinistro de trânsito, considerado um evento complexo e de múltiplas causas, depende de uma série de fatores ao longo do que se pode classificar como etapas pré-sinistro (ver Figura 5.1). Tradicionalmente, atribui-se a um sinistro fatores humanos, veiculares e ambientais (incluindo-se, neste caso, a infraestrutura), de modo que em cada um desses domínios existem uma série de variáveis capazes de aumentar ou reduzir as chances de um sinistro ocorrer:

- No fator humano, a questão comportamental é fundamental, visto que a incidência de comportamentos de risco influencia diretamente na ocorrência de sinistros;
- No fator veicular, as condições de conservação, manutenção e disponibilidade de itens de segurança dos veículos também são determinantes para a ocorrência de sinistros;
- No fator ambiental, tanto as condições climáticas (chuva, neblina, etc.) quanto a qualidade da infraestrutura viária têm papel preponderante na ocorrência de sinistros.

O mesmo conceito pode ser aplicado no que diz respeito à gravidade dos sinistros, pois quando não é possível que seja evitado, é necessário que suas consequências sejam minimizadas, conforme exemplos a seguir (ver Figura 5.1):

- No fator humano, o uso de equipamentos de proteção é capaz de reduzir significativamente as chances de ferimentos graves;
- Nos veículos, dispositivos de segurança passiva atuam com o objetivo de preservar a integridade física de seus ocupantes;
- No sistema viário, elementos da infraestrutura têm função de conter e mesmo redirecionar veículos errantes.

Figura 5.1 – Etapas que envolvem um sinistro e exemplos de fatores determinantes para mortes no trânsito



A associação desses e de outros aspectos envolvidos no sinistro a informações mensuráveis (indicadores de desempenho da segurança viária) permite o monitoramento objetivo do desempenho de cada um dos tipos de fatores associados aos sinistros de trânsito e, a partir de então, orienta a tomada de decisão em prol de melhores níveis de segurança. A análise de indicadores de desempenho da segurança viária apresenta um caráter preventivo, pois trata dos diversos fatores que contribuem previamente para a ocorrência do sinistro ou ainda para sua gravidade.

Em contrapartida, a abordagem tradicional da segurança viária está fundamentalmente baseada no monitoramento do número de mortos e feridos no trânsito, sendo, portanto, considerada reativa. Isso porque passa-se a avaliar o problema da sinistralidade viária a partir de suas consequências, ou seja, da sua própria ocorrência,

o que, além de um contrassenso – pois algum indivíduo veio a óbito, feriu-se ou mesmo teve danos materiais para gerar a informação sobre o sinistro –, fornece poucas indicações sobre as possíveis soluções.

A utilização de indicadores de desempenho da segurança viária é capaz de auxiliar na tomada de decisão em relação a intervenções no sistema viário, elaboração de novas leis, criação de novos requisitos mínimos para veículos, formulação de campanhas de conscientização e muitas outras ações/medidas em prol da segurança viária. No contexto do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), criado pela Lei nº 13.614/2018, a utilização de indicadores é fundamental para a definição de estratégias mais efetivas de combate a comportamentos de risco, circulação de veículos em condições inadequadas e oferta de um ambiente viário mais seguro.

5.1 Objetivo

O presente capítulo tem por objetivo geral apresentar um Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária, composto por uma série de indicadores associados a diferentes aspectos da sinistralidade, incluindo as etapas antes, durante e depois. Para tal, será utilizada a separação dos indicadores de desempenho em quatro principais domínios: fator humano, fator veículo, fator ambiente (via) e fator saúde. Para atender ao objetivo geral mencionado, é necessário obter/calcular indicadores de desempenho da segurança viária para as diferentes unidades da federação e em temas específicos, conforme detalhado na seção de metodologia a seguir.

A análise do Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária permite uma avaliação global sobre a situação da segurança em determinada unidade geográfica, ao passo que a análise da composição do indicador (em seus distintos domínios) permite determinar temas mais urgentes para melhorias e com maior potencial de transformação da realidade atual de maneira personalizada para cada estado.

5.2 Metodologia

A metodologia deste trabalho é composta das seguintes etapas, as quais serão detalhadas nas seções seguintes.

- Coleta de dados e critérios de seleção dos indicadores;
- Apresentação dos indicadores e tratamento dos dados;
- Análise dos dados.

A fim de entender alguns dos procedimentos metodológicos, é importante destacar, no

entanto, que o esforço de calcular indicadores do desempenho da segurança viária foi restringido pela disponibilidade de informações relevantes para a composição do indicador. Há muitos indicadores do desempenho da segurança viária considerado ideais, porém de difícil mensuração, pois exigiriam um monitoramento constante da tarefa de condução, extensos levantamentos ao longo da malha viária, informações detalhadas sobre as condições da frota circulante ou mesmo sobre o atendimento pré-hospitalar e hospitalar. São exemplos desses indicadores ideais:

- Percentual do tempo que os condutores excedem a velocidade;
- Percentual do tempo que os condutores dirigem sob influência de álcool ou drogas;
- Percentual do tempo que os condutores dirigem utilizando o celular;
- Percentual do tempo que os condutores de motocicleta conduzem sem capaceta;
- Percentual do tempo que os condutores dirigem em estado de fadiga ou sonolência;
- Percentual da extensão da malha viária urbana adequadamente sinalizada;
- Percentual da extensão da malha rodoviária adequadamente sinalizada;
- Relação entre o número de agentes de fiscalização do trânsito e a frota veicular;
- Percentual dos veículos da frota equipados com *airbag*;
- Percentual dos veículos da frota equipados com *ABS*;
- Percentual dos veículos da frota com pneus em bom estado de conservação;
- Tempo médio de chegada da equipe de resgate no local do sinistro;
- Indicador da qualidade do atendimento hospitalar.

Obviamente a quantidade de indicadores desejáveis não se limita aos listados, podendo ser expandida em cada um dos domínios estabelecidos (fator humano, fator veículo, fator ambiente/via e fator saúde) e em seus respectivos temas (subdomínios). Todavia, é necessária a compreensão de que muitos dos indicadores considerados ideais apresentam uma grande dificuldade de coleta, sendo pouco factíveis no cenário atual, principalmente em países de baixa e média renda. Por este motivo, muitas vezes a única alternativa restante é utilizar aqueles indicadores disponíveis, ainda que eles não descrevam de maneira ampla a situação do domínio correspondente. Nesse sentido, é necessário assumir a premissa de que tais indicadores sejam representativos da situação geral do domínio.

Os domínios de indicadores adotados – fator humano, fator veículo, fator ambiente/via e fator saúde – e os temas em que se subdividem estão relacionados a situações nas etapas pré, durante e pós-sinistro de trânsito e, portanto, correspondem a variáveis que afetam as chances de um sinistro ocorrer e sua gravidade. Além desses indicadores, a contabilização do número de sinistros ou da quantidade de vítimas resultantes também se constitui de um indicador de desempenho da segurança viária; são os chamados indicadores de “resultado final”. São exemplos de indicadores de “resultado final”:

- taxa de sinistro no trânsito por grupo de habitantes;
- taxa de sinistro no trânsito por grupo de veículos;
- taxa de sinistro no trânsito por distância percorrida;
- taxa de mortes no trânsito por grupo de habitantes;

- taxa de mortes no trânsito por grupo de veículos;
- taxa de mortes no trânsito por distância percorrida

A principal característica que descreve os indicadores de “resultado final” está associada ao fato de que a análise de seus valores (taxas) traz meramente um diagnóstico do problema da sinistralidade viária, com poucas ou nenhuma indicação do que se pode fazer para diminuir seu valor. Dessa forma, é fundamental a análise conjunta dos indicadores de “resultado final” (domínio “resultado final”) e dos indicadores nos domínios do fator humano, fator veículo, fator ambiente/via e fator saúde.

5.2.1 Coleta de dados

A coleta de dados foi realizada a partir de fontes oficiais assumindo a correspondência das informações aos seguintes critérios:

- Abrangência nacional, ou seja, com informações padronizadas por unidade da federação;
- Utilização das informações mais recentes disponíveis – mediante o cálculo da média dos últimos três anos (quando existentes);
- Preferência, quando possível, a informações relacionadas aos principais fatores de risco de mortes no trânsito elencados pela OMS – excesso de velocidade, álcool e direção, uso do cinto de segurança, uso do capacete e dispositivos de retenção de crianças;
- Preferência, quando possível, a informações mais diretamente relacionadas aos fatores de risco de ocorrência de sinistros (pré-sinistro) ou de aumento de sua severidade (durante e pós-sinistro).

5.2.2 Apresentação dos indicadores levantados e tratamento dos dados

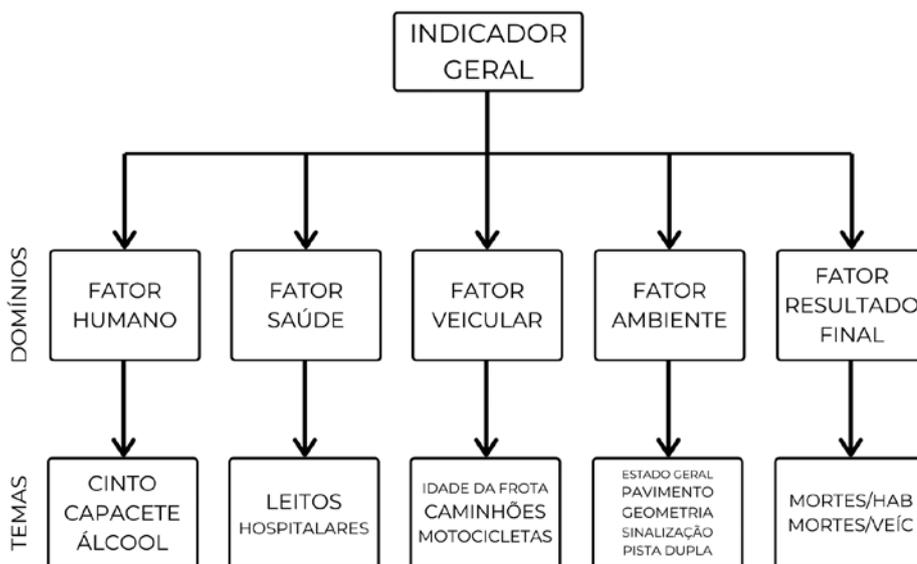
Há indicadores de desempenho da segurança viária nos mais diversos domínios da segurança viária, conforme já abordado. Por este motivo, os indicadores apresentam as mais variadas unidades de medida, como, por exemplo: o indicador do percentual de motociclistas que utilizam o capacete é medido em percentual (%); o indicador da qualidade do sistema de saúde que manifesta a disponibilidade de leitos hospitalares é dado pela relação entre o número de leitos e a quantidade de habitantes (leitos/habitante). Além disso, os valores associados a essas unidades apontam para diferentes sentidos de interpretação, ou seja, para alguns indicadores, quanto maior o valor, melhor a situação da segurança viária; para outros indicadores, quanto maior o valor, pior a situação para a segurança viária.

Com o intuito de uniformizar a interpretação e análise dos indicadores em relação aos aspectos mencionados no parágrafo

anterior, há a necessidade de normalizar os valores dos indicadores de desempenho da segurança viária em uma escala de 0 a 10, sendo que o valor 10 representa o melhor desempenho e o valor 0 representa o pior desempenho. Aos desempenhos intermediários são atribuídos valores proporcionais às diferenças entre os valores máximos ou mínimos. Este processo possibilita que todos os indicadores selecionados sejam agregados em um único valor, compondo o Indicador Nacional de Desempenho da Segurança Viária.

Nos quadros a seguir são apresentados os indicadores utilizados na presente pesquisa, assim como o tema a que pertencem (idade da frota, participação de motocicletas na frota, álcool e direção, etc.), o domínio da segurança viária ao qual estão relacionados (fator humano, veicular, etc. – ver Figura 5.2), a fonte da informação, o período de referência (de um a três anos), o link para acesso e, finalmente, a expressão matemática utilizada para a normalização do indicador.

Figura 5.2 – Domínios e temas que compõem o Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária





Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)
 Ano de referência: 2013
 Link: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?pns/pnspf.def>

Procedimento de normalização:

$$IN_{AL_i} = \frac{10 \cdot (100 - I_{AL_i})}{[100 - \min(I_{AL_1}, \dots, I_{AL_n})]}$$

IN_{AL_i} = indicador normalizado – % condutores que dirigiram após beber

I_{AL_i} = indicador – % condutores que dirigiram após beber

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)
 Ano de referência: 2013
 Link: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?pns/pnsoa.def>

Procedimento de normalização:

$$IN_{MC_i} = \frac{10 \cdot I_{MC_i}}{\max(I_{MC_1}, \dots, I_{MC_n})}$$

IN_{MC_i} = indicador normalizado – % motociclistas que usam capacete

I_{MC_i} = indicador – % motociclistas que usam capacete

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)

Ano de referência: 2013

Link: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?pns/pnsoa.def>

Procedimento de normalização:

$$IN_{PC_i} = 10 \cdot I_{PC_i} / \max(I_{PC_1}, \dots, I_{PC_n})$$

IN_{PC_i} = indicador normalizado – %passageiros que usam capacete

I_{PC_i} = indicador – %passageiros que usam capacete



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)

Ano de referência: 2013

Link: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?pns/pnsoa.def>

Procedimento de normalização:

$$IN_{CD_i} = 10 \cdot I_{CD_i} / \max(I_{CD_1}, \dots, I_{CD_n})$$

IN_{CD_i} = indicador normalizado – %pessoas que usam cintos dianteiros

I_{CD_i} = indicador – %pessoas que usam cintos dianteiros

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)

Ano de referência: 2013

Link: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?pns/pnsoa.def>

Procedimento de normalização:

$$IN_{CT_i} = 10 \cdot I_{CT_i} / \max(I_{CT_1}, \dots, I_{CT_n})$$

IN_{CT_i} = indicador normalizado – % pessoas que usam cinto traseiro

I_{CT_i} = indicador – % pessoas que usam cinto traseiro

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)

Ano de referência: 2016 a 2018

Link: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0204&id=11663>

Procedimento de normalização:

$$IN_{LS_i} = 10 \cdot I_{LS_i} / \max(I_{LS_1}, \dots, I_{LS_n})$$

IN_{LS_i} = indicador normalizado – leitos hospitalares SUS per capita

I_{LS_i} = indicador – leitos hospitalares SUS per capita

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS)

Ano de referência: 2016 a 2018

Link: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0204&id=11663>

Procedimento de normalização:

$$IN_{LNS_i} = \frac{10 \cdot I_{LNS_i}}{\max(I_{LNS_1}, \dots, I_{LNS_n})}$$

IN_{LNS_i} = indicador normalizado – leitos hospitalares não SUS per capita

I_{LN_i} = indicador – leitos hospitalares não SUS per capita

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Ano de referência: 2019

Link: <https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>

Procedimento de normalização:

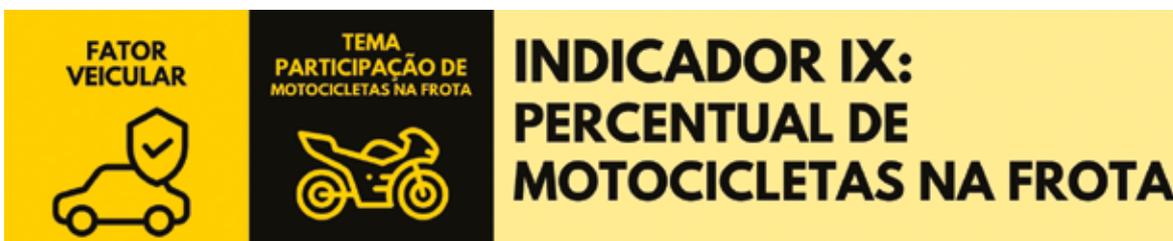
$$IN_{ID_i} = \frac{10 \cdot (100\% - I_{ID_i})}{[100\% - \min(I_{ID_1}, \dots, I_{ID_n})]}$$

