



RELATÓRIO ANUAL 2012



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

ÍNDICE

PALAVRA DO
PRESIDENTE

01

QUEM
SOMOS

03

ESTRATÉGIA
DE ATUAÇÃO

07

UM OLHAR
PARA AS
CONSEQUÊNCIAS

13

REALIZAÇÕES
2012

29

PERSPECTIVA

39

EIXOS DE
ATUAÇÃO

05

CENÁRIO

09

ATORES DO
TRÂNSITO

23

ALIANÇAS
ESTRATÉGICAS

35

PALAVRA DO PRESIDENTE

Em 2012 concluímos uma importante etapa das atividades do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária. Com satisfação podemos afirmar que o intenso trabalho realizado alicerçou fundamentais conquistas em busca da mudança da triste realidade dos acidentes de trânsito no Brasil. Uma realidade conhecida a muito tempo, debatida em vários fóruns, congressos, seminários, mas ainda sem solução. Os impactos sociais, emocionais, econômicos e de infraestrutura tornaram-se uma realidade muito próxima da vida de qualquer cidadão brasileiro.

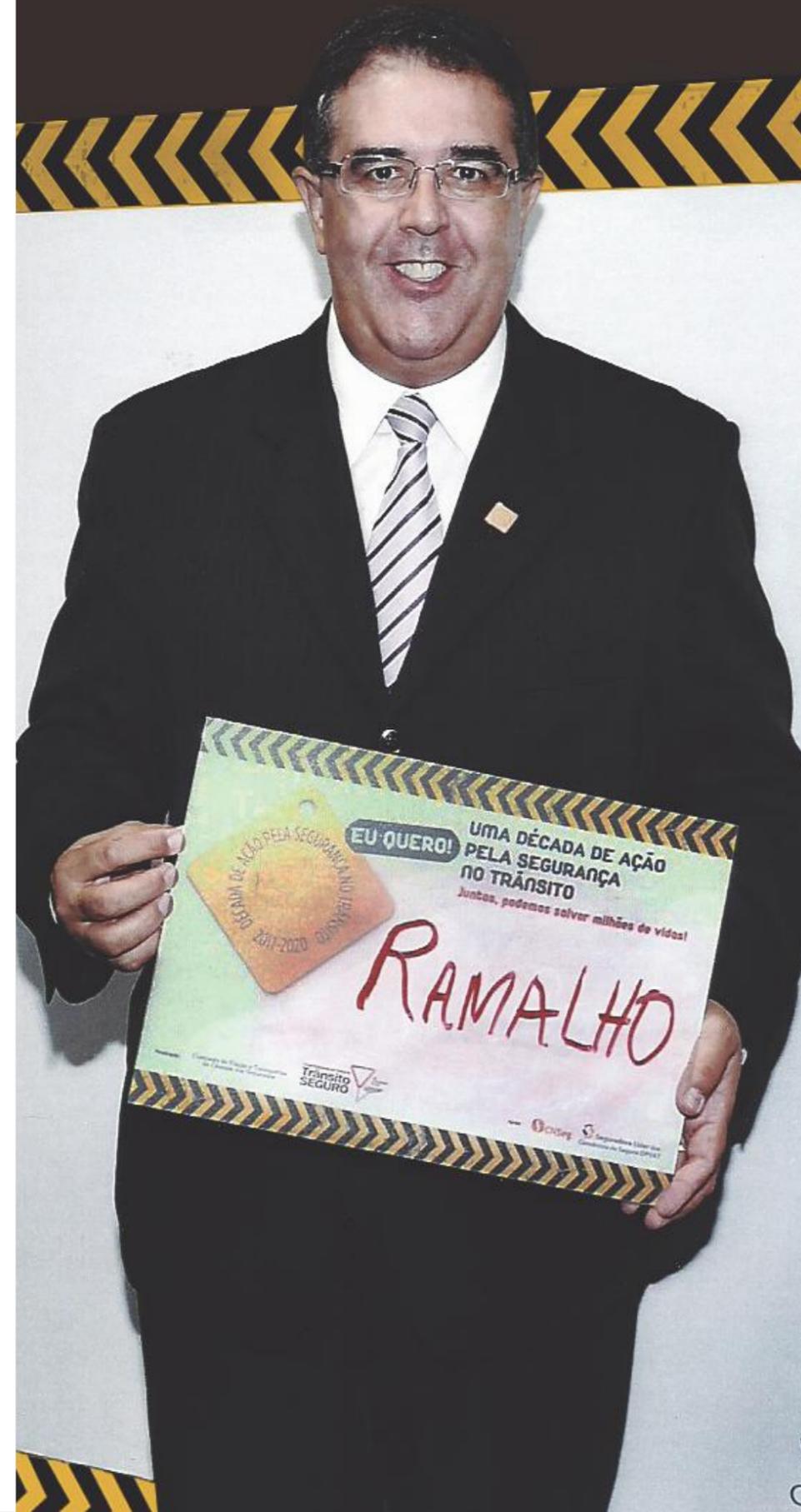
Antigamente, víamos ou ouvíamos falar de acidentes de trânsito nos veículos de comunicação, atualmente, infelizmente contamos e vivenciamos os acidentes que nós ou pessoas próximas sofrem.

Os acidentes de trânsito no país são tratados como uma fatalidade, obra divina, sendo que é sabido que por trás de cada um deles há imprudência e/ou negligência e/ou inexperiência, seja do condutor do veículo (bicicleta, moto, carro, ônibus, caminhão) ou pedestre.

O OBSERVATÓRIO nasce para auxiliar na mudança desta realidade, desenvolvendo estudos e pesquisas, gerando dados e informações, em busca da redução de acidentes de trânsito para reestabelecer a paz nesta guerra cotidiana que mata, sequela e fere milhares de vidas todos os anos.

Esta conquista virá com o esforço conjunto da sociedade civil organizada participando e discutindo com todos os atores envolvidos com o sistema trânsito, os governos federal, estadual e municipal, assim como da iniciativa privada, apresentando propostas de ações concretas e exequíveis.

Há muito a ser feito, e ciente das dificuldades e desafios o OBSERVATÓRIO elaborou todo seu plano estratégico alinhado com os pilares definidos pela ONU – Organização das Nações Unidas, pontuando as prioridades de atuação para os próximos anos. Esta atuação está também alinhada com nossa VISÃO, de ser agente catalisador junto à sociedade brasileira fomentando, desenvolvendo e implementando ações e esforços necessários para mudança desta realidade.



DIRETOR PRESIDENTE

JOSÉ AURELIO RAMALHO

INTRODUÇÃO

Comprovado comprometimento no desenvolvimento de estudos, pesquisas que resultaram na elaboração de resoluções e leis visando à redução de acidentes. Atua há 32 anos no segmento automotivo, sendo que nos últimos 15 anos vem desenvolvendo projetos que auxiliam o mercado automotivo e a sociedade no que tange a melhorias na segurança viária e veicular.