IN_{ID_i} = indicador normalizado – idade da frota

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Ano de referência: 2017 a 2019

Link: <https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>

Procedimento de normalização:

$$IN_{ID_i} = \frac{10 \cdot (100\% - I_{ID_i})}{[100\% - \min(I_{ID_1}, \dots, I_{ID_n})]}$$

IN_{ID_i} = indicador normalizado – idade da frota

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Ano de referência: 2017 a 2019

Link: <https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>

Procedimento de normalização:

$$IN_{FC_i} = \frac{10 \cdot (100\% - I_{FC_i})}{[100\% - \min(I_{FC_1}, \dots, I_{FC_n})]}$$

IN_{FC_i} = indicador normalizado – %caminhões na frota

I_{FC_i} = indicador – %caminhões na frota

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Confederação Nacional do Transporte (CNT)
 Ano de referência: 2019
 Link: http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio_por_unidade_federativa

Procedimento de normalização:

$$IN_{REG_i} = 10 \cdot I_{REG_i} / \max(I_{REG_1}, \dots, I_{REG_n})$$

IN_{REG_i} = indicador normalizado – estado geral das rodovias

I_{REG_i} = indicador – estado geral das rodovias

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Confederação Nacional do Transporte (CNT)
 Ano de referência: 2019
 Link: http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio_por_unidade_federativa

Procedimento de normalização:

$$IN_{RP_i} = 10 \cdot I_{RP_i} / \max(I_{RP_1}, \dots, I_{RP_n})$$

IN_{RP_i} = indicador normalizado – pavimentação das rodovias

I_{RP_i} = indicador – pavimentação das rodovias

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Ano de referência: 2019

Link: http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio_por_unidade_federativa

Procedimento de normalização:

$$IN_{RS_i} = \frac{10 \cdot I_{RS_i}}{\max(I_{RS_1}, \dots, I_{RS_n})}$$

IN_{RS_i} = indicador normalizado – sinalização nas rodovias

I_{RS_i} – indicador – sinalização nas rodovias

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Ano de referência: 2019

Link: http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Pagina/relatorio_por_unidade_federativa

Procedimento de normalização:

$$IN_{RG_i} = \frac{10 \cdot I_{RG_i}}{\max(I_{RG_1}, \dots, I_{RG_n})}$$

IN_{RG_i} = indicador normalizado – geometria das rodovias

I_{RG_i} = indicador – geometria das rodovias

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
 Ano de referência: 2019
 Link: <http://www.dnit.gov.br/sistema-nacional-de-viacao/sistema-nacional-de-viacao>

Procedimento de normalização:

$$IN_{RPD_i} = 10 \cdot I_{RPD_i} / \max(I_{RPD_1}, \dots, I_{RPD_n})$$

IN_{RPD_i} = indicador normalizado – % pistas duplas nas rodovias

I_{RPD_i} = indicador – % pistas duplas nas rodovias

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação



Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
 Ano de referência: 2016 a 2018
 Link: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205>
<https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>

Procedimento de normalização:

$$IN_{MH_i} = 10 \cdot \min(I_{MH_1}, \dots, I_{MH_n}) / I_{MH_i}$$

IN_{MH_i} = indicador normalizado – mortes por cem mil habitantes

I_{MH_i} = indicador – mortes por cem mil habitantes

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação

FATOR RESULTADO FINAL
TEMA MORTALIDADE NO TRÂNSITO
INDICADOR XVII: NÚMERO DE MORTES POR 10 MIL VEÍCULOS

Fonte de referência: Ministério da Saúde (DATASUS); Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Ano de referência: 2016 a 2018

Link: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205>

<https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>

Procedimento de normalização:

$$IN_{MV_i} = \frac{10 \cdot \min(I_{MV_1}, \dots, I_{MV_n})}{I_{MV_i}}$$

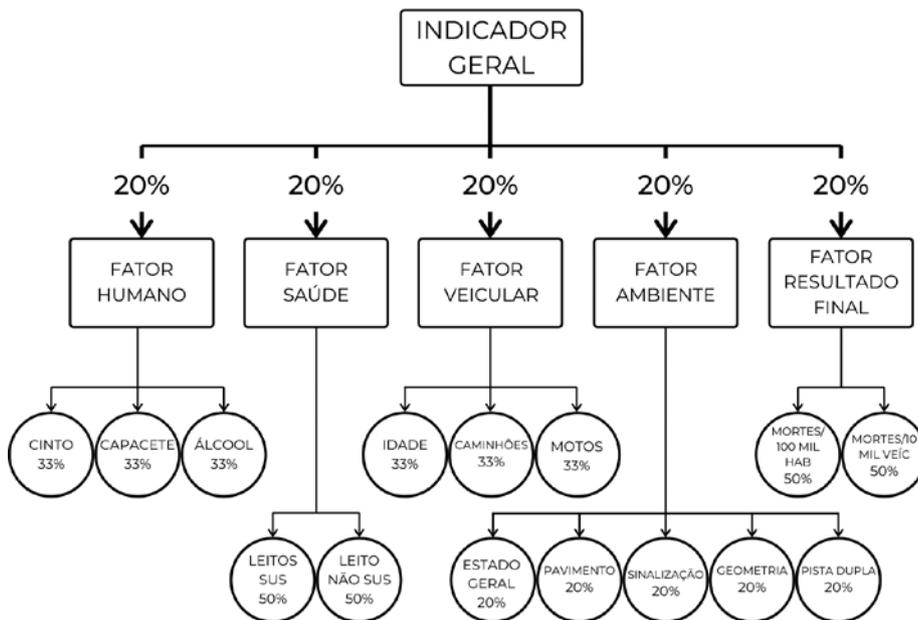
IN_{MV_i} = indicador normalizado – mortes por dez mil veículos

I_{MV_i} – indicador – mortes por dez mil veículos

i = unidade da federação

n = número de unidades da federação

Figura 5.3 – Diagrama de pesos do Indicador Nacional da Segurança Viária



Para o cálculo do indicador geral para cada unidade da federação, foram aplicados pesos iguais a todos os domínios e indicadores que compõem cada domínio, conforme ilustrado na Figura 5.3. Há discussões na literatura especializada sobre a atribuição de pesos diferentes a cada domínio ou a cada tema nos cálculos de indicadores compostos [24], como é o caso do Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária. Entretanto, para o documento em questão optou-se por seguir uma metodologia mais simples, com pesos igualmente distribuídos entre os domínios e entre os temas de cada domínio.

O processo de normalização descrito possibilita a análise comparativa dos indicadores entre si e, a partir da agregação de indicadores, é possível também realizar uma análise comparativa entre os diferentes domínios (fator humano, fator saúde, fator veículo, fator ambiente e resultado final). Aplicando uma média simples nos valores normalizados, o que pode-se chamar de “nota”, tem-se como resultado a avaliação de desempenho por domínio, fornecendo um diagnóstico mais personalizado para cada unidade da federação.

As análises foram conduzidas estado a estado, isto é, ainda que todas as etapas derivem no Indicador Nacional da Segurança Viária, as fases anteriores permitem análises regionais, melhor direcionando as ações/medidas de prevenção/mitigação a serem planejadas em cada unidade da federação.

5.3 Resultados

Na avaliação geral de desempenho, considerando, portanto, os cinco domínios adotados nesta pesquisa o Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária resultou igual a 7,2 (nota em uma escala de 0 a 10).

A dificuldade em coletar indicadores equivalentes para compor um indicador nacional em diferentes países constitui-se em um complicador para comparações internacionais, tendo em vista a utilização de bases de referência nem sempre equivalentes.

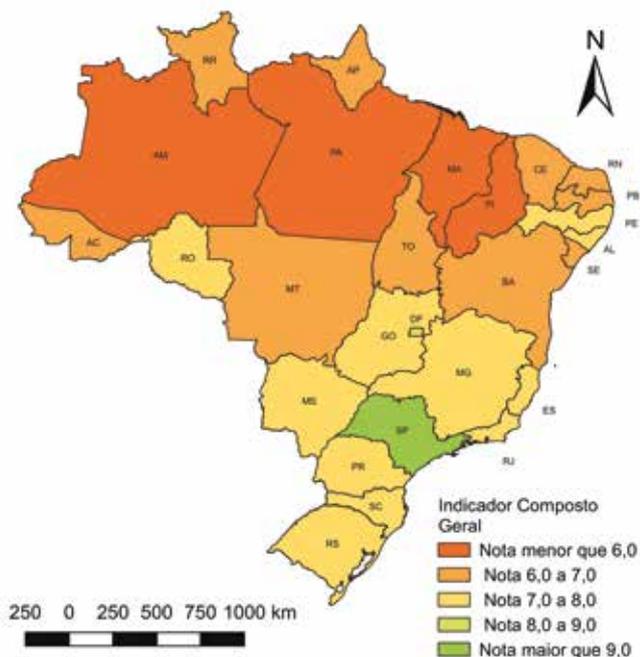
As unidades da federação que figuraram com melhor desempenho global, ou seja, melhor indicador do desempenho da segurança viária, foram (ver Mapa 5.1):

- São Paulo (9,01);
- Distrito Federal (8,94);
- Rio Grande do Sul (7,99).

Ainda que tais unidades da federação tenham apresentado um desempenho considerado como “melhor”, é importante destacar que esta avaliação é limitada ao cenário nacional. Dessa forma, há espaço para melhorias no desempenho de São Paulo, Distrito Federal e Rio Grande do Sul, os quais podem intercambiar boas práticas ou buscar práticas internacionais de sucesso, pois, no contexto brasileiro, aparentemente são os cenários mais adequados para receberem iniciativas pioneiras. Além disso, é fundamental observar que cada domínio de indicadores estabelecido está associado a um desempenho em particular, de modo que aqueles domínios com maiores oportunidades de melhoria (menor nota) podem passar a serem priorizados.

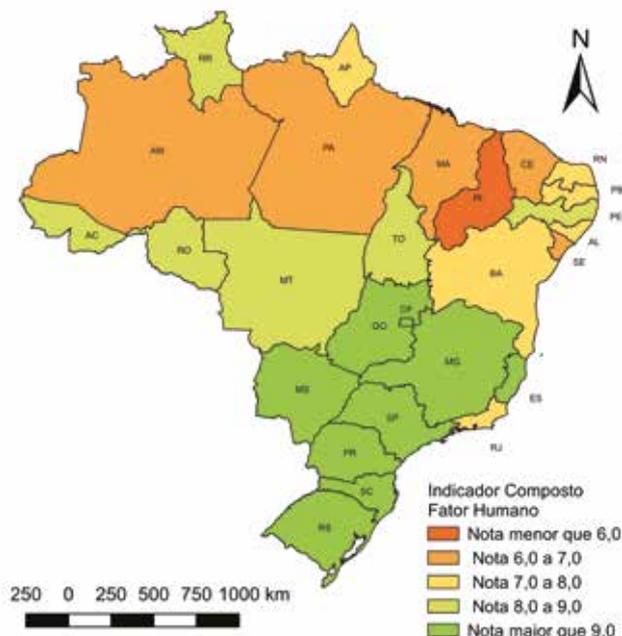
Por outro lado, Maranhão, Piauí, Pará e Amazonas foram as unidades da federação que apresentaram os piores desempenhos globais, com nota final inferior a 6,00. Em função do diagnóstico desfavorável em relação aos demais estados, o planejamento de ações para reverter a situação deve incluir a busca de práticas em estados com melhor desempenho no território nacional, pois é mais provável que elas sejam

Mapa 5.1 – Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária



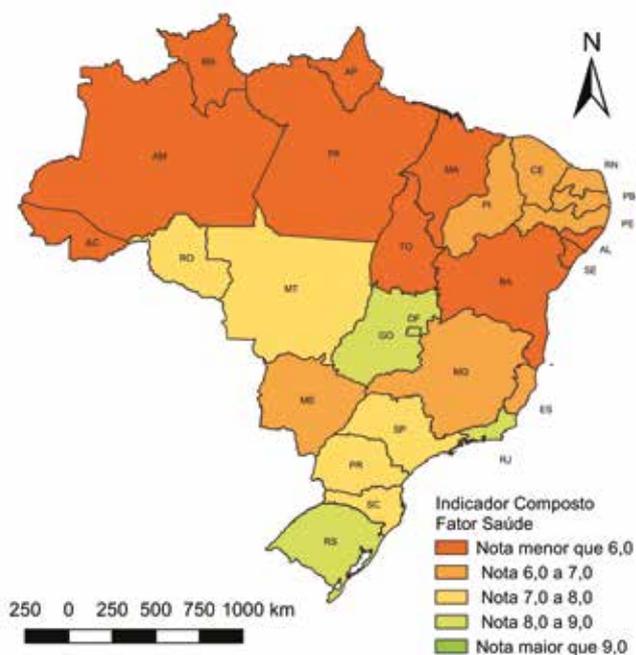
Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS; Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN); Confederação Nacional do Transporte (CNT); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Mapa 5.2 – Resultado do indicador composto referente ao fator humano por unidade da federação



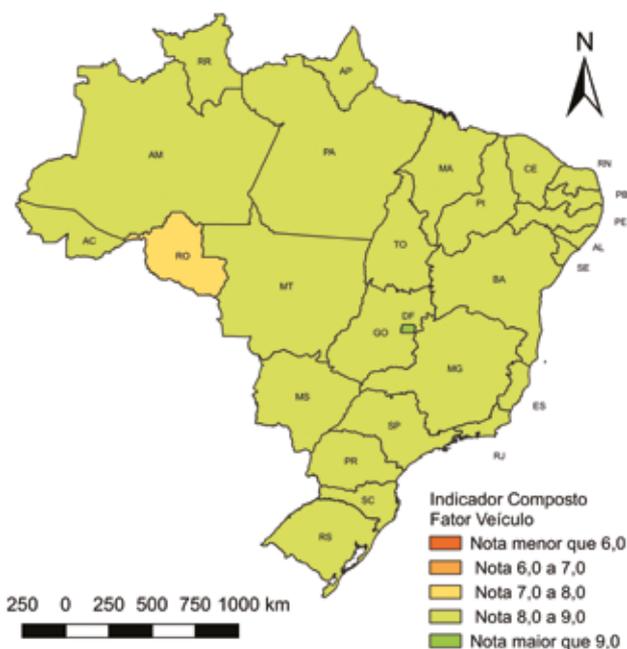
Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Mapa 5.3 – Resultado do indicador composto referente ao fator saúde por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS

Mapa 5.4 – Resultado do indicador composto referente ao fator veículo por unidade da federação



Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

mais facilmente transferíveis para a realidade dos quatro estados listados.

No tocante ao fator humano (ver Mapa 5.2), o indicador composto de desempenho brasileiro resultou igual a 8,34 (nota em uma escala de 0 a 10) – resultado favorável em relação ao Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária considerando todos os domínios. As unidades da federação que mostraram um melhor desempenho no indicador composto relacionado ao fator humano foram:

- Distrito Federal (9,76);
- Paraná (9,59);
- Rio Grande do Sul (9,53).

Em contrapartida, Piauí (5,65), Maranhão (6,13) e Pará (6,40) foram as unidades da federação que apresentaram os piores desempenhos no fator humano.

O indicador composto associado ao fator saúde (ver Mapa 5.3) para o Brasil resultou igual a 7,0 (nota em uma escala de 0 a 10), valor muito próximo ao desempenho nacional para todos os domínios (7,2). As unidades da federação que apresentaram melhor desempenho no indicador composto relacionado ao fator saúde foram:

- Rio Grande do Sul (8,82);
- Goiás (8,76);
- Rio de Janeiro (8,56).

Amapá (3,70), Amazonas (4,32) e Sergipe (4,55) foram as unidades da federação que apresentaram os piores desempenhos no fator saúde. Ainda que numericamente esses sejam os três piores resultados, destaca-se que todos os estados na Região Norte (com exceção de Rondônia) encontram-se com nota inferior a 6,0; além de quatro representantes da Região Nordeste.

O indicador composto que leva em consideração o fator veicular (ver Mapa 5.4) resultou em 8,55 (nota em uma escala de 0 a 10) para o Brasil – cenário consideravelmente acima da média do Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária. As unidades da federação que apresentaram o melhor desempenho no indicador composto relacionado ao fator veículo foram:

- Distrito Federal (9,57);
- Amapá (8,79);
- Rio de Janeiro (8,76).

As unidades da federação com piores resultados associados ao fator veicular foram Rondônia (7,94), Piauí (8,05) e Ceará (8,11). Apesar do pior desempenho atribuído a esses três estados, convém chamar atenção para o fato de que neste domínio as unidades da federação apresentaram poucos contrastes, pois um desempenho semelhante foi verificado em praticamente todas as unidades da federação.

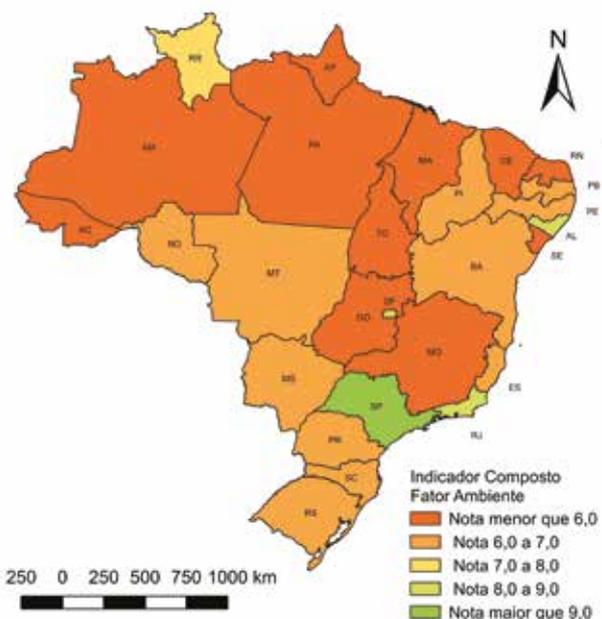
No que diz respeito ao indicador composto sobre o fator ambiente (ver Mapa 5.5) a nota brasileira resultou em 6,24 (em uma escala de 0 a 10), apontando para uma necessidade de ações voltadas à melhoria da infraestrutura viária no país. As unidades da federação que resultaram com melhor desempenho no indicador composto relacionado ao fator ambiente foram:

- São Paulo (9,56);
- Distrito Federal (9,00);
- Alagoas (8,70).

As unidades da federação responsáveis pelos piores desempenhos são Amazonas (3,16), Acre (3,19) e Pará (4,90).

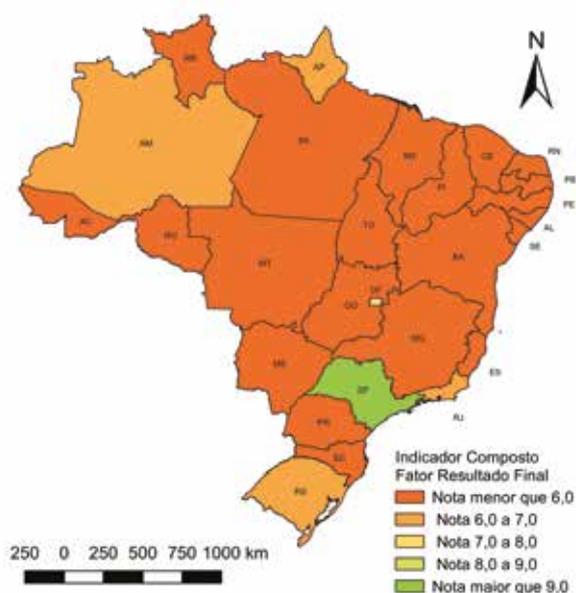
O indicador composto de resultado final, representado pelas taxas de mortalidade no trânsito (ver Mapa 19.6) resultou para o

Mapa 5.5 – Resultado do indicador composto referente ao fator ambiente por unidade da federação



Fonte: Confederação Nacional do Transporte (CNT); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Mapa 5.6 – Resultado do indicador composto referente ao resultado final por unidade da federação



Fonte: Ministério da Saúde (DATASUS); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)

Brasil igual a 5,48 (nota em uma escala de 0 a 10), ou seja, o pior desempenho entre os domínios estabelecidos. As unidades da federação que mostraram o melhor desempenho no indicador composto relacionado ao resultado final foram:

- São Paulo (9,47);
- Distrito Federal (7,91);
- Amapá (6,95).

Tocantins (2,48), Piauí (2,52) e Goiás (3,29) foram as unidades da federação que apresentaram os piores resultados no domínio de resultado final. A disparidade entre os melhores e piores desempenhos revela uma situação de grandes contrastes na situação da segurança viária entre as unidades da federação brasileiras, a qual se manifesta em taxas de mortalidade substancialmente discrepantes. Isso significa que indivíduos que vivem em diferentes regiões do país estão expostos a nível de risco de morte no trânsito muito distintos.

A observação dos desempenhos obtidos nos domínios individualmente, associada às análises de diferentes aspectos apresentadas no Capítulo 2, pode fornecer importantes diretrizes de como planejar iniciativas de contenção e redução das mortes no trânsito adequadas a cada realidade regional. Apesar de os indicadores utilizados não corresponderem aos indicadores internacionalmente considerados como ideais para descrever a situação da segurança viária em termos de seus domínios (fator humano, fator saúde, fator veículo, fator ambiente e resultado final), considera-se fundamental a iniciativa de levantamento de indicadores do desempenho da segurança viária ao longo do território nacional, de maneira padronizada, de modo a contribuir para a realização de análises interestaduais sob a mesma base de comparação.

É essencial que novos esforços sejam empreendidos a fim de possibilitar a mensuração de novos indicadores, possibilitando



Unidades da federação com melhor indicador do desempenho da segurança viária - São Paulo, Distrito Federal, e Rio Grande do Sul

um diagnóstico mais detalhado e o planejamento de ações correspondentes para as lacunas de desempenho encontradas. Dentro do território nacional há uma vasta quantidade de boas práticas nos cinco domínios da segurança viária estabelecidos, as

quais podem e devem ser transferidas entre as unidades da federação. Para aqueles locais que apresentaram os melhores desempenhos, a busca de práticas internacionais adaptáveis ao contexto nacional deve ser estimulada.

Municipalização e Segurança Viária

6

A municipalização do trânsito consiste na integração de algum órgão ou entidade municipal de trânsito ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT, preconizada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seus artigos 21 e 24, como uma obrigação para os municípios brasileiros. O SNT envolve, em conjunto, os órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios [25]. Com a municipalização, a responsabilidade de desenpenhar ações de fiscalização, de engenharia e manutenção, de educação para o trânsito e de contro-

le de dados estatísticos sobre o trânsito passa a ser integralmente atribuída às prefeituras municipais [26]. O princípio da municipalização está associado à ideia de que a grande maioria das atividades diárias relacionadas ao trânsito (envolvendo trabalho, estudo, moradia e deslocamentos em geral) ocorre dentro das cidades, justificando a ampliação considerável da esfera de competências dos municípios no que diz respeito ao tema. Além da municipalização, o CTB elenca uma série de obrigações aos municípios, as quais estão resumidas na Figura 6.4.

Figura 6.4 - Resumo das obrigações e necessidades dos municípios

Área	Artigo	Obrigações
Legal	Art. 24 e 21	Municipalizar o trânsito
	Art. 1º	Assegurar o direito ao trânsito em condições seguras
	Art. 73	Responder às solicitações dos cidadãos
	Art. 75	Participar de programas nacionais de educação e segurança de trânsito
	Art. 74	Criar área de educação
	Art. 74	Criar Escola Pública de Trânsito
	Art. 93, 94 e 95 Art. 24, 23 e 21	Adequar legislação municipal referente a: calçada, passeio, obras e eventos na via e fora da via etc. Fiscalizar o trânsito diretamente através de seus agentes próprios ou indiretamente, através da Polícia Militar (sempre com base em convênio), atuando, aplicando as penalidades de multa e arrecadando as multas que aplicar (diretamente através da arrecadação própria ou indiretamente através do Detran)
Institucional	Art. 8	Organizar e criar órgão ou entidade municipal de trânsito
	Art. 16	Criar a Jari
	Art. 24 e 21	Integrar-se ao SNT
	Art. 25	Firmar convênio com o Governo do Estado sobre: acesso ao cadastro, bloqueio e desbloqueio; gestão de trechos de rodovias estaduais (se for o caso) etc.
	Art. 25	Firmar convênio com o Governo Federal sobre gestão de trechos de rodovias federais (se for o caso) Firmar convênio com outros órgãos ou entidades municipais (se for o caso)
Financeira	Art. 320	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito
	Art. 320	Repassar 5% das multas para programas nacionais
	Art. 16 e 337	Apoiar financeiramente a Jari e o Cetran
Técnica	Art. 24 e 21	Planejar, organizar e operar o trânsito no âmbito da circulação, do estacionamento e da parada
	Art. 24 e 21	Responsabilizar-se pela implantação e manutenção da sinalização de trânsito
	Art. 95	Autorizar e fiscalizar obras na via ou fora da via pública
	Art. 24 e 21 Art. 93	Controlar circulação de veículos especiais Analisar projetos de pólos geradores

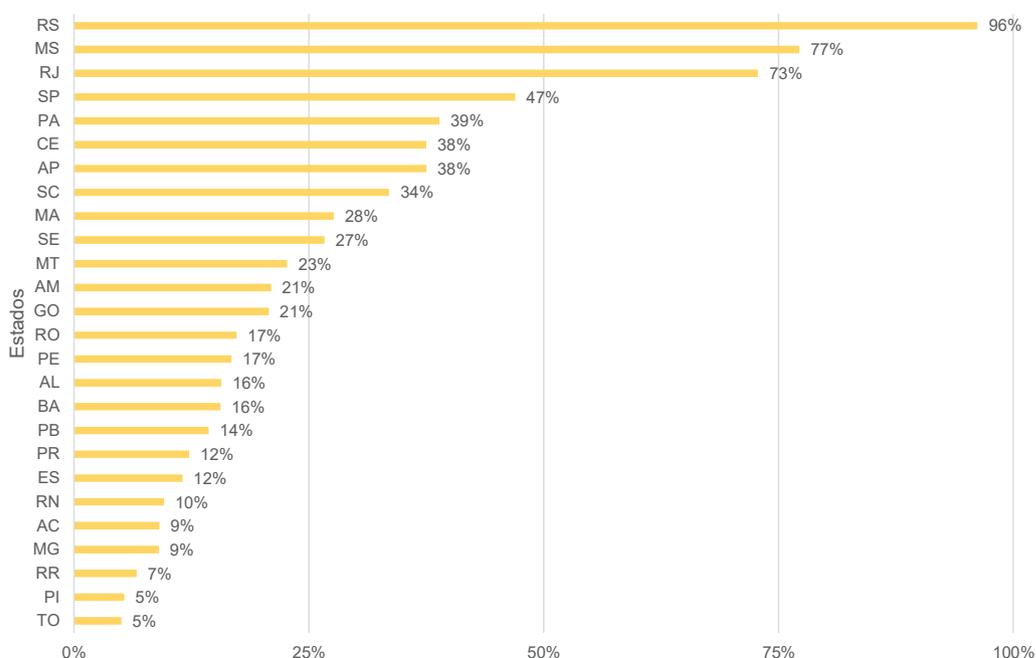
Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2000)

Atualmente, cerca de 85% da população brasileira vive em áreas urbanas. Em São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, esta taxa ultrapassa os 95% [27]. Dessa forma, proporcionar mecanismos para a adequada gestão do espaço urbano em relação ao trânsito é sem dúvida uma iniciativa importante e contribui para que se tenham melhores e mais seguras condições de deslocamentos nas cidades.

No entanto, o processo de municipalização ainda enfrenta dificuldades em muitos municípios, principalmente naqueles de menor porte. Hoje, menos de 1/3 dos municípios completaram o processo de municipalização do trânsito. Nestes locais, estão concentradas aproximadamente 74% da população brasileira e 71% das mortes no trânsito. A partir da análise do Gráfico 6.6, é possível observar que o estado onde a maior parcela de municípios integrou-se ao SNT é o Rio Grande do Sul, com 96% de adesão. Em contraste, o estado de Tocantins apresenta o menor percentual, igual a 5%.

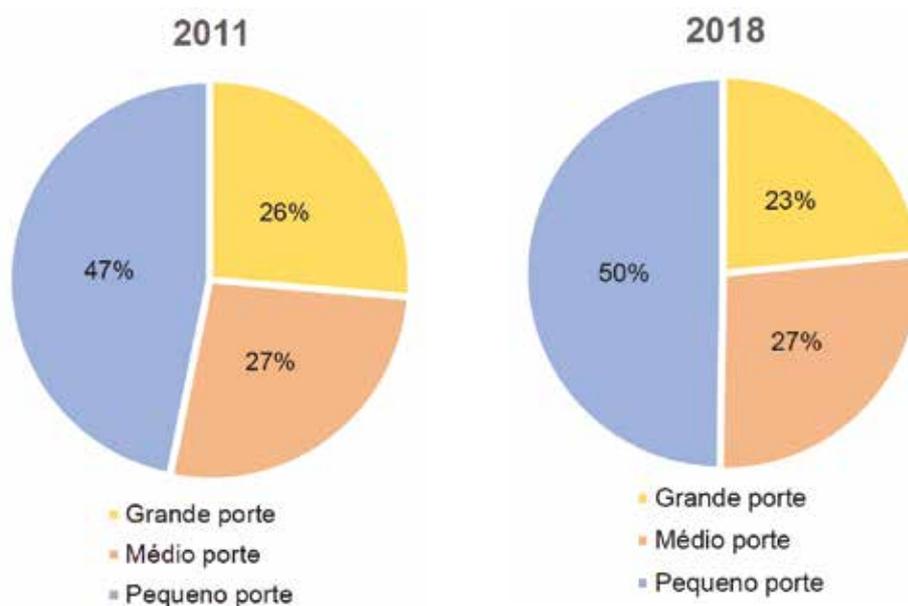
O Brasil possui uma população de cerca de 200 milhões de habitantes e registrou 32.655 mortes no ano de 2018. A taxa de mortes por 100 mil habitantes do país é de 15,56. No tocante à municipalização, o Brasil apresenta 29% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito. Em uma análise comparativa entre os anos de 2011 e 2018 da distribuição das mortes pelo porte do município, percebe-se que o cenário dessa distribuição apresentou poucas mudanças (Gráfico 6.7). Os municípios de pequeno porte tiveram um aumento na proporção de mortes de 47% para 50%, enquanto os de médio porte mantiveram os 27% e os de grande porte tiveram uma redução de 26% para 23%. Foram considerados como municípios de pequeno porte aqueles que apresentam até 100 mil habitantes, de médio porte aqueles com população entre 100 mil e 500 mil habitantes e de grande porte aqueles com população acima de 500 mil habitantes.