ABAIXO ALGUMAS DAS AÇÕES:

Desenvolveu, implantou e dirigiu a Campanha "CHEGA DE ACIDENTES" (www.chegadeacidentes.com.br) que se iniciou em 2009 e esta em vigor até a presente data, e obteve apoio das principais entidades empresariais, jornalísticas, sociedade civil organizada, sindicatos, associações de todo país.

Participou ativamente na criação de várias leis que contribuem para a redução das vítimas de acidente de trânsito.

Membro convidado da Frente Parlamentar em Defesa Do Trânsito Seguro.

Participou em diversos congressos nacionais e internacionais em prol da segurança viária e veicular, dentre eles:

- Década de Ação pela Segurança no Trânsito - Fórum da ONU realizado em Moscou, Rússia a convite do Governo Brasileiro;
- Década de Ação pela Segurança no Trânsito - Fórum da ONU realizado em Nova Iorque, Estados Unidos a convite da ONU;
- RIO+20 - Fórum de Sustentabilidade do Planeta realizado no Rio de Janeiro, a convite do Congresso Nacional para assuntos relacionados a mobilidade sustentável.

FORMAÇÃO ACADEMICA:

- Especialização em Administração & Negócios FEA-USP
- Pós Graduação em Administração Empresarial
- Pós Graduado em Tecnologia Digital
- Superior em Tecnologia Eletrônica
- Superior em Administração Empresarial

QUEM SOMOS

O OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), em conformidade com a lei 9.790/1999, com reconhecimento pelo Ministério da Justiça.

Criado por iniciativa de profissionais de diferentes áreas relacionadas ao trânsito (Educação, Fiscalização, Legislação, Engenharia, Indústria, entre outras), o OBSERVATÓRIO desenvolve estudos e pesquisas relacionadas com a segurança viária e veicular, das quais geram dados e informações para a sociedade, cumprindo assim seu papel de agente público e social na geração de conteúdos para o planejamento, análise e implementação de ações de segurança viária e veicular.

E PORQUE OBSERVATÓRIO? Do Observar :

v.t. Cumprir, respeitar, obedecer, examinar, analisar, verificar, espiar, vigiar, advertir, notar, ver, replicar, ponderar



VISÃO

Ser agente catalisador da Sociedade Brasileira na Gestão da Segurança Viária e Veicular

Por meio de Estudos & Pesquisas, Dados & Informação, Educação e Advocacy, atuamos para promover os subsídios técnicos necessários para o desenvolvimento seguro do trânsito em prol do cidadão.

MISSÃO

ATRIBUTOS E VALORES

IMPARCIALIDADE

Atuar com os diversos segmentos da sociedade com objetivo único de desenvolver o trânsito seguro

INTEGRIDADE

Garantir que nossas práticas reflitam o discurso de nossa organização com base no respeito interno e junto a sociedade

EXCELÊNCIA

Garantir que nosso corpo técnico tenha expertise e qualidade necessárias para desenvolvimento dos projetos e ações

TRANSPARÊNCIA

Focar na eficiência e eficácia da aplicação dos recursos e na prestação de contas

COMPROMISSO

Ser sempre fiel ao lema "Eu posso e vou fazer mais por um trânsito seguro"

EIXOS DE ATUAÇÃO

ESTUDOS E PESQUISAS



Aprofundamento técnico e embasamento científico, nacional e internacional, para análise e tomada de decisões na adoção de ações junto aos setores público e privado.

EDUCAÇÃO



CHA - Conhecimento, Habilidade e Atitude. Divulgação a sociedade de conteúdos visando a formação de opinião e a consequente mudança de comportamento do cidadão para um trânsito mais seguro.

DADOS E INFORMAÇÕES



Gerados através de estudos e pesquisas, são a fonte de conteúdo para análises comparativas, quantitativas e qualitativas na avaliação para tomada de decisão.

ADVOCACY



Desenvolvimento de argumentos e materiais que objetivam influenciar as decisões de ordem pública, no âmbito dos sistemas político, econômico, social e institucional.

ESTRATÉGIA DE ATUAÇÃO

De acordo com o relatório global sobre a situação da segurança viária, primeira análise detalhada em 178 países, publicada em 2009 pela Organização Mundial da Saúde, ferimentos causados por acidentes de trânsito são um problema de saúde pública, principalmente nos países de média e baixa renda.

O OBSERVATÓRIO alicerçou seu planejamento e conseqüentemente suas ações no relatório emitido pela **Organização das Nações Unidas** e pela **Organização Mundial de Saúde**,

assim como no Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 a 2020, no qual teve participação ativa na elaboração.

Para cada um dos pilares (Fiscalização, Infraestrutura, Segurança Veicular, Educação e Saúde), o OBSERVATÓRIO definiu qual será seu posicionamento e ações para os próximos anos.

Conheça o resumo de nosso plano de ações elaborado e iniciado em 2012:

EIXOS DO OBSERVATÓRIO TRABALHADOS JUNTO AOS PILARES DA ONU



Fiscalização

PILAR 1

Adotar e/ou implementar plenamente os instrumentos jurídicos definidos pela Organização das Nações Unidas e incentivar a criação de instrumentos para a segurança viária regional. Incentivar a criação de parcerias multisetoriais e a ação de entidades de liderança com capacidade de desenvolver e conduzir a entrega de estratégias nacionais de segurança viária, planos e metas apoiadas pela coleta de dados e pesquisas para avaliar projetos de contramedidas, além de monitorar sua implementação e eficácia.

Principais eixos ONSV



Principais eixos ONSV



Aumentar a segurança e a qualidade das obras inerentes à proteção de redes rodoviárias, para o benefício de todos os cidadãos, especialmente os mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas).

Infraestrutura

Segurança Veicular

PILAR 3

Incentivar a implantação universal de veículos com tecnologias de segurança passiva e ativa, por meio da adoção de relevantes padrões globais e da criação de sistemas de informação dos consumidores, além de incentivos para acelerar a adoção de novas tecnologias. Fomentar e apoiar tecnicamente a implantação de um centro independente de homologação e realização de testes veiculares no Brasil.

Principais eixos ONSV



Principais eixos ONSV



Desenvolver programas abrangentes para melhorar as estradas e o comportamento dos usuários. Fiscalização contínua e ampliação de leis e normas, combinadas com a sensibilização do público por meio de campanhas para universalizar o uso de cinto de segurança e do capacete por motociclistas e ciclistas.

Educação

PILAR 4

Saúde

PILAR 5

Aumentar a capacidade de resposta a emergências pós-acidentes e melhorar a capacidade dos sistemas de saúde e outros relacionados, para fornecer tratamento apropriado e condições adequadas para a reabilitação das vítimas de acidentes.

Principais eixos ONSV



OBJETIVOS GERAIS

Sustentado no Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, que concentra um conjunto de medidas que têm como objetivo contribuir para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, o OBSERVATÓRIO, por meio de Estudos e Pesquisas, Dados e Informação, Educação e Advocacy, a médio e longo prazo, visa contribuir sensivelmente para o alcance das metas estipuladas no documento.