Gráfico 6.6 – Proporção de municipalização por estado



Fonte: Ministério da Infraestrutura (2016)

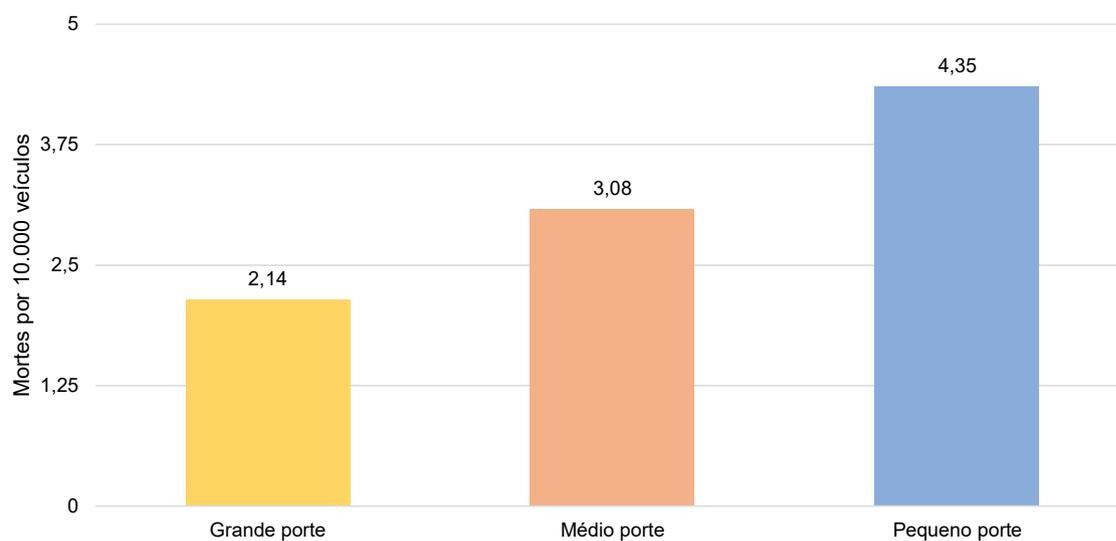
Gráfico 6.7 – Distribuição de mortes por porte de município



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (número de mortes e população residente)

Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10 – 10ª Revisão da Classificação Internacional de Doenças.

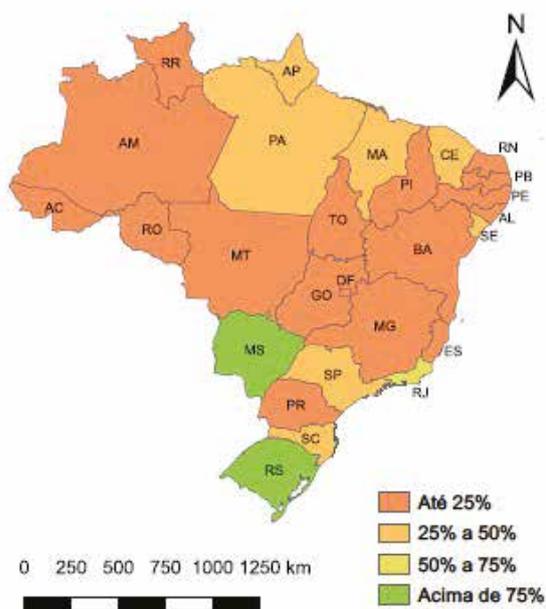
Gráfico 6.8 – Mortes a cada 10.000 veículos, por porte de município



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (número de mortes), DENATRAN (frota).

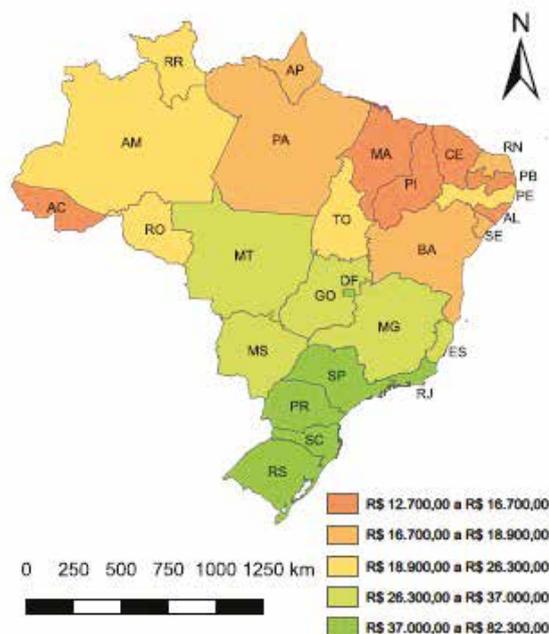
Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10 – 10ª Revisão da Classificação Internacional de Doenças.

Mapa 6.20 – Taxa de municipalização por Unidade da Federação



Fonte: Ministério da Infraestrutura
 Nota: Os dados de municipalização são para o ano de 2020
 Base cartográfica: IBGE

Mapa 6.21 – PIB per capita por Unidade da Federação



Fonte: IBGE via SIDRA (PIB) e IBGE via DATASUS (população)
 Nota: Os dados de PIB são de 2017 e os da população são de 2018.
 Base cartográfica: IBGE

O Gráfico 6.8 apresenta as taxas de mortes a cada 10 mil veículos, conforme o porte do município, para o ano de 2018. Os municípios de grande porte apresentam a menor taxa (2,14), seguido dos municípios de médio porte (3,08) e pequeno porte (4,35).

Os Mapa 6.20 e Mapa 6.21 apresentam a proporção de municipalização e PIB *per capita* por estado, respectivamente. Os estados com a maior taxa de municípios integrados ao SNT são o Rio Grande do Sul (96%), Mato Grosso do Sul (77%) e Rio de Janeiro (73%). Todos os outros estados apresentaram taxas menores do que 50%, sendo Tocantins (5%), Piauí (5%) e Roraima (7%) os estados com a taxa mais reduzida. Ao comparar com o PIB *per capita*, o Rio Grande do Sul e o Rio de Janeiro se enquadram na faixa mais elevada, apresentando valores de R\$ 37.350,00 e R\$ 39.120,00, respectivamente. O Mato Grosso do Sul apresenta um PIB *per capita* de

R\$ 35.070,00. Os estados com a taxa de municipalização mais reduzida apresentam faixas mais reduzidas do PIB *per capita*. Tocantins e Roraima apresentam valores de R\$ 21.930,00 e R\$ 20.990,00. Piauí se encaixa na faixa mais baixa, com PIB *per capita* de R\$ 13.890,00.

Ainda que a correspondência entre proporção de municipalização e PIB *per capita* não seja absoluta (até porque a adesão ao SNT depende de muitos outros fatores), é razoável considerar que aqueles municípios com nível mais elevado de renda apresentem condições mais favoráveis para oferecer a estrutura mínima que a municipalização exige, tanto no tocante à sua implementação quanto à manutenção do processo. De certa forma, a análise comparativa dos Mapa 6.20 e Mapa 6.21 contribui para a ideia de que os municípios necessitam de uma quantidade mínima de recursos monetários para que a municipalização possa ser viabilizada.

O Gráfico 6.9 a seguir contém a média do PIB *per capita* distribuído entre os municípios integrados ao SNT e não integrados. A média do PIB *per capita* dos municípios integrados é 70% maior do que os não integrados, com valor de R\$ 30.924,00 em comparação com R\$ 18.351,94. A comparação apresentada no Gráfico 6.9 está alinhada ao que se pode observar nos Mapa 6.20 e Mapa 6.21, em que os municípios integrados ao SNT apresentam um PIB *per capita* mais elevado.

No Mapa 6.22 é possível observar a comparação entre a taxa de municipalização e a taxa de mortes a cada 10 mil veículos, por estado. Os estados com a maior proporção de municipalização (RS, RJ e MS) se encaixam na faixa de 2 a 4 mortes por 10 mil veículos, com valores de 2,46, 3,03 e 3,55 mortes por 10 mil veículos, respectivamente. Em contrapartida, os estados com a menor proporção municipalizada (TO, PI e RR) são os que apresentam taxas de mortes por 10 mil veículos mais elevadas – sendo o Tocantins com 7,06, Piauí com 8,29 e Roraima com 4,38 mortes por 10 mil veículos.

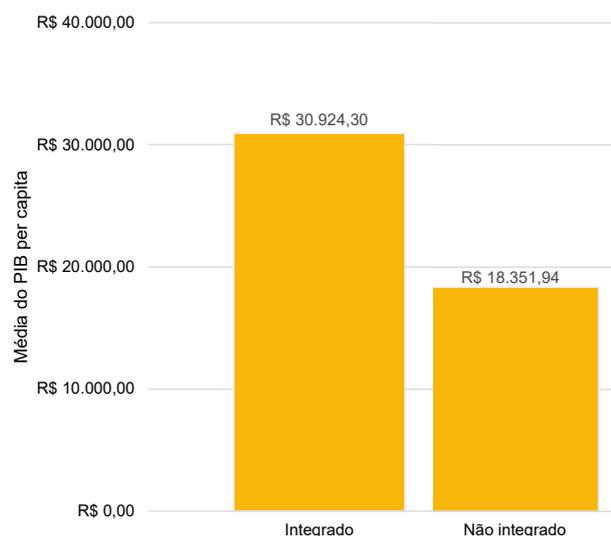
Os Mapa 6.23 e Mapa 6.24 apresentam as taxas de mortes a cada 10 mil veículos e a cada 100 mil habitantes, respectivamente, para os municípios brasileiros. Em relação à taxa de mortes por 10 mil veículos, os estados da região sul e sudeste, em média, apresentam municípios com valores menores em comparação com os outros estados no Brasil. Considerando a taxa de mortes por 100 mil habitantes, observa-se a ausência de um padrão claro na distribuição dos valores por municípios. A ausência deste padrão quando da análise da taxa de mortes por 100 mil habitantes, em grande parte associado ao nível de renda, está potencialmente relacionada ao

vies da taxa de motorização contido nesta taxa, pois há a tendência de que municípios com maior nível de motorização (também com maior nível de renda), apresentem taxas de mortes por 100 mil habitantes mais elevadas.

Com o objetivo de relacionar o PIB *per capita* dos estados com suas taxas de mortes, foram elaborados dois gráficos de dispersão (Gráfico 6.10 e Gráfico 6.11) para verificar a associação entre PIB *per capita* com a taxa de mortes por 10 mil veículos e com a taxa de mortes por 100 mil habitantes. Ainda que não se tenha utilizado nenhum parâmetro estatístico de comparação, aparentemente há uma associação melhor do PIB com a taxa por veículos do que com a taxa por habitantes.

No Gráfico 6.12 a relação entre os dados de PIB *per capita* e a taxa de mortes a cada 10 mil veículos é melhor explorada. Observa-se uma tendência em que os estados

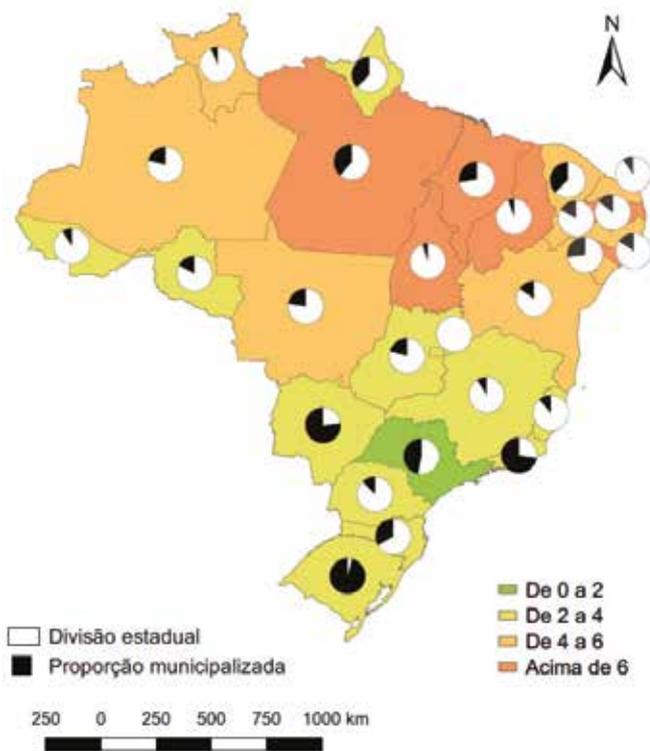
Gráfico 6.9 – Média do PIB dos municípios integrados e não integrados ao SNT



Fonte: Ministério da Infraestrutura (municipalização) e IBGE via SIDRA (PIB)

Nota: Os dados de municipalização são de 2020 e o valores do PIB dos municípios são de 2017.

Mapa 6.22 – Taxa de mortes por 10 mil veículos, com a proporção municipalizada de cada estado



Fonte: Ministério da Infraestrutura (municipalização), Ministério da Saúde de via DATASUS (mortes) e DENATRAN (frota).

Nota: Os dados de municipalização são de 2020 e os valores de mortes e frota são de 2018. Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10.

Base cartográfica: IBGE.

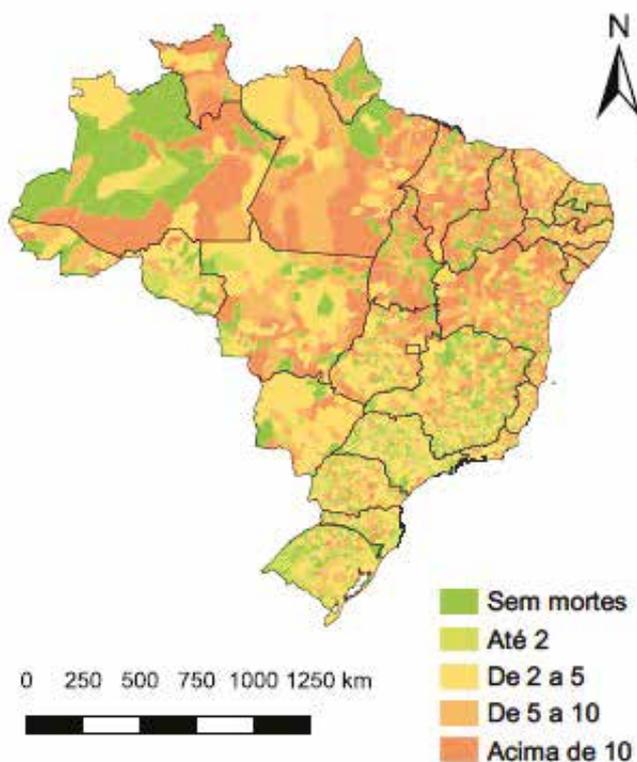
com as maiores taxas apresentam os menores valores de PIB *per capita*. Os três estados com a maior taxa são o Piauí (8,29), Maranhão (7,98) e Alagoas (7,20), apresentando o PIB *per capita* de R\$ 13.890,00, R\$ 12.730,00 e R\$ 15.900,00 respectivamente. Observa-se que nos três estados com menor taxa de mortes por 10 mil veículos se encontram os estados de São Paulo (1,57), Rio Grande do Sul (2,46) e Santa Catarina (2,67). Eles apresentam valores mais elevados de PIB *per capita*, com R\$ 46.550,00, R\$ 37.350,00 e R\$ 39.180,00 respectivamente.