O plano abrange um conjunto de medidas num horizonte determinado de tempo. Não obstante, poderá ser transformado em programa de governo, por meio das políticas públicas implementadas por diversos ministérios, órgãos públicos, iniciativa privada, sociedade civil organizada e empresas estatais. Trata-se, portanto, de um conjunto articulado de medidas intersetoriais, pelas quais se estabelecem ações, metas e cronogramas de execução, visando à redução de acidentes e mortes no trânsito.

08

CENÁRIO

TRÂNSITO NO MUNDO

A cada ano morrem aproximadamente 1,3 milhão de pessoas em consequência de acidentes de trânsito (mais de 3 mil pessoas por dia) e estima-se que outros 50 milhões sofrem lesões que os incapacitam, parcial ou totalmente. Isso significa que a cada seis segundos alguém perde a vida ou fica gravemente ferido por causa de um acidente de trânsito.

Das mortes provocadas por acidentes de trânsito, 90% acontecem em países em desenvolvimento. Uma das razões desta realidade é o acelerado crescimento urbano desses países,

que se concentra em regiões que são forçadas a ampliar a capacidade de sua rede viária, frequentemente às expensas da segurança dos usuários, especialmente os mais vulneráveis – motociclistas, ciclistas, pedestres e usuários de transporte não motorizados.

O cenário é preocupante não só pelo sofrimento das famílias, que de forma nenhuma pode ser medido em termos financeiros, mas também pelas consequências econômicas associadas aos danos materiais derivados da perda e do conserto dos veículos. Mais grave ainda



“ Uma das razões desta realidade é o acelerado crescimento urbano desses países, que se concentra em regiões que são forçadas a ampliar a capacidade de sua rede viária ... ”

é a soma dos impactos econômicos e sociais relacionados com a incapacidade, os gastos com cuidados médicos e com a reabilitação de indivíduos produtivos, que em muitos casos são a única fonte de sustento de suas famílias.

Estudos revelam que na América Latina e Caribe, a taxa anual de acidentes de trânsito chega a 17 por 100 mil habitantes, quase o dobro da taxa média registrada em países de alta renda. Estudos realizados pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e pela

Associação Espanhola de Estradas apontam que 80% de todos os falecidos na região (América Latina e Caribe) se concentram em seis países (Brasil, México, Argentina, Venezuela, Peru e Colômbia) e que entre 50% e 70% das mortes ocorrem em zonas urbanas.

As perdas econômicas causadas pelos acidentes de trânsito oscilam entre 1% e 2% do PIB (Produto Interno Bruto) em alguns países da América Latina.

TRÂNSITO NO BRASIL



Para iniciar a análise do cenário do trânsito no Brasil, seria no mínimo necessário dispor de informações sobre a quantidade de mortes, feridos e sequelados, os custos, os locais com maior índice de acidentes e o horário com maior incidência de ocorrências, entre outros importantes dados, mas essas estatísticas infelizmente não existem de forma organizada, sistêmica, padronizada e, conseqüentemente, confiável. São várias fontes de informação com números muito diferentes.

Por esta razão, o OBSERVATÓRIO decidiu

nestes primeiros anos desenvolver uma base de dados confiável utilizando várias fontes e iniciou a parceria com a Seguradora Líder DPVAT, que possui dados sobre indenizações por mortes e ferimentos. Foram mais de 500 mil casos em 2012, em que os envolvidos têm nome, endereço, CPF e conta bancária, pela qual recebem o pagamento das indenizações. Mesmo considerando que nem todo acidente gerou uma indenização (muitos envolvidos não requerem o benefício), os números são alarmantes.

INDENIZAÇÕES PAGAS

Natureza da Indenização	Jan a Dez 2011	%	Jan a Dez 2012	%	Jan a Dez 2012 X Jan a Dez 2011
Morte	58.134	16%	60.752	12%	5%
Invalidez Permanente	239.738	5%	352.495	69%	47%
Despesas Médias (DAMS)	68.484	19%	94.668	19%	38%
TOTAL	366.356	100%	507.915	100%	39%

Fonte: Seguradora Líder DPVAT - Período: Jan a Dez/2011 e Jan a Dez/2012

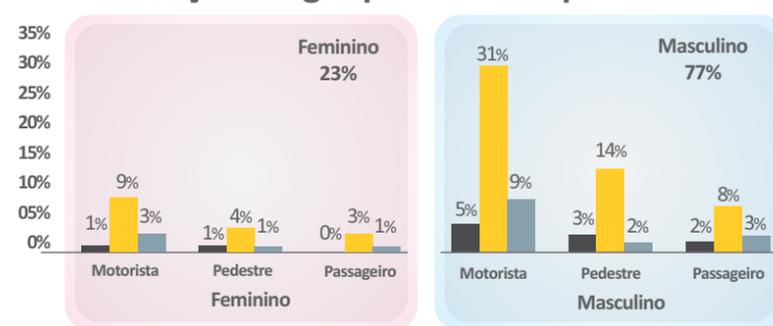


11 Indenizações Pagas por UF - Morte

Maior incidência Menor incidência

REGIÃO	UF	JAN A DEZ 2012	
		% REGIÃO	% BRASIL
CENTRO OESTE	GO	45%	4%
	MT	25%	3%
	MS	20%	2%
	DF	10%	1%
TOTAL CENTRO-OESTE		10%	
NORTE	PA	41%	3%
	RO	17%	1%
	TO	14%	1%
	AM	11%	1%
	AC	10%	1%
	AP	4%	0,5%
RR	3%	0,5%	
TOTAL NORTE		8%	
NORDESTE	BA	23%	6%
	CE	17%	5%
	PE	16%	4%
	MA	14%	4%
	PI	7%	2%
	PB	7%	2%
	SE	6%	2%
	AL	5%	1%
RN	5%	1%	
TOTAL NORDESTE		27%	
SUL	PR	44%	8%
	RS	30%	5%
	SC	26%	4%
TOTAL SUL		17%	
SULDESTE	SP	49%	19%
	MG	26%	10%
	RJ	19%	7%
	ES	6%	2%
TOTAL SUDESTE		38%	

Indenizações Pagas por Sexo e Tipo de Vítima



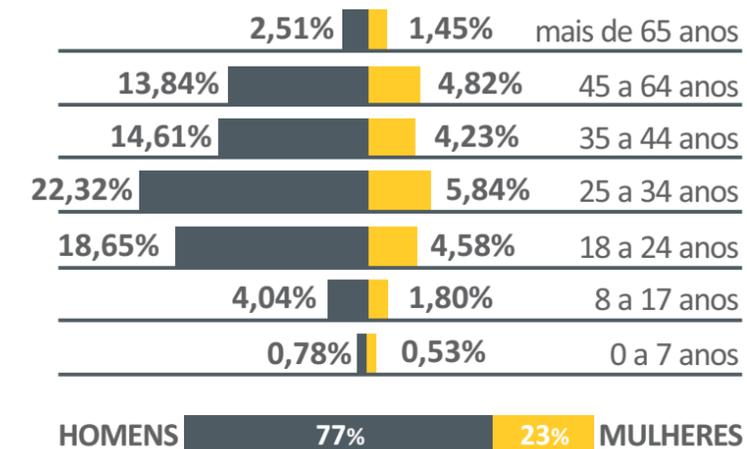
Fonte: Seguradora Líder DPVAT - Período: Jan a Dez/2012