A maioria dos municípios brasileiros ainda não estão integrados ao SNT (71%), correspondendo a 74% da população brasileira vivendo nesses locais. Adicionalmente, nos municípios não integrados ocorreram

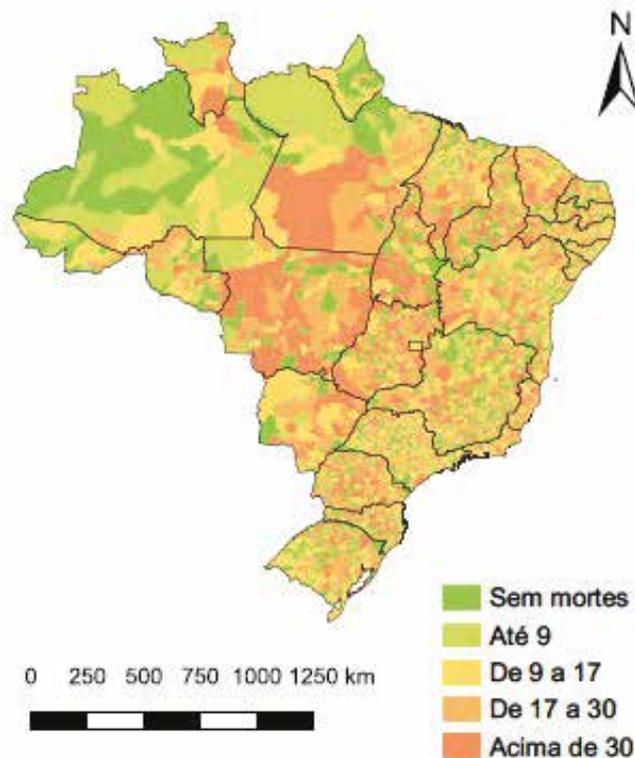
71% das mortes de trânsito registradas em 2018. Em relação ao porte dos municípios, percebe-se um aumento na taxa de mortes por 10 mil veículos conforme a redução no porte. Quando observamos o PIB nos estados, aqueles com um maior PIB *per capita* apresentam uma proporção maior de municípios integrados ao SNT. Comparando a proporção municipalizada por estado com a taxa de mortes por 10 mil veículos, observa-se que os estados com uma proporção maior de municípios integrados ao SNT tendem a apresentar uma menor taxa de mortes. Ao correlacionar as taxas de mortalidade com o PIB *per capita* dos estados, a taxa de mortes por 10 mil veículos apresentou uma relação mais consistente do que a taxa de mortes por 100 mil habitantes, de modo que os estados com uma menor taxa de mortes por 10 mil veículos tendem a apresentar valores mais elevados de PIB *per capita*.

Não se pode acreditar que o simples ato administrativo de integrar o município ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT, a chamada “municipalização do trânsito”, seja capaz de resolver os problemas de segurança viária. No entanto, esta decisão é um forte indicador de que a municipalidade está atenta aos problemas decorrentes da violência no trânsito. Esforços têm sido feitos, em todo o país, capitaneados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, pela Associação Nacional de DETRANS - AND e pelo Fórum Nacional dos Conselhos Estaduais de Trânsito - FOCOTRAN, em parceria com o Ministério Público, a fim de motivar os prefeitos a municipalizarem o trânsito de suas cidades, oferecendo apoio técnico e jurídico. Como não existe obrigatoriedade legal de se integrar ao SNT, o trabalho de convencimento é lento, mas os esforços se justificam.

Mapa 6.23 – Taxa de mortes por 10 mil veículos



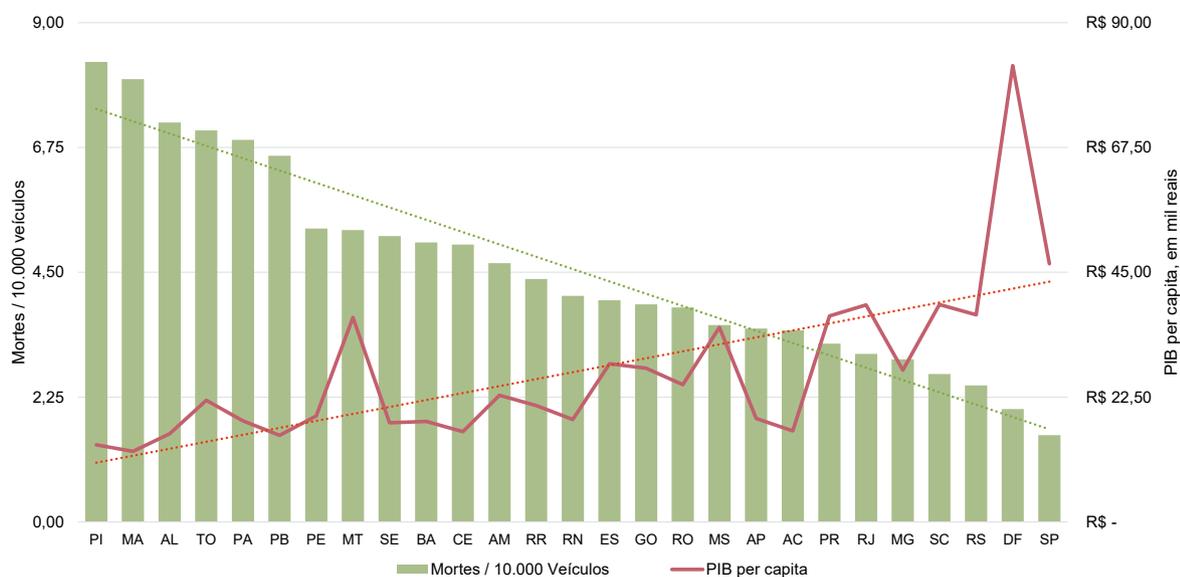
Mapa 6.24 – Taxa de mortes por 100 mil veículos



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (mortes) e DENATRAN (frota).
 Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10. Dados de 2018. Base cartográfica: IBGE

Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (mortes) e IBGE via DATASUS (população)
 Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10. Dados de 2018. Base cartográfica: IBGE

Gráfico 6.12 – Taxa de mortes por 10 mil veículos e PIB per capita dos estados



Fonte: Ministério da Saúde via DATASUS (mortes), DENATRAN (frota), IBGE via SIDRA (PIB) e IBGE via DATASUS (população)
 Nota: Óbitos causados por acidentes de transporte compreende aqueles categorizados de V01 a V89 pela CID10. O PIB refere-se ao ano de 2017. Os demais dados referem-se a 2018.

O Observatório Nacional de Segurança Viária tem atuado efetivamente na educação, na cultura e na legislação brasileira do trânsito, proporcionando informações, dados e estatísticas sobre a qualidade e as deficiências do trânsito, apresentando estudos e pesquisas que aprimorem normas e procedimentos de segurança viária, estabelecendo parcerias com entidades públicas e privadas e desenvolvendo, principalmente, atividades que fomentem a redução de sinistros de trânsito e o aprimoramento dos condutores para um trânsito mais seguro no Brasil.

O reconhecimento técnico e organizacional obtido pelo OBSERVATÓRIO, no Brasil e no exterior, e sua expertise desenvolvida ao longo de sua trajetória como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) permitem ao OBSERVATÓRIO estruturar novas atividades, proativas e ampliadas, em proveito do trânsito nacional que busquem atender necessidades dos governos federal, estaduais, distrital e municipais.

As atuais atividades do OBSERVATÓRIO visam agilizar a implementação de ações e alcançar resultados objetivos, abrangendo as áreas e projetos relacionados com os

pilares: mobilidade e engenharia; educação; integração de dados; atendimento às vítimas; esforço legal; fiscalização; financiamento e integração sistêmica. Por meio de suas ações práticas e objetivas, de curto e médio prazos, o OBSERVATÓRIO atua em alinhamento aos princípios preconizados no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), conforme a Lei nº 13.614/2018.

A partir das atividades desenvolvidas pelo OBSERVATÓRIO no contexto da Mobilidade Humana Segura e Sustentável, a seguir serão descritos projetos com ações práticas, efetivas e de alta importância em execução ou a serem executados – direta ou indiretamente – pelo OBSERVATÓRIO e seus parceiros com a finalidade principal de reduzir, anualmente, o número de sinistros de trânsito rodoviário e urbano no Brasil.

O objetivo principal deste conjunto de projetos precisa ser e é ambicioso, ao mesmo tempo em que é exequível, tendo como foco principal a redução à metade, no mínimo, do índice nacional de sinistros, lesões e mortes no trânsito, até 2028, em conformidade com o Programa do Governo Federal Pró-Brasil e com os respectivos objetivos

do Ministério da Infraestrutura (MINFRA). A atuação do OBSERVATÓRIO tem se baseado em uma série de princípios, conforme listado a seguir:

- Priorização de ações de caráter prático e com metas de curto prazo já em desenvolvimento;
- Integração do planejamento geral dos projetos em coordenação com os seus gestores;
- Obtenção de estrutura de governança apropriada para execução dos projetos por todos os partícipes;
- Alinhamento de ações com as 12 Metas Globais de Desempenho em Segurança Viária estabelecidas pela Organização das Nações Unidas (ONU), com o Programa Pró-Brasil / MINFRA e com as medidas preconizadas para o PNATRANS;
- Mobilização da sociedade brasileira pela adoção de medidas imediatas em prol de um trânsito mais seguro;
- Planejamento anual de orientação e coordenação das ações imediatas com seus parceiros;
- Garantia de recursos financeiros para a execução das ações anuais no sentido da mobilidade humana segura e sustentável (mediante Fundo Patrimonial Filantrópico para o Trânsito Seguro).

Os estudos e as iniciativas da ONU já delinearam a necessidade dos países-membros de centralizar e coordenar o tema trânsito, em vista de sua importância, reforçando a orientação dos governos nessa matéria e fortalecendo as entidades com atuação relevante no tema, como o OBSERVATÓRIO e outros partícipes, engajados nas medidas de segurança viária. No tocante à atuação integrada do OBSERVATÓRIO junto a seus

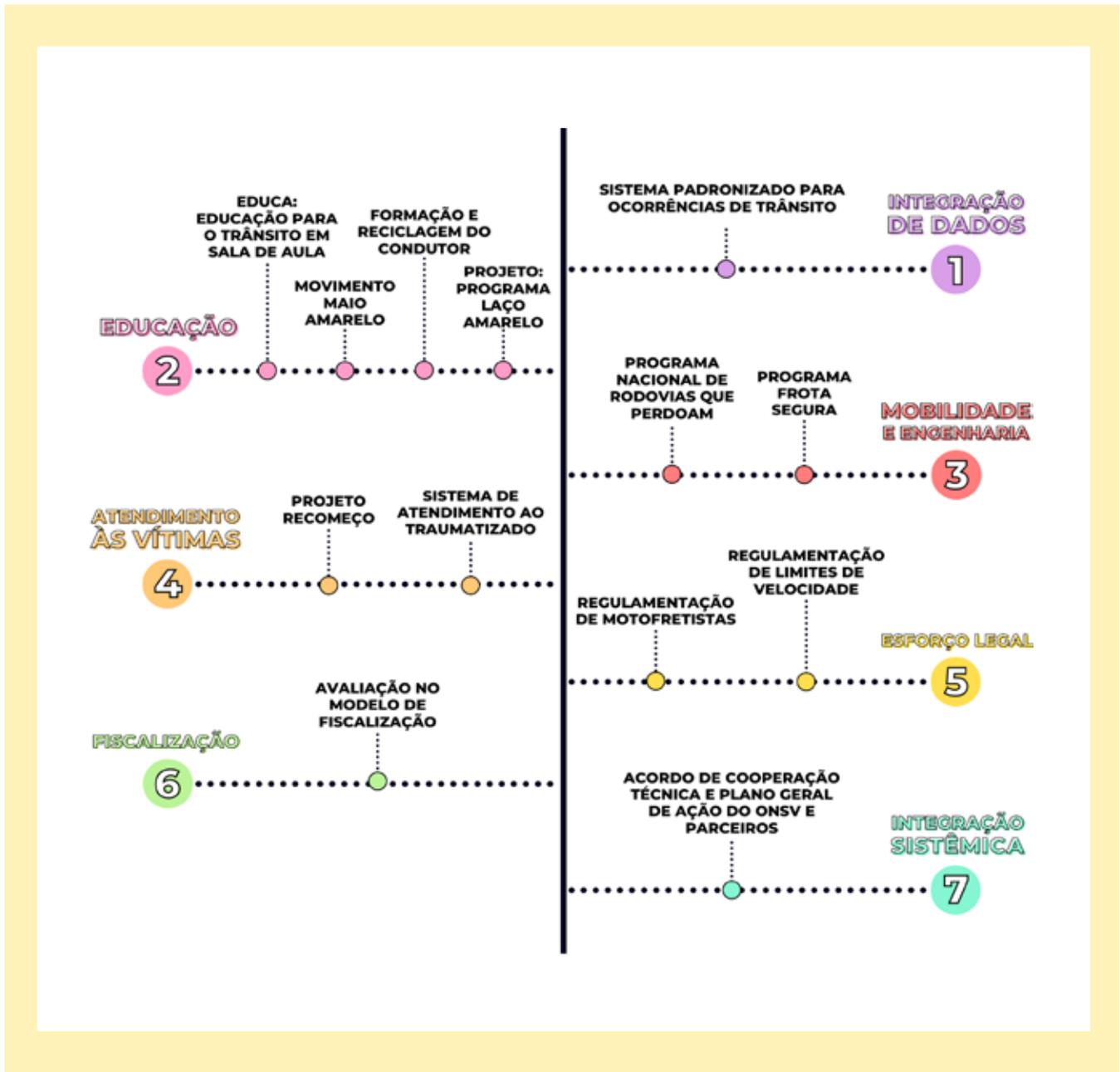
parceiros, destacam-se as seguintes categorias e correspondentes descrições:

- Parceiro estratégico: Ministério da Infraestrutura, em função de sua atuação nas áreas das políticas públicas de transportes e de trânsito, e na coordenação de órgãos como o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Empresa de Planejamento e Logística S.A.. (EPL) – todos facilitadores das soluções de infraestrutura, segurança viária e vias de circulação para todos os usuários.
- Parceiros governamentais: Ministério do Desenvolvimento Regional, Ministério da Educação, e Ministério da Saúde e demais órgãos federais, estaduais, distrital e municipais que desenvolvem atividades e participam do sistema de trânsito nacional, bem como da gestão e do controle das ações governamentais.
- Parceiros da sociedade civil: organizações que possam contribuir ativamente para executar metas estratégicas, incentivando a adoção de melhores práticas, normas, procedimentos e materiais na área do trânsito, como confederações; associações; grandes corporações e outros.
- Colaboradores: organizações públicas e privadas participem do aprimoramento do trânsito nacional e da redução de sinistros; mídia nacional; observadores certificados; pesquisadores; acadêmicos; e a comunidade em geral.

Na Figura 7.1 a seguir estão indicados os eixos de atuação do OBSERVATÓRIO junto a seus parceiros, discriminados em rela-

ção aos principais projetos, considerando tanto aqueles em fase de planejamento quanto os já em desenvolvimento.

Figura 7.1 – Eixos de Ação do Observatório Nacional de Segurança Viária e Parceiros



1**Integração de Dados****SISTEMA PADRONIZADO DE DADOS DE SINISTRO DE TRÂNSITO**

Descritivo	Sistema unificado e informatizado para obtenção de base de dados padronizada sobre ocorrências de trânsito em rodovias federais, estaduais e municipais, e que oriente a tomada de decisão das iniciativas na área de segurança viária.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none">- Preparar o Sistema de Observação, Monitoramento e Ação - SOMA, para executar um piloto e sua validação.- Implantar, progressivamente, em municípios selecionados, com prioridade para aqueles com até 20.000 habitantes (aproximadamente 3.700), incentivando o processo de municipalização de trânsito.
Resultados Esperados	<ul style="list-style-type: none">- Possibilitar o mapeamento das ocorrências com informações detalhadas e georreferenciadas.- Adotar essas informações para fundamentar os projetos de segurança viária nas concessões e em novos projetos de rodovias.- Permitir melhor avaliação, fiscalização e controle pelos órgãos de trânsito (DENATRAN / DETRANS / CETRANS / SMTs, etc), orientando a tomada de decisão para medidas preventivas e corretivas locais.

2

Educação

EDUCA: EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO EM SALA DE AULA

Descritivo	Adoção da Educação para o Trânsito nas Salas de Aula em escolas do ensino fundamental da 1a à 9a Série com o material didático já desenvolvido pelo OBSERVATÓRIO e aprovado nas câmaras temáticas, no Denatran e no CONTRAN, como vetor primordial para a evolução cultural advinda das metas do PNATRANS e do Pró-Brasil.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Credenciar o Programa EDUCA no PNLD - Plano Nacional do Livro Didático, para a educação de trânsito nas escolas do ensino fundamental. - Concluir o processo no MINFRA e no MEC de credenciamento. - Obter parceiros para a impressão dos livros e distribuição às escolas públicas, progressivamente (como FNDE e instituições filantrópicas). - Promover a implantação do EDUCA em escolas militares do MD e em escolas cívico-militares do MEC.
Resultados Esperados	Introdução da educação de trânsito nas escolas, conforme preconiza o artigo 76 do CTB. Obtenção pelos jovens de conhecimento sobre a segurança no trânsito que será utilizada como pedestre, ciclista, condutor e cidadão.

MOVIMENTO MAIO AMARELO

Descritivo	Criado em 2014, o Movimento Maio Amarelo tem chamado a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito no mundo e no Brasil, conscientizando cada cidadão para as suas responsabilidades no trânsito. O mês de Maio foi escolhido por ser o mês de lançamento da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. O movimento propõe uma ação coordenada entre o Poder Público, iniciativa privada e a sociedade.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecer cronograma anual de planejamento e de execução com o MINFRA e parceiros públicos e privados com a finalidade de obter a formalização dos compromissos para cada partícipe (“contrato de objetivos”). - Desenvolver, coordenar e distribuir os conteúdos relacionados à temática anual. - Organizar o lançamento institucional no âmbito federal, estadual/distrital e municipal, com ampla participação e divulgação.
Resultados Esperados	Maior e melhor conscientização da sociedade sobre os riscos, o regramento e as responsabilidades no trânsito, contribuindo eficazmente para a redução de sinistros, lesões e mortes.

2

FORMAÇÃO E RECICLAGEM DO CONDUTOR

Descritivo	Este projeto visa a atualização de proposta já aprovada no CONTRAN no primeiro trimestre de 2018 para formação teórica e prática de condutores no Brasil, a partir da modernização do processo didático-pedagógico de aprendizagem, contemplando todas as categorias da habilitação, renovação e reciclagem, buscando um condutor melhor preparado e que pratique as regras para um trânsito mais seguro que desejamos no Brasil.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Estabelecer etapas e cronograma para revisão dos estudos já existentes e formulação de propostas com DENATRAN e Câmara Temática. - Apresentar proposta modernizada até DEZ 2020.
Resultados Esperados	<ul style="list-style-type: none"> - Maior qualidade na formação e reciclagem do condutor, contribuindo para a redução de sinistros no trânsito. - Redução de custos para o cidadão.

PROJETO: PROGRAMA LAÇO AMARELO

Descritivo	Planejamento e adoção de trabalho permanente de conscientização para um trânsito mais seguro junto aos públicos alvos de cada município, entidade e empresa, uma vez que os sinistros de trânsito afetam diretamente seu desenvolvimento.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Mensalmente, desenvolver e entregar artes, podcasts, texto e vídeo do tema proposto para o mês. - Apresentar o projeto de ações pós MAIO AMARELO junto a empresas, entidades, associações e prefeituras para realizarem campanha mensal sobre trânsito mais seguro. - Elaborar método para o reconhecimento dos cadastrados (laços amarelos) e premiação nacional para empresa, entidade, prefeitura que obteve redução dos sinistros.
Resultados Esperados	<p>Conscientizar cada cidadão para as responsabilidades no trânsito, beneficiando a empresa, comunidade e município.</p> <p>Redução de sinistro nas cidades que executarem as ações mensais.</p>

Mobilidade e Engenharia

Descritivo	Ação integrada entre os principais órgãos e instituições públicas e privadas que atuam direta ou indiretamente na engenharia viária, na fiscalização e na regulação das vias e rodovias para modernização e maior eficiência das normas e dos dispositivos de segurança, em conformidade com as metas do Governo Federal para a proteção da integridade dos usuários e dos bens transportados, bem como na redução dos sinistros, lesões, mortes, roubos e danos materiais nas rodovias brasileiras.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Concluir a 1ª Fase dos trabalhos do Seminário de Mobilidade Humana Segura e Sustentável, com propostas de prioridades e medidas a adotar (Tecnologia e Inovações). - Revisar as normas prioritárias para projetos e dispositivos de segurança viária até DEZ 2020. - Adotar as novas normas nos projetos, obras e serviços a partir de 2021 (DNIT, DER e ANTT e Agências Estaduais por “contrato de objetivos”). - Incluir, desde já, a prioridade de execução do projeto de segurança viária no 1º ano das concessões e, de modo similar, nas concessões atuais.
Resultados Esperados	<ul style="list-style-type: none"> - Cumprir as metas estabelecidas na Década de ação para segurança no trânsito estabelecido pela ONU para 2020 - 2030 - Adoção até 2021 de normas modernas e dispositivos tecnológicos inovadores na segurança viária que provoquem uma redução de sinistros de trânsito.

PROGRAMA FROTA SEGURA

Descritivo	Plano estratégico da segurança viária da frota veicular brasileira com base em indicadores de desempenho, estabelecimento de metas e ações que fomentem a renovação da frota, a adoção de veículos mais seguros e menos poluidores e a destinação sustentável de veículos fora de uso.
Ação imediata	<p>Apresentar proposta de política pública estruturada, nas diretrizes do Programa PRÓ-BRASIL / MINFRA e alinhadas com o PNATRANS e a OMS/ONU, para a década de 2020/2030.</p> <p>Esta tarefa será realizada por meio de células de trabalho estruturadas com as finalidades de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promover o debate entre poder público, iniciativa privada e sociedade civil organizada quanto à qualidade da frota circulante no que tange a segurança e ao meio ambiente; - definir propostas para o programa de renovação de frota e para a destinação de veículos fora de uso.
Resultados Esperados	<p>Obtenção de política públicas para:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Avaliação de segurança veicular e meio ambiente 2- Programa de renovação da frota 3- Destinação de veículos fora de uso.

4

Atendimento às Vítimas

PROJETO RECOMEÇO

Descritivo	Projeto com características social e econômica, que visa nortear políticas públicas no que tange ao atendimento as vítimas de sinistros de trânsito, dando encaminhamento a reabilitação física e psicológica, preparação para atividades esportivas e laborais e contratação pelo mercado de trabalho (Lei de cotas de PCD).
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver um sistema que organize o banco de dados e georeferencie as informações dos cidadãos vítimas de sinistros de trânsito, informações de hospitais, indenizações, entidades de reabilitação física e psicológica, centros profissionalizantes, empresas com oferta de emprego, dentre outros. - Estabelecer processo com o intuito de encaminhar para atendimento, engajar na recuperação e dar oportunidade de um recomeço as vítimas e seus familiares.
Resultados Esperados	<p>Obtenção de política pública de atendimento e encaminhamento das vítimas de sinistros de trânsito e seus familiares.</p> <p>Estabelecimento de um programa de cidadania para melhoria da autoestima do cidadão e de seus familiares, com redução do tempo de reabilitação e sua eficácia e, também, redução dos gastos previdenciários.</p>

SISTEMA DE ATENDIMENTO AO TRAUMATIZADO

Descritivo	Sistema de atendimento ao cidadão vítima de sinistro de trânsito, com profissionais capacitados em estruturas hospitalares devidamente equipadas.
Ação imediata	<p>Desenvolver protocolos prevendo a estrutura de atendimento a vítimas de sinistros de trânsito nos projetos de novas rodovias e a adequação desse atendimento nas futuras reformas das rodovias e concessões já existentes.</p> <p>Mapear as rodovias do país, concedidas ou não, com estrutura para atendimento pré hospitalar (APH). Identificar os hospitais que já são referência para atendimento de traumatizados no trajeto dessas rodovias.</p>
Resultados Esperados	Reduzir o número de mortos e feridos graves/sequelados nas rodovias. Alguns dos efeitos benéficos desta ação são: a redução no tempo de resgate da vítima na cena do sinistro; direcionamento da vítima para o hospital melhor preparado para o tratamento definitivo; redução das despesas hospitalares; desenvolvimento de indicadores de qualidade nacionais para o tratamento de traumatizados.

5

Esforço Legal

REGULAMENTAÇÃO DE MOTOFRETISTAS

Descritivo	Apresentar propostas que reforcem a importância da efetiva regulamentação deste setor que mais cresce em termos de oferta de trabalho, mas que também possui como efeito colateral o elevado número de sinistros que gera um grande ônus ao motofretista e à sociedade.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Propor regulamentação que aborde espaços exclusivos para paradas rápidas em polos de entregas aos motofretistas devidamente regulamentados; - Adotar benefícios à categoria, como: <ul style="list-style-type: none"> • exigência das empresas utilizarem apenas motofretistas cadastrados e regulamentados; • estacionamento gratuito com 15 minutos de tolerância em estabelecimentos privados; • livre circulação nas marginais e permissão de circulação em faixas exclusivas de ônibus
Resultados Esperados	<ul style="list-style-type: none"> - Regulamentação de, no mínimo, 50% dos motofretistas em 2021 (campanha nacional e desburocratização). - Obtenção de linha de crédito fácil para motofretistas adquirirem equipamentos de proteção.

REGULAMENTAÇÃO DE LIMITES DE VELOCIDADE

Descritivo	O tema velocidade dentre os temas sugeridos pela ONU/OMS é o único em que o Brasil ainda não tem um posicionamento efetivo. Este projeto pretende criar subsídios para modificar esta realidade.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Revisitar os critérios de definição e fiscalização dos limites de velocidade. - Elaborar proposta de revisão dos limites de velocidade nas diversas situações urbanas e em rodovias.
Resultados Esperados	Definição de política pública transparente e efetiva sobre as velocidades urbanas e rodoviárias, visando atender recomendações mundiais acerca do tema velocidade.

6

Fiscalização

AVALIAÇÃO NO MODELO DE FISCALIZAÇÃO

Descritivo	Avaliação das formas de fiscalização presencial e por uso de tecnologia, definindo criteriosamente as metodologias e tecnologias empregadas pelos órgãos de fiscalização.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Revisitar as formas de fiscalização utilizadas atualmente no país, assim como aproveitar benchmark e melhores práticas mediante cooperação com países que possuam excelência neste quesito. - Definir uma matriz de fiscalização inteligente e tecnológica, envolvendo as fiscalizações federais, estaduais e municipais. - Desenvolver um programa de fiscalização ostensiva e aleatória para identificação de condutores contumazes que colocam em risco a sociedade.
Resultados Esperados	Implantação de metodologia de fiscalização com recursos de tecnologia e inovação, bem como de ampla transparência em todo o processo, fundamentada nos direitos e deveres do cidadão em preservar a vida.

7

Integração Sistêmica

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA E PLANO GERAL DE AÇÃO DO ONSV E PARCEIROS

Descritivo	Estabelecimento de cooperação técnica de nível estratégico com o Ministério da Infraestrutura – MINFRA que seja fomentador das ações prioritárias na área do trânsito nacional e, também, seja facilitador da participação e da integração dos projetos selecionados e desenvolvidos pelo poder público e pela iniciativa privada.
Ação imediata	<ul style="list-style-type: none"> - Apresentar proposta de ACT do MINFRA com o OBSERVATÓRIO, como parceiro estratégico para o desenvolvimento de estudos, pesquisas e ações práticas na área de trânsito e de transportes. - Estabelecer, de forma conjunta, o Plano Geral de Ação do OBSERVATÓRIO para que, anualmente, sejam priorizadas e executadas ações estratégicas em proveito das políticas públicas de trânsito e de transportes do MINFRA. - Obter cronograma de atividades integradas que orientem os esforços do OBSERVATÓRIO e seus parceiros em prol da melhoria do trânsito nacional. - Implantar o Fundo Patrimonial Filantrópico para o Trânsito Seguro, com a finalidade de recursos financeiros para a execução das ações anuais em proveito da mobilidade humana segura e sustentável
Resultados Esperados	Obtenção de ações anuais, coordenadas e integradas, em proveito das prioridades do trânsito nacional e em conformidade com as orientações do MINFRA e demais parceiros abrangidos pela cooperação técnica.

Mesmo com a redução de mortes no trânsito no Brasil, a proporção de mortes de motociclistas continua significativa, representando 35% do total de mortes em 2018. A partir da análise da razão entre o número de motocicletas da frota e o número de condutores habilitados, observa-se que alguns estados do Norte, Nordeste e Sudeste apresentam um número maior de motocicletas em comparação ao número de condutores habilitados. Em Roraima, por exemplo, há mais do triplo de motocicletas em comparação com número de condutores habilitados – o que indica uma alta probabilidade de usuários estarem conduzindo sem habilitação.

A evolução no número de mortes indica que o Brasil tem grandes chances de atingir a meta da Década para 2020. Porém, é evidente que essa meta tornou-se pouco ambiciosa devido ao período de recessão econômica do país. Ao comparar os números com a meta do Observatório, mais ambiciosa, a previsão é de que o Brasil só atinja 78% da meta em 2020, indicando a necessidade de mais ações que contribuam na melhoria da segurança viária. O Indicador Nacional do Desempenho da Segurança Viária também resultou em

valores baixos para o fator resultado final (associado aos indicadores de mortalidade no trânsito), com a maioria dos estados apresentando notas abaixo de 6.

Em relação às leis de trânsito, as cidades brasileiras ainda apresentam limites de velocidade acima de 50 km/h em vias urbanas, um fator que aumenta o risco de morte principalmente para usuários não motorizados, como ciclistas e pedestres. Adicionalmente, o Brasil não apresenta um sistema unificado e padronizado de registro de sinistros e não possui um sistema de avaliação nacional dos sistemas de emergência e também não incentiva uma certificação formal para os paramédicos que atendem as situações de sinistro de trânsito.