● Morte ● Invalidez ● DAMS

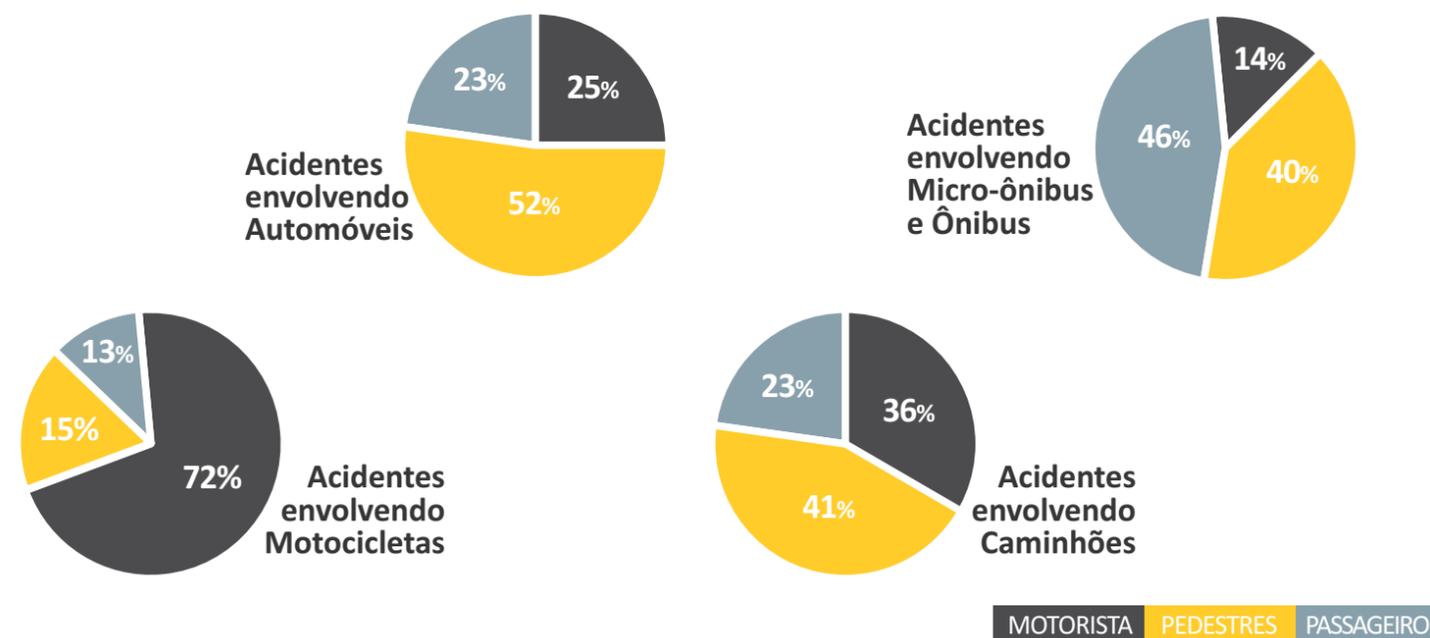
Cabe ainda ressaltar que a evolução dos números de um ano para outro não necessariamente reflete o crescimento do total de acidentes, uma vez que houveram campanhas da Seguradora Líder DPVAT no período divulgando os direitos de indenização das vítimas de acidentes de trânsito e incentivando a abertura de processos indenizatórios.

Não há, no relatório do DPVAT, dados que permitam avaliar onde acontecem os acidentes mais graves, se nas estradas ou nas vias urbanas, mas há boa variedade de dados sobre idade e sexo dos envolvidos, sua condição no momento do acidente e acerca dos tipos de veículos acidentados. Os quadros a seguir mostram esses números:

PIRÂMIDE ETÁRIA DAS INDENIZAÇÕES PAGAS



DISTRIBUIÇÃO DAS INDENIZAÇÕES PAGAS POR TIPO DE VEÍCULO E TIPO DE VÍTIMA



No ano de 2012, observou-se que os motociclistas foram as principais vítimas de acidentes (72%), já nos acidentes envolvendo automóveis e caminhões os pedestres foram os mais atingidos (52% e 41%, respectivamente) e, em acidentes de veículos coletivos, as principais vítimas foram os passageiros (46%).



Um dos pontos comumente não observados na ocorrência de um acidente são os impactos posteriores.

Se observa muito a “fotografia” do acidente, sem levar em conta suas consequências. Os impactos gerados em um único acidente podem ter influência direta em aspectos como:

GASTOS PÚBLICOS - RESGATE / HOSPITAIS

UM OLHAR PARA AS CONSEQUÊNCIAS





15

GASTOS PÚBLICOS - INFRAESTRUTURA



16

GASTOS PÚBLICOS - SOCIAIS



ALTO CUSTO EMOCIONAL

ATÉ QUANDO

508 mil Indenizações*

352 mil Invalidez permanente*

61 mil Mortos*

(*)Dados DPVAT 2012

Algumas das consequências que não se consegue mensurar são os “custos emocionais” e os traumas sobre famílias marcadas pelo acidente de trânsito, seja pela morte ou pela invalidez de uma pessoa que precisará ser ajudada e custeada pelo resto da vida.



CATÁSTOFRES EQUIVALENTES A ACIDENTES DE TRÂNSITO

ATENTADOS TERRORISTAS - 2.819 MORTOS

pelo número de acidentes seriam necessários

22 AO ANO

aproximadamente **2 ao mês**



QUEDA DE AVIÃO - 199 MORTOS

pelo número de acidentes seriam necessários

1 QUEDA AO DIA

ou **300 aviões ao mês**



DESMORONAMENTO - 872 MORTOS

pelo número de acidentes seriam necessários

70 AO ANO

cerca de **1.3 por semana**



TSUNAME - 11.063 MORTOS

pelo número de acidentes seriam necessários

6 AO ANO



INCÊNDIO EM BOATE - 239 MORTOS

pelo número de acidentes seriam necessários

MAIS DE 255 AO ANO

uma boate a cada **1,5 dias**



O QUE SIGNIFICA ESTE VOLUME DE MORTES POR ANO?

Os meios de comunicação têm, evidentemente, importantíssimo papel na disseminação de informação e na construção de atitudes. O OBSERVATÓRIO analisou alguns fatos e eventos amplamente noticiados e comentados por diversos meios de comunicação, como as principais doenças, fenômenos naturais, catástrofes e a Copa do Mundo no Brasil, e a relação com os impactos dos acidentes de trânsito.

61.000 MORTOS
EM ACIDENTES DE TRÂNSITO
NO BRASIL EM 2012

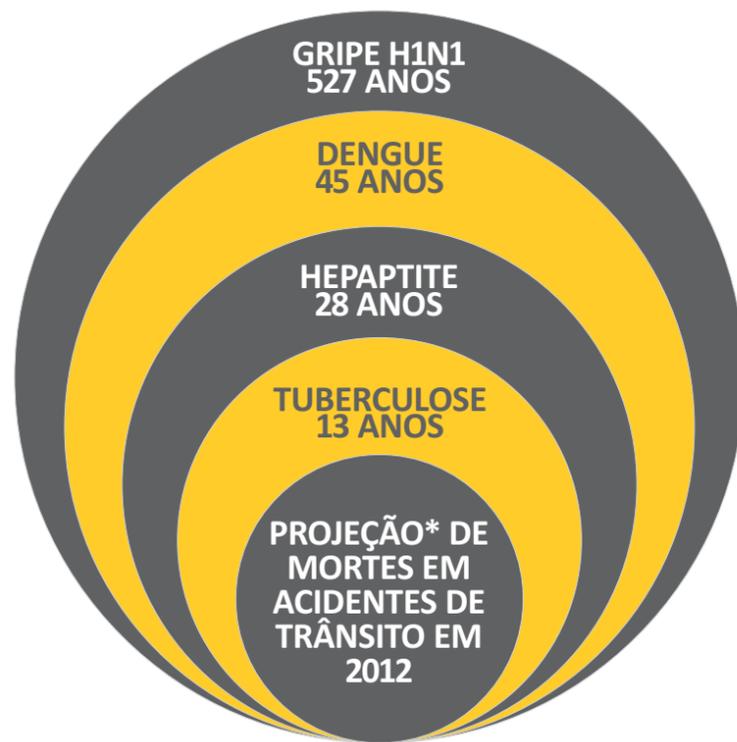


É preciso entender que o trânsito tornou-se um fator gerador de tristezas, de custos e de redução de produtividade econômica tão significativo quanto qualquer outra catástrofe, necessitando uma especial atenção dos meios de comunicação, que ainda tratam os milhares de casos como acidentes e não como eventos causados por negligência, imperícia ou imprudência. Para a mudança desta realidade, é necessário contar com o forte poder de gerar reflexão e mudança de atitude exercido pelos meios de comunicação, fazendo com que sociedade passe a encarar o acidente de

trânsito não mais como uma fatalidade, mas como um evento passível de ser evitado quando se tomam as devidas precauções.

O OBSERVATÓRIO, por meio de seus estudos, pesquisas e ações de educação, aborda os acidentes de trânsito e sustenta que, com trabalho consistente e amparado pelos meios de comunicação e pelos atores da gestão de trânsito, pode-se mudar a atitude dos cidadãos, uma das medidas primordiais para economizar vidas, sofrimentos e recursos.

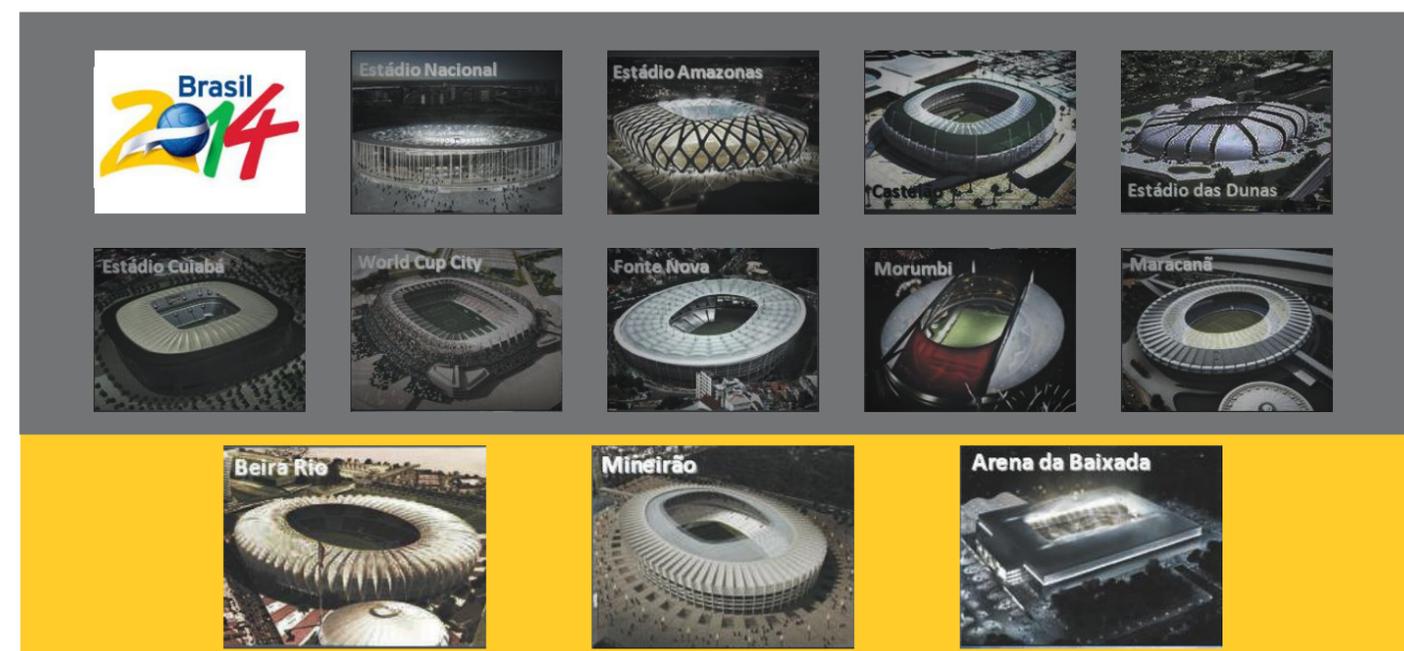
A CADA QUANTOS ANOS MORREM O EQUIVALENTE A 1 ANO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ?



COPA DO MUNDO NO BRASIL Capacidade de pessoas nos estádios da Copa

Estádio	Cidade	Capacidade	Gasto (R\$ Milhões)
Fonte Nova	Salvador	56.500	592
Arena Dunas	Natal	42.086	417
Castelão	Fortaleza	64.846	518
Arena Pernambuco	Recife	44.248	500
Arena Amazônia	Manaus	42.377	583
Estádio Nacional (Mané Garrincha)	Brasília	70.042	1.000
Arena Pantanal	Cuibá	42.968	518
Arena São Paulo (Fielzão)	São Paulo	65.807	820
Maracanã	Rio de Janeiro	76.935	882
Mineirão	Belo Horizonte	62.547	695
Arena Baixada	Curitiba	40.000	234
Beira-Rio	Porto Alegre	50.287	330
OCUPAÇÃO TOTAL DOS ESTÁDIOS		658.643	7.089

Total de indenizações efetuadas pelo seguro DPVAT: **507.915**
 Ocupação dos estádios com vítimas do trânsito: **77%**