O Observatório apresentou algumas recomendações de ações relacionadas à política pública de trânsito, com base no diagnóstico do presente trabalho, no *Global Status Report on Road Safety 2018* (WHO, 2018) e no PNATRANS (BRASIL, 2017):

- Limitar a velocidade regulamentar em vias urbanas para 50 km/h e reduzir para 30 km/h as vias com um alto volume de pedestres;

- Incentivar e ampliar a fiscalização do uso de capacete para os usuários de motocicleta;
- Incentivar e e ampliar a fiscalização do uso de cinto de segurança para os usuários de automóvel (nos bancos dianteiro e traseiro) e veículos pesados;
- Melhorar a segurança das vias por meio da infraestrutura para transportes motorizados e não-motorizados;
- Melhorar a segurança nas rodovias, aplicando o conceito de “rodovias que perdoam”;
- Regulamentar o uso de novos equipamentos de segurança obrigatórios para ciclistas e motociclistas;
- Ampliar a fiscalização em relação à habilitação de condutores de motocicleta, principalmente nos estados onde identificou-se essa problemática;
- Ampliar a fiscalização em relação à direção após e/ou durante o consumo de álcool;
- Ampliar a fiscalização em relação ao uso do celular durante a direção, assim como outras atividades que provoquem a distração do motorista;
- Ampliar iniciativas no escopo da educação para o trânsito, com a promoção de ações a aprimoramento de campanhas de segurança viária;
- Aprimorar a formação de condutores;
- Otimizar e ampliar a rede de atendimento às vítimas de trânsito;
- Padronizar os boletins de ocorrência de sinistros de trânsito e criar sistema integrado de estatísticas de trânsito no país;
- Criar órgão nacional responsável pela gestão e articulação em prol da segurança viária – Agência Nacional de Segurança Viária.

Muito já foi feito desde a declaração da Década de Ação para a Segurança Viária, com o objetivo de estabilizar e, em seguida, reduzir a mortalidade global por acidentes de trânsito previstos para 2020. No entanto, muito ainda há por fazer. Razão pela qual a Declaração de Estocolmo, fruto da Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, em fevereiro de 2020, convidou Chefes de Estado e Chefes de Governo para uma primeira Reunião de Alto Nível da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre Segurança Viária, a fim de mobilizar uma liderança nacional adequada e promover a colaboração internacional e multissetorial em todas as áreas para entregar a redução de mortes e ferimentos em 50% na próxima década, a caminho da Visão Zero até 2050.

O Observatório Nacional de Segurança Viária tem a certeza de que sozinho não poderá fazer muito para que objetivos tão ousados possam ser alcançados, razão pela qual está em constante busca por parceiros, governamentais ou privados, para unir esforços e agir já, multiplicando resultados. No entanto, ao analisar a década que se encerra, observando tantas ações que puderam ser conduzidas e orientações às políticas públicas de segurança viária que puderam ser apresentadas, mesmo diante das inúmeras dificuldades, fica a certeza de que sempre haverá pessoas, entidades, órgãos, empresas e instituições dispostas a se juntar a esta causa e levar adiante tão nobre missão, de promover um trânsito mais humano e seguro e, assim, salvar vidas.





Rodoanel da região metropolitana de São Paulo

Apêndices

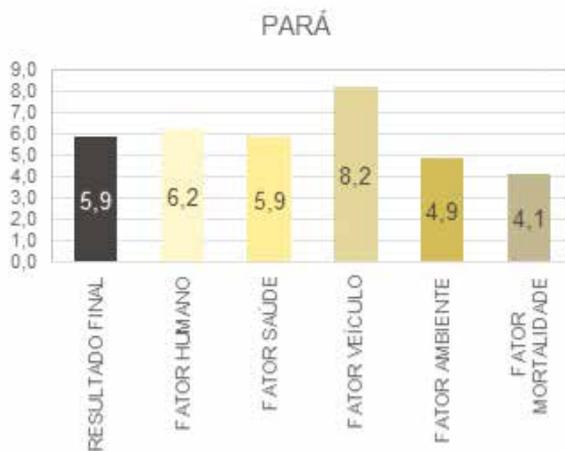
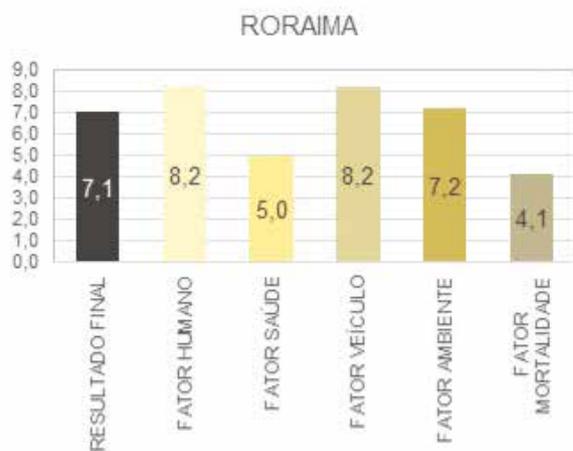
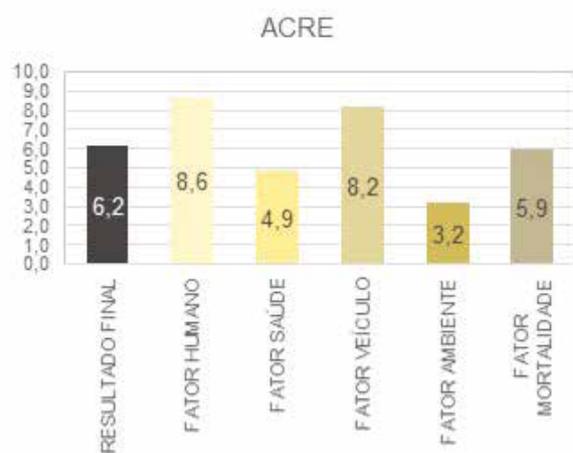
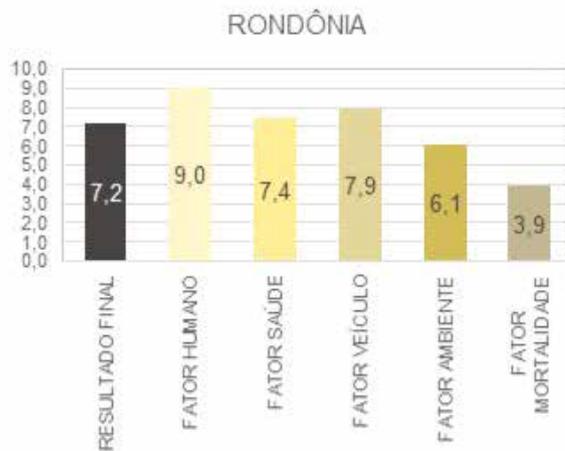
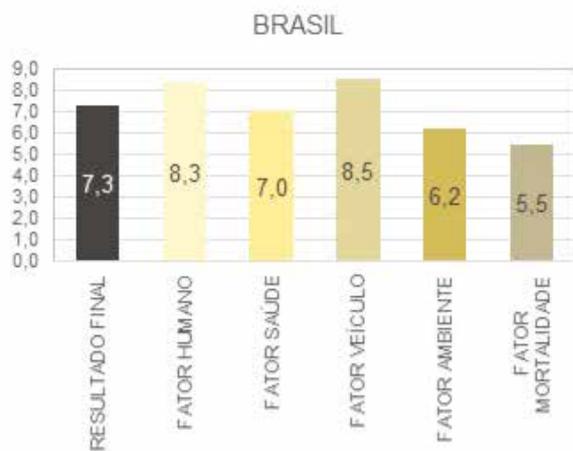
APÊNDICE A

Notas associadas a cada indicador considerado, por domínio da segurança viária por unidade da federação

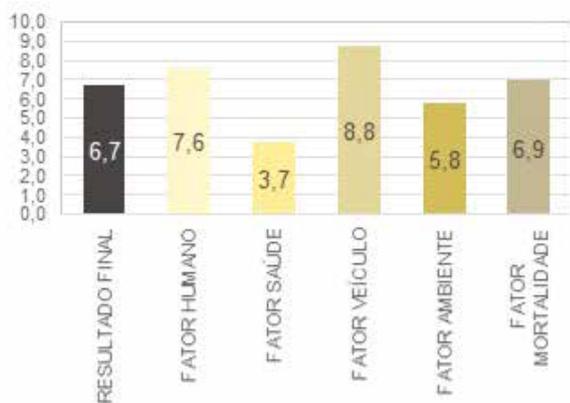
UF	MÉDIA	HUMANO					SAÚDE		VEICULAR			AMBIENTE					MORTALIDADE	
		I-I	I-II	I-III	I-IV	I-V	I-VI	I-VII	I-VIII	I-IX	I-X	I-XI	I-XII	I-XIII	I-XIV	I-XV	I-XVI	I-XVII
AC	6,1	9,0	9,6	9,6	8,3	6,7	7,7	2,0	8,0	5,5	9,9	4,5	4,3	6,5	0,3	0,3	7,6	4,3
AP	6,8	8,9	9,9	10,0	6,7	2,8	5,8	1,6	10,0	6,8	9,9	8,4	9,6	4,7	6,1	0,0	9,8	4,1
AM	5,8	9,1	7,1	6,4	6,7	4,7	6,4	2,3	8,6	7,2	9,9	4,6	6,6	4,5	0,1	0,1	10,0	3,8
PA	5,7	8,7	5,7	4,9	7,0	4,8	6,5	5,2	6,8	5,3	9,8	5,7	7,7	6,0	4,6	0,4	5,8	2,4
RO	7,0	8,9	9,0	9,3	8,9	9,0	9,2	5,6	6,3	5,4	9,8	8,8	8,3	8,7	4,2	0,6	4,0	3,8
RR	7,0	7,8	9,6	9,5	9,1	5,2	8,3	1,6	7,5	6,1	9,9	9,6	10,0	8,6	7,6	0,2	4,8	3,4
TO	6,0	8,4	9,9	9,6	6,3	5,5	7,4	3,2	6,4	5,9	9,7	6,8	6,9	6,8	3,5	0,6	2,8	2,2
AL	7,2	9,6	6,5	6,5	7,9	7,1	7,3	4,1	6,1	6,8	9,9	10,0	9,8	10,0	10,0	3,7	5,2	2,2
BA	6,6	8,8	8,6	8,0	6,9	5,8	7,6	4,1	5,8	7,2	9,8	7,8	9,3	7,5	5,5	0,3	6,7	3,2
CE	6,2	8,4	7,1	6,9	6,8	5,2	7,8	4,2	6,2	5,7	9,9	7,1	8,1	7,8	5,5	0,6	5,3	3,2
MA	5,7	7,4	6,9	4,9	5,6	3,8	8,7	2,4	8,3	4,5	9,9	6,4	7,6	5,8	6,6	0,5	4,8	2,0
PB	6,5	8,1	7,3	6,4	7,2	5,1	8,9	3,9	6,6	6,2	9,9	7,6	8,3	8,3	6,1	3,6	4,4	2,4
PE	7,0	9,3	9,1	8,5	8,3	7,7	9,0	5,0	5,7	6,8	9,8	7,3	7,9	7,3	6,2	3,2	5,5	3,0
PI	5,7	7,6	6,1	5,1	5,1	3,4	10,0	3,1	7,0	5,0	9,9	7,2	9,6	7,2	5,8	0,2	3,1	1,9
RN	6,6	7,7	7,4	7,0	8,2	6,9	8,7	3,7	6,1	6,7	9,9	7,4	8,3	7,2	5,1	1,6	6,5	4,2
SE	6,1	9,1	6,7	6,6	7,5	4,6	5,6	3,5	5,9	6,6	9,8	6,5	6,1	6,7	6,2	4,2	5,4	3,1
SP	9,0	9,8	9,9	9,6	10,0	7,7	6,3	8,7	5,2	9,1	9,9	9,7	9,5	9,7	9,4	9,5	8,9	10,0
RJ	7,8	9,6	7,4	6,1	7,7	4,6	7,1	10,0	6,1	9,4	9,9	8,7	8,8	8,9	8,2	5,9	7,9	5,5
MG	7,3	8,9	9,8	9,6	9,0	9,2	6,9	6,2	5,5	8,4	9,8	6,7	7,7	7,6	4,4	2,5	6,0	5,5
ES	7,4	10,0	9,3	9,1	8,6	10,0	6,8	6,4	5,5	8,1	9,7	9,0	8,7	9,5	5,4	1,2	4,7	4,0
PR	7,7	9,2	9,9	9,5	9,4	9,4	8,8	7,1	5,4	9,1	9,7	7,8	8,4	8,6	5,4	3,2	4,4	5,2
RS	8,0	9,4	9,9	9,4	8,8	9,7	9,5	8,1	5,5	9,3	9,7	8,0	8,1	8,1	7,2	1,3	6,4	6,9
SC	7,5	9,2	9,6	9,5	9,6	9,1	8,0	6,0	5,0	8,8	9,7	7,3	7,5	8,0	5,5	3,4	4,9	6,2
DF	8,9	9,1	9,9	9,3	10,0	10,0	7,0	9,6	5,9	10,0	10,0	9,3	8,4	8,5	8,8	10,0	7,7	8,1
GO	7,3	8,2	9,9	9,8	8,6	9,6	8,0	9,5	5,7	7,9	9,8	6,5	7,3	6,6	5,0	3,9	4,2	4,1
MT	6,9	8,1	9,9	9,7	7,6	7,8	7,8	6,4	6,1	6,7	9,6	8,3	9,5	8,6	3,7	1,1	3,2	3,4
MS	7,3	8,9	10,0	9,9	8,9	7,3	6,9	7,1	5,5	7,9	9,7	8,8	9,3	8,9	4,7	0,3	4,5	4,6
BR	7,3	9,1	8,7	8,1	8,5	7,3	7,5	6,6	7,6	8,3	9,8	7,6	8,3	7,8	5,7	1,8	6,0	5,0

APÊNDICE B

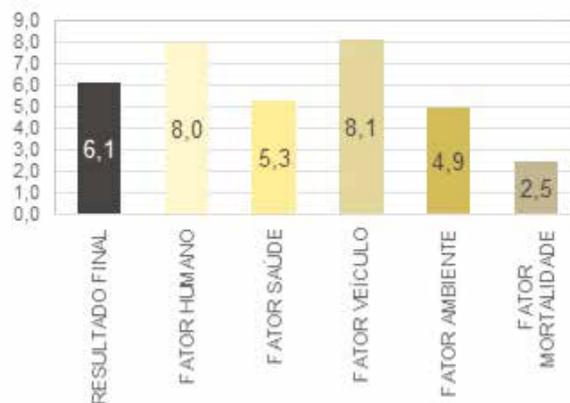
Notas por domínio da segurança viária por unidade da federação