“ A quantidade de mortos e sequelados permanente, vítimas de acidentes de trânsito em 2012, é o bastante para lotar 9 dos 12 estádios da Copa do Mundo de 2014. ”

ATORES DO TRÂNSITO

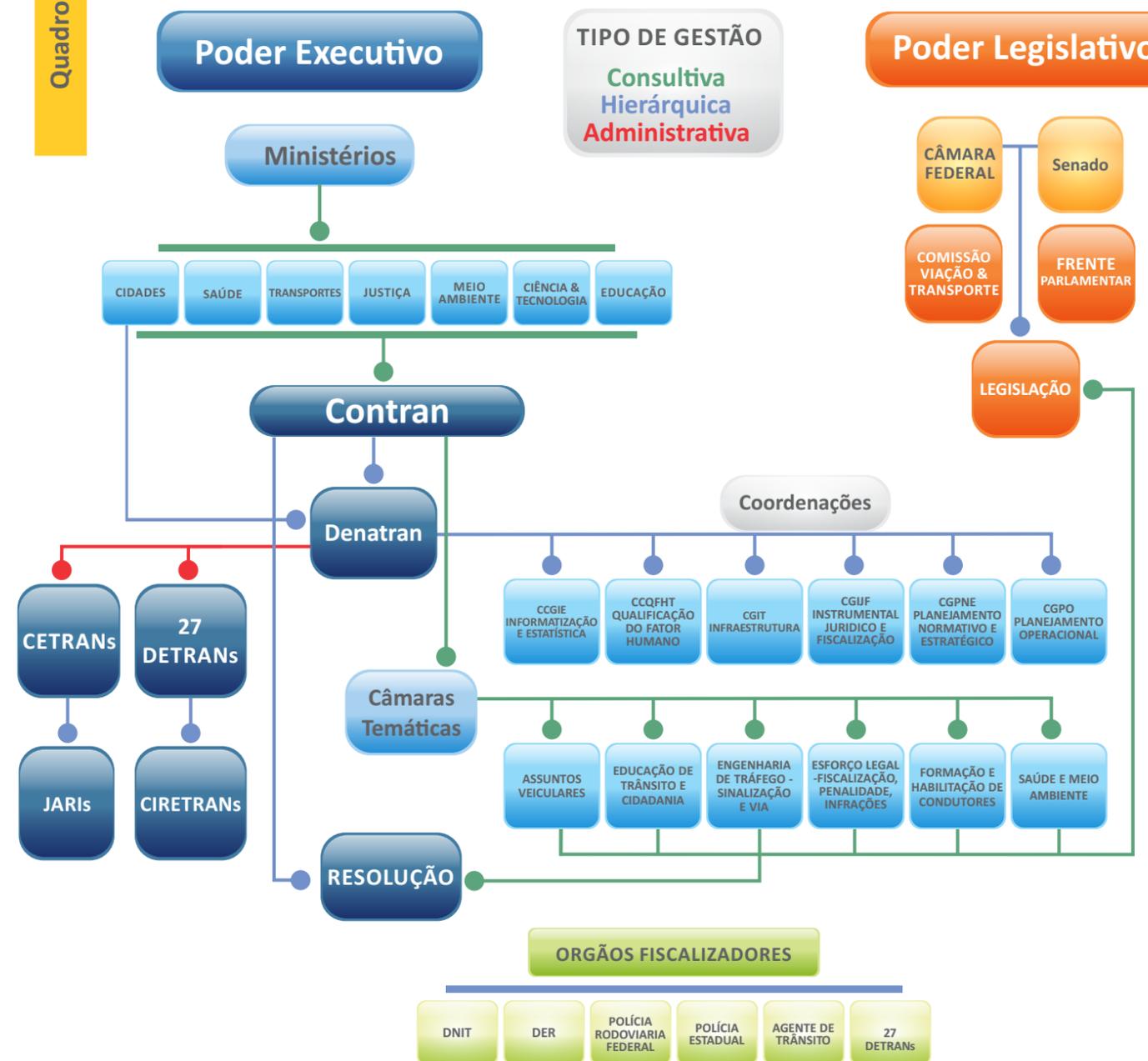
Como se relacionam, suas atribuições, os conflitos e falhas de articulação que impedem o bom funcionamento do sistema.

A Inspetoria de Veículos, primeira entidade brasileira destinada a cuidar do trânsito, foi instalada em 1853, simultaneamente à edição da lei pioneira sobre o tráfego de veículos, sancionada por D. Pedro II, quase vinte anos antes de chegar ao país o primeiro automóvel.

Se qualquer um é capaz de ver o quanto o trânsito se complicou desde então, é quase inacreditável o que a nossa vocação burocrática foi capaz de realizar em termos de complexidade na gestão de um processo que, tecnicamente, seria bem simples. Organizar o trânsito, em tese, consiste em definir quem pode transitar numa determinada via, por onde deve fazê-lo, com qual ordem de prioridade entre os diversos veículos e os pedestres e que limites a que se respeitar em relação a velocidade, estacionamento, conversões e travessias.

Para dar conta dessa tarefa, o Brasil construiu um modelo que hoje envolve mais de uma centena de entidades oficiais, que se relacionam hierarquicamente, administrativamente ou em caráter consultivo. O cipoal de siglas e relacionamentos pode ser conferido no **Quadro 1**. O mais grave, porém, não é a existência desse quase incompreensível organograma, mas sim as enormes inconsistências observadas no seu funcionamento. Essas falhas abrem brechas tanto para disfunções legislativas (como as famosas leis que não “pegam” por falta de fiscalização ou acordo entre órgãos oficiais) quanto medidas inconsequentes ou francamente prejudiciais ao processo. Em alguns casos isso é resultado de voluntarismo regulatório; em outros, é produto de articulação nos bastidores, em lugar da legítima discussão pública das propostas, e encontram respaldo em elos humanos e frágeis da cadeia.

Quadro 1



O resultado desse conjunto de circunstâncias é que um dos grandes problemas no trânsito e no sistema viário brasileiro está na sua organização burocrática. Entender, assim, essa rede complexa, mapeá-la, destrinchá-la, foi uma das primeiras tarefas a que se propôs o OBSERVATÓRIO. Desconstruindo o

sistema, numa análise pontual de cada parte do conjunto, pôde-se estabelecer o modelo de funcionamento do todo – e principalmente conhecer os pontos mais frágeis, o que permite estabelecer prioridades na atuação da entidade, conforme sua visão e de acordo com sua missão.

Já se chamou a atenção para o Quadro 1. Cabe entender o que é cada entidade e o que faz ou deveria fazer. Esquecendo o passado legislativo, já que a proposta é olhar para o futuro da segurança, cabe considerar apenas a legislação em vigor. E a principal regra vigente é o Código de Trânsito Brasileiro, de 1997 onde no seu artigo 5º, define o Sistema Nacional de Trânsito. Esse conjunto alinha a partir do Ministério das Cidades a coordenação máxima do sistema. Depois dele:

DENATRAN - É o Departamento Nacional de Trânsito, órgão máximo da esfera executiva, cujo dirigente, escolhido pelo ministro, preside também o Contran (Conselho Nacional de Trânsito). O Denatran, por meio de portarias e de suas seis coordenações, faz convênios com entidades privadas, homologa produtos e sistemas e credencia empresas de serviços relacionados a inspeção veicular. Também administra os sistemas nacionais de registro de veículos e habilitações. Em princípio, segue as orientações do Contran.

CONTRAN - Tem função normativa e consultiva, emitindo resoluções e deliberações sobre normas e regulamentos de trânsito; integração do sistema nacional; formação de condutores; licenciamento, características e utilização de veículos; metodologias, procedimentos e sistemas de fiscalização; punições, multas e sua compensação entre unidades da federação; e modelos de sinalização. Divide-se em seis câmaras temáticas, compostas por representantes de seis ministérios e de entidades civis que opinam sobre os temas em debate.

DNIT - O Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes, que substituiu o DER (Departamento de Estradas de Rodagem),



cuida do planejamento, da ampliação e da conservação da malha rodoviária federal. É também o responsável pela aplicação de multas por excesso de peso, controlando os postos de fiscalização, e por excesso de velocidade, com a implantação de lombadas eletrônicas. O órgão se subordina ao Ministério dos Transportes e tem presidente e seis diretores nomeados pelo Presidente da República. O DNIT mantém um instituto de pesquisas voltado para estudos de engenharia e segurança viária.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – Está vinculada ao Ministério da Justiça e, na sua ação de fiscalização nas rodovias federais, cuida prioritariamente do trânsito e da segurança pública, com ações repressivas relativas a tráfico de drogas, roubos de veículos e trabalho escravo, entre outras. Divide-se em 21 superintendências regionais, 5 distritos regionais, 150 delegacias e 400 postos de fiscalização.

DETRANS - São as instâncias estaduais, que atuam com função executiva e também fiscalizatória, por meio de convênios com as polícias dos Estados e com órgãos municipais. Têm responsabilidade pela habilitação de condutores, pelo registro de veículos e pela gerência do sistema de autuações. Suas relações com o Denatran e com entidades municipais é administrativa, porque são constituídas pelos governos locais.

CETRANS - Os conselhos estaduais, cujos presidentes são nomeados pelos governadores, têm regimentos definidos a partir do Contran e reúnem autoridades locais e membros da sociedade civil. Cuidam das normas de trânsito na esfera em que atuam, julgam recursos de decisões e punições em segunda instância, determinam as

atividades dos Detrans e resolvem conflitos entre municípios em questões de trânsito.

DERs - Cada Departamento Estadual de Trânsito tem responsabilidade pela infraestrutura rodoviária nas unidades da Federação e pela aplicação de multas por meio de sistemas eletrônicos e de controle de peso de veículos. Os DERs normalmente estão vinculados às estruturas das secretarias de transporte de cada Estado.

POLÍCIA RODOVIÁRIA ESTADUAL - Reproduzem, na esfera estadual, as atividades da Polícia Rodoviária Federal, mas fazem parte da estrutura das Polícias Militares, que, por sua vez, estão vinculadas às secretarias de Segurança Pública.

CIRETRANS - As Circunscrições Regionais de Trânsito têm sede nos municípios, mas são órgãos estaduais, que funcionam como delegacias dos Detrans. Na prática, atuam como postos avançados do órgão estadual e cuidam dos registros locais de habilitação e de veículos.

Órgãos Municipais de Trânsito - O Código de Trânsito Brasileiro, estabeleceu a municipalização da gestão e da fiscalização. No entanto, apenas 24% dos municípios aderiram ou tiveram condições de seguir essa determinação, criando instâncias locais executivas, de fiscalização e as respectivas juntas recursais.

JARIS - As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações atuam como entidades de primeira instância no processo de apelação quanto a multas e punições relativas a infrações de trânsito. Por resolução do Contran, deve haver uma JARI para cada entidade executiva de trânsito e também para a Polícia Rodoviária Federal. Cada Jari deve ter, no mínimo, três integrantes: uma pessoa com conhecimento técnico, um representante do órgão autuador e um membro de entidade civil com atividade relacionada ao trânsito.

Análise

Nota-se tanto pela descrição dos órgãos oficiais quanto pelo mapeamento dos relacionamentos entre eles e outras entidades relacionadas ao assunto, a complexidade do sistema gera mais pontos de conflito e de sobreposição de funções do que soluções efetivas para a regulamentação, fiscalização e implementação de medidas de gestão da infraestrutura e de segurança viária. Para ficar apenas num exemplo, há nada menos do que seis instâncias com atribuições fiscalizatórias (DNIT, Polícia Rodoviária Federal, Detrans, DERs, Polícias Rodoviárias Estaduais e, nas cidades que aderiram à municipalização, órgãos municipais). Cada uma deve constituir uma junta recursal e, com isso, perde-se uma parte do que poderia ser investido em educação, aperfeiçoamento da sinalização e adequação da infraestrutura, se não em termos de recursos financeiros, já que as multas significam arrecadação, pelo menos em termos de recursos humanos.

Além disso, 76% das prefeituras não aderiram ao sistema, seja por falta de recursos ou opção política de deixar a antipática lavratura de multas contra eleitores a outras instâncias, falta, principalmente na ponta do sistema, o órgão mais importante, não só para a gestão do trânsito, mas também para a criação de dados que permitiram, ao longo do tempo, definir prioridades e estabelecer padrões efetivamente nacionais.



REALIZAÇÕES

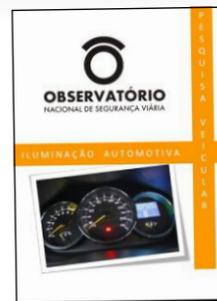
2012

Desde sua criação, o OBSERVATÓRIO vem desenvolvendo projetos relativos à segurança de trânsito e pesquisas relacionadas às condições de veículos e vias de tráfego. A seguir as principais realizações da entidade no ano de 2012:

29

- Convênio com o Sindimoto-SP. Objetivo: criar projetos de segurança viária específicos para a categoria dos profissionais da moto.

- Convênio com a Associação Brasileira de Defesa do Consumidor (PROTESTE). Objetivo: realizar pesquisas e produzir análises sobre itens de segurança relacionados a veículos e vias de trânsito.



- Realização de pesquisa sobre "Iluminação Automotiva". Objetivo: analisar as consequências da iluminação automática de instrumentos do veículo, adotada em diversos modelos produzidos no Brasil e sua possível influência na condução segura do automóvel.



- Lançamento do portal do OBSERVATÓRIO com o objetivo de divulgar e disseminar informações relativas a segurança no trânsito.



- Realização da pesquisa "Guia de compra de carro novo e usado". Objetivo: estudar e divulgar os aspectos de segurança mais importantes a se avaliar na compra de um veículo automotor.

30

- Publicação do artigo "Mais um kit de primeiros socorros?" Objetivo: analisar a lei de utilização de rastreadores veiculares e sua efetiva contribuição para o aspecto da segurança automotiva.