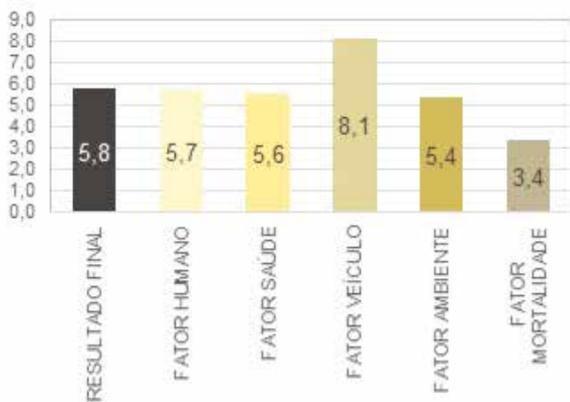
AMAPÁ



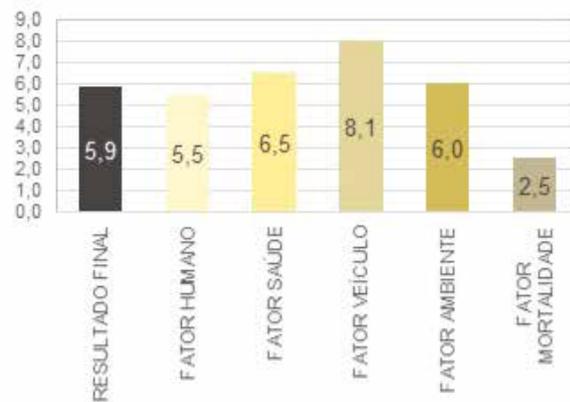
TOCANTINS



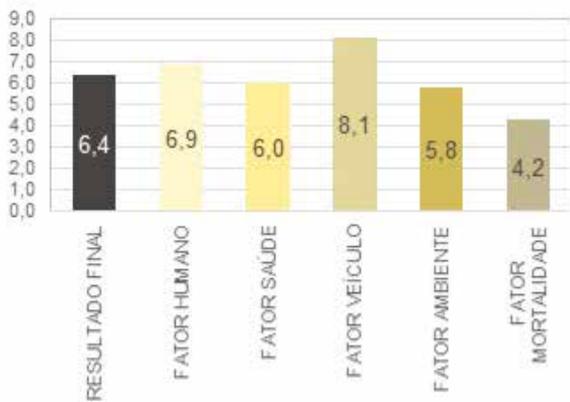
MARANHÃO



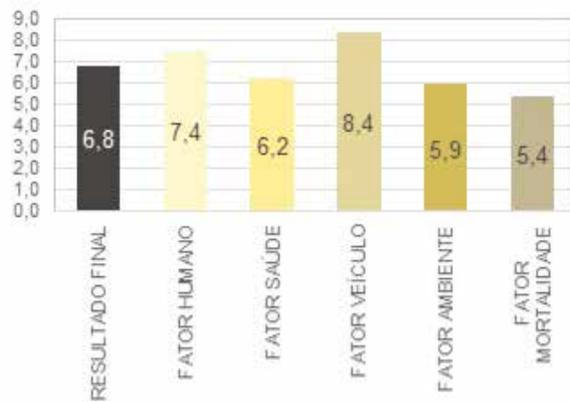
PIAUI



CEARÁ



RIO GRANDE DO NORTE

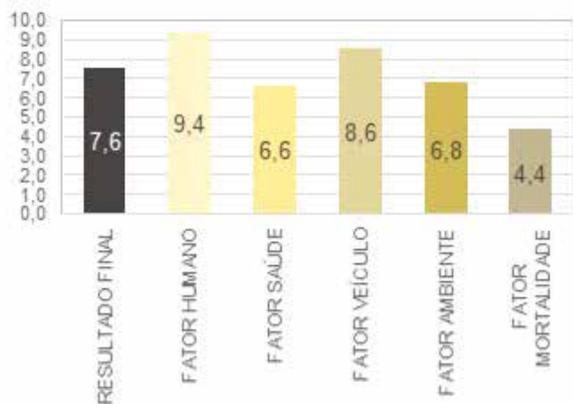


APÊNDICE B

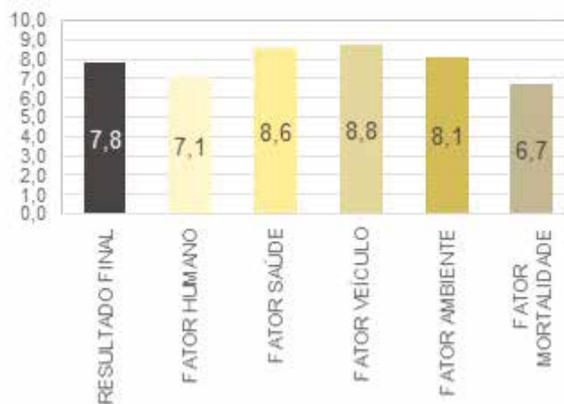
Notas por domínio da segurança viária por unidade da federação



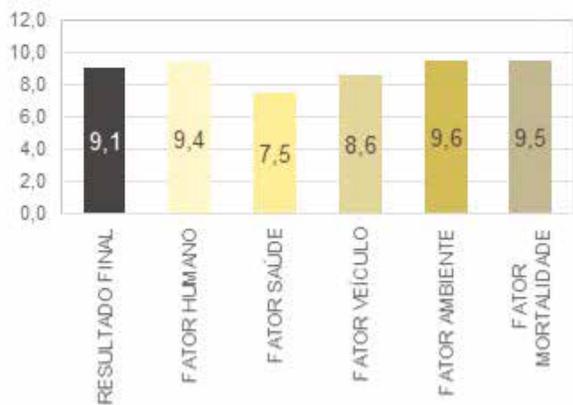
ESPIRITO SANTO



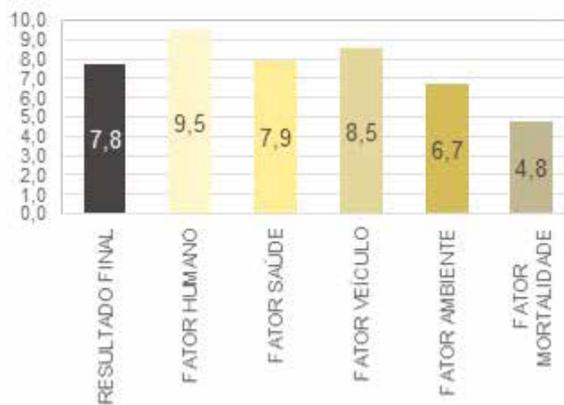
RIO DE JANEIRO



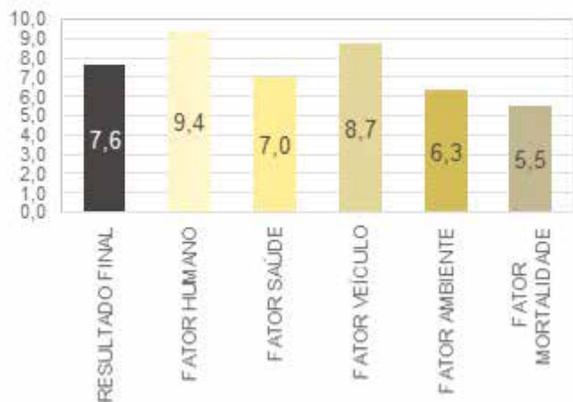
SÃO PAULO



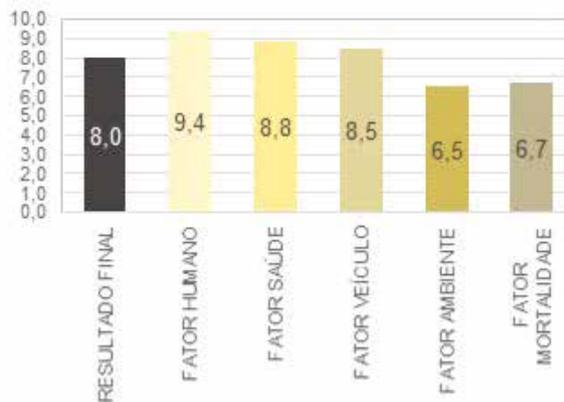
PARANÁ



SANTA CATARINA

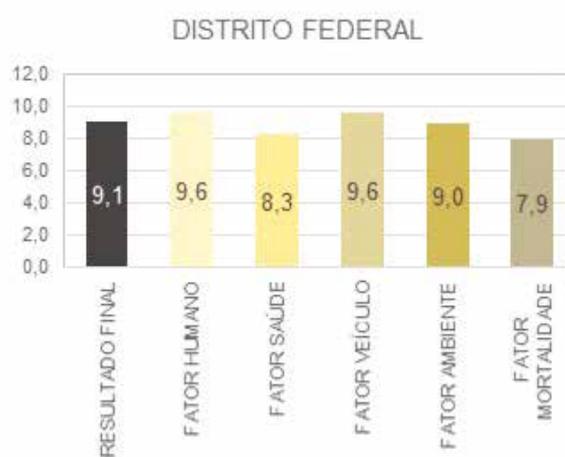
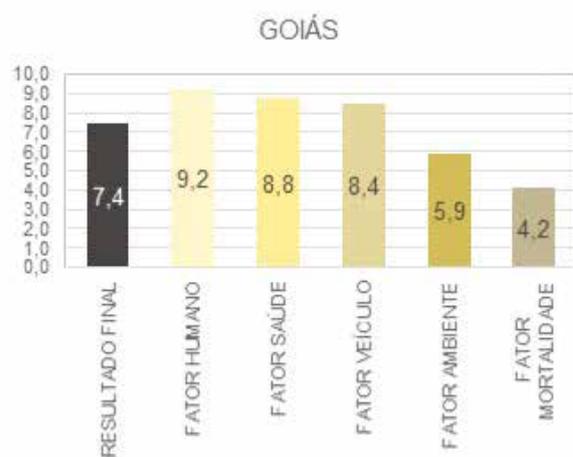
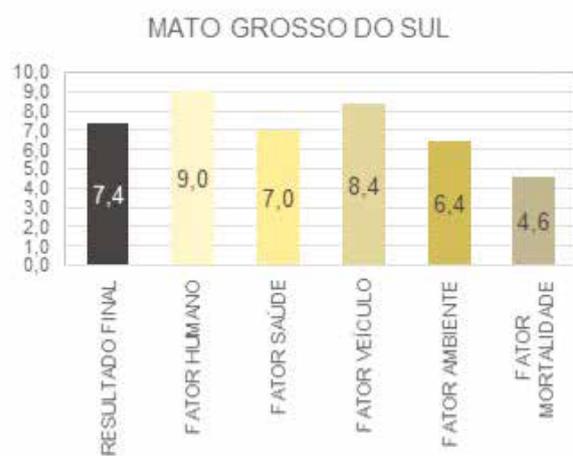


RIO GRANDE DO SUL



APÊNDICE B

Notas por domínio da segurança viária por unidade da federação



Referências Bibliográficas

- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP. **Relatório Geral 2014**. São Paulo: ANTP, 2018a. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-2014-v10.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2020.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP. **Relatório Geral 2015**. São Paulo: ANTP, 2018b. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-2015-v6.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2020.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP. **Relatório Geral 2016**. São Paulo: ANTP, 2018c. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-2016-v6.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2020.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP: **Relatório geral 2017**. São Paulo: ANTP, 2020. Available: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-de-mobilidade-urbana-da-antp--2017.pdf>.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. Calculadora do Cidadão. Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAO/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores>.
- BASTOS, J. T. **Análise Estratégica da Segurança viária no Brasil**: Pesquisa de índices e Indicadores. 2014. 290 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, São Paulo, 2014.
- BASTOS, J. T.; SHEN, Y.; HERMANS, E.; BRIJS, T.; WETS, G.; FERRAZ, A. C. P. Road safety performance in Brazil: towards a composite indicator. *In*: INTERNATIONAL CONFERENCE ROAD SAFETY ON FIVE CONTINENTS (RS5C 2016), 17., 2016, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: Anpet, 2016.
- BASTOS, J. T.; SHEN, Y.; HERMANS, E.; BRIJS, T.; WETS, G.; FERRAZ, A. C. P. Traffic fatality indicators in Brazil: State diagnosis based on data envelopment analysis research. **Accid. Anal. Prev.**, v. 81, p. 61-73, 2015. DOI: 10.1016/j.aap.2015.01.024.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**: Seção 1. Brasília, DF, 25 set. 1997. p. 21353. Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em: 01 abr. 2020.
- BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução CONTRAN nº 84, de 19 novembro de 1998. Estabelece normas referentes à Inspeção Técnica de Veículos - ITV de acordo com o artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 20 nov. 1998.
- BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução CONTRAN nº 716, de 30 novembro de 2017. Estabelece a forma e as con-

dições de implantação e operação do Programa de Inspeção Técnica Veicular em atendimento ao disposto no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito. 2017. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 8 dez. 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Pesquisa Mobilidade da População Urbana 2017**. Brasília: CNT/NTU, 2017.

DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS (DATASUS). SIM-Sistema de Informações de Mortalidade. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=061008>. Acesso em: 29 jan. 2020.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Municipalização do trânsito**: roteiro para aplicação. Brasília: Denatran, 2000.

FERRAZ, A. C. P.; RAIA JUNIOR, A. A.; BEZERRA, B. S.; BASTOS, J. T.; SILVA, K. C. R. **Segurança viária**. São Carlos: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DO TRÂNSITO SEGURO. **Veja dados alarmantes sobre a relação entre frota de veículos, emissão de gases e aumento da temperatura**. 19 out. 2015. Disponível em: <http://fptransitoseguro.com.br/ver/veja-dados-alarmantes-sobre-a-relacao-entre-frota-de-veiculos-emissao-de-gases-e-temperatura>. Acesso em: 30 jan. 2020.

GOMES, Irene; RENAUX, Pedro. Nova proposta de classificação territorial mostra um Brasil menos urbano. **Agência IBGE Notícias**, 31 jul. 2017.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**: relatório executivo. Brasília: Ipea; ANTP, 2003.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO.

Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras: Relatório Executivo. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

JINDAL, A.; MUKHERJI, S. World report on road traffic injury prevention. **Medical Journal, Armed Forces India**, n. 61, v. 1, p. 91-91, dec. 2004. DOI: 10.1016/s0377-1237(05)80135-2.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Declaração de Moscou. **Primeira Conferência Ministerial Global Sobre Segurança Rodoviária**: Tempo De Agir. Moscou, Rússia: 20 nov. 2009.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Declaração de Brasília. **Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito**. Brasília, Brasil: 2015. Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12508:segunda-conferencia-global-sobre-seguranca-viaria.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Declaração de Estocolmo. **Terceira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária**. 19-20 feb. 2020. Disponível em: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2020. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária 2015**: Sumário. Genebra, Suíça: OMS, 2015. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1. Acesso em: 12 dez. 2019.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety**: Time for Action. Geneva: WHO, 2009. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840_eng.pdf. Acesso em: 20 jul. 2020

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Moscow Declaration. **First Global Ministerial Conference on Road Safety**: Time for Action, 19-20 Nov. 2009.

NOTAS

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Brasilia Declaration. **Second Glob. High-level Conf. Road Saf.**: Time Results Bras., 18-19 nov. 2015. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Decade of Action for Road Safety 2011-2020**: global launch, 2011.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020**. 2011. Disponível em: <http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Global+Plan+for+the+Decade+of+Action+for+Road+Safety+2011-2020#0>.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety 2015**. Geneva, Suíça: WHO, 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Geneva, Suíça: WHO, 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Stockholm Declaration. **Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030**, 19-20 Feb. 2020. Disponível em: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2020.

UNITED NATIONS. **Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development**. New York: UN, 2015. DOI: 10.1201/b20466-7.

¹ Wikipedia - <https://pt.wikipedia.org/wiki/Acidente>

² (ORIGEM DA PALAVRA, 2020 - <https://origem-dapalavra.com.br/palavras/acidente/>).

³ A mortalidade de pedestres no trânsito foi tema de um relatório já publicado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, o qual pode ser consultado em: <https://www.onsv.org.br/quem-anda-a-pe-precisa-de-mais-atencao/>



www.onsv.org.br



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