- Convênio com a coluna automotiva "Alta Roda", mantida pelo jornalista Fernando Calmon. Objetivo: ampliar a base de divulgação das análises de segurança do OBSERVATÓRIO.

- Convênio com o Insurance Institute for Highway Safety. Objetivo: trocar/ampliar as fontes de informação técnica sobre aspectos de segurança viária e veicular ao redor do mundo.

- Convênio com Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores (FENAUTO). Objetivo: canal de disseminação de conhecimento e treinamento para



- Realização do programa "Eleições em Trânsito". Objetivo: ministrar seminários na região metropolitana de Campinas (21 municípios) para candidatos a prefeitos e vereadores sobre a capacitação de parlamentares e gestores quanto a questões de segurança viária e veicular.

- Participação do Fórum Policy & Donor de Nova Iorque/EUA sobre segurança viária realizado no dia 2 de maio de 2012. O fórum apoiou a Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020, determinada pela ONU no Congresso de Moscou 2009 (OBSERVATÓRIO foi a única entidade não governamental presente no evento). Objetivo: acompanhar as apresentações de casos relacionados à "Década de Ação pela Redução de Acidentes"



- Realização do relatório de "Acompanhamento da Legislação sobre ABS". Objetivo: acompanhar a aplicação da legislação.



- Realização do relatório de "Acompanhamento da Legislação sobre AIRBAG". Objetivo: acompanhar a aplicação da legislação.



- Participação no Congresso Rio +20. Objetivo: obter elementos para o planejamento de ações combinadas de segurança em veículos ambientalmente eficientes.
- Publicação do artigo "Vamos brincar de fazer milagres". Objetivo: comparar totais de vítimas de catástrofes naturais e acidentes de trânsito, objetivando sensibilizar a sociedade e os meios de comunicação para a importância deste tema.

- Publicação de artigo sobre o "Comprometimento da Fórmula 1 com a Segurança Viária". Objetivo: analisar o papel de entidades de inquestionável prestígio na educação de trânsito.



- Participação no 10º Congresso Internacional do Movimento Brasil Competitivo (MBC). Objetivo: esclarecer o relacionamento entre segurança viária e perdas econômicas.

Frente Parlamentar em Defesa do
Trânsito SEGURO



- Convênio com a Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro. Objetivo: criar canal oficial para influenciar e analisar ações legislativas referentes a segurança viária.
- Participação no evento "Estratégia de Segurança no Trânsito – Plano de Ação 2010-2015". organizado pelo BID – (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e FIA – (Federação Internacional de Automóveis) realizado no dia 22 de agosto de 2012 em São Paulo/SP. Objetivo: contribuir na análise dos pontos prioritários em ações de curto prazo.



- Participação como palestrante da coletiva de imprensa da Seguradora Líder DPVAT realizada no dia 23 de agosto de 2012 no Rio de Janeiro. Na ocasião, o diretor-presidente do DPVAT, Ricardo Xavier, apresentou os números consolidados referentes ao primeiro semestre de 2012, com as estatísticas de acidentes de trânsito indenizados. Durante o encontro com a imprensa, Ricardo Xavier comentou o aumento das indenizações para vítimas de acidentes com motocicletas. O diretor-presidente do OBSERVATÓRIO, José Aurelio Ramalho, analisou as estatísticas apresentadas.



- Publicação do artigo "A burocracia congestionando a compra e venda de veículos". Objetivo: análise da perda de foco legislativo e distanciamento da prioridade de segurança.

JUNHO

JULHO

AGOSTO

SETEMBRO



33

- Publicação do artigo "Uma vacina contra os males do trânsito". Objetivo: analisar a desarticulação nas ações oficiais e na regulamentação e fiscalização do trânsito no Brasil.

- Palestra no 1º Congresso da Federação das Associações dos Revendedores (FENAUTO), sobre veículos novos e seminovos realizado em setembro de 2012 em Foz do Iguaçu/PR. Objetivo: esclarecer o papel da revenda e do revendedor no processo informativo sobre segurança veicular.



- Participação no painel Segurança Veicular do Congresso SAE Brasil 2012. Objetivo: discutir ações esperadas por parte do Brasil no programa Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 da ONU.
- Obtenção do reconhecimento como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), por parte do Ministério da Justiça. Objetivo: ampliar repercussão e eficácia das ações do OBSERVATÓRIO.



- Convênio com Rádio SulAmérica Trânsito. Objetivo: criar canal de ampla divulgação das ações, alertas, estudos e análises do OBSERVATÓRIO quanto à segurança viária.
- Produção de 10 mil folders para o Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito. Objetivo: contribuir com campanhas que pregam mais fiscalização e eficiência legislativa em segurança no trânsito.

NOVEMBRO



- Associação institucional ao Movimento Brasil Competitivo (MBC). Objetivo: unir esforços com entidade que defende a modernização de processos e redução de custos produtivos do país.
- Participação no lançamento de resultados da Fase III do Programa Latin NCAP, na Argentina. Objetivo: conhecer dados obtidos em pesquisas de segurança viária.



- Participação no evento Bloco a Bloco, do Instituto Aprender Fazendo, apoiado pela Lego Education. Objetivo: estudar aplicação do método em programas de segurança para jovens nas escolas.

- Participação no Seminário Tecnologia da F1 para um Trânsito Seguro. Objetivo: analisar o exemplo como elemento de responsabilidade social a ser estendido a outras entidades de segurança viária.



- Participação no evento XII Prêmio Denatran de Educação no Trânsito. Objetivo: reconhecer o valor da iniciativa e identificar possibilidades e oportunidades para outros programas semelhantes.

- Assinatura de convênio com a Seguradora Líder DPVAT para o desenvolvimento de ações e campanhas de redução de acidentes e análise e consolidação estatística de dados.



34

OUTUBRO

DEZEMBRO

ALIANÇAS ESTRATÉGICAS

Dentro de nossa VISÃO - “ser agente catalisador da sociedade brasileira na gestão da segurança viária e veicular” o OBSERVATÓRIO buscou uma série de alianças. O intuito é desenvolver um pacto em prol da redução de acidentes de trânsito no país, ganhando capilaridade e maior disseminação de conhecimento. Com isso, o OBSERVATÓRIO espera proporcionar a mudança de atitude no entendimento e importância do tema trânsito. Juntos todos farão a diferença neste cenário.

ALTARODA

Alta Roda

Coluna semanal do jornalista Fernando Calmon sobre a área automobilística que aborda comportamento, mercado, avaliações, segredos, técnicas de condução, segurança, legislação, tecnologia e economia. Reproduzida em 98 jornais, revistas e sites, Alta Roda é publicada desde 1999 e é considerada referência no jornalismo especializado.



Frente Parlamentar em Defesa
do Trânsito Seguro

A entidade, que atua desde 2003, é composta por mais de 200 deputados e senadores comprometidos com a proposição de medidas para a redução de mortes e lesões no trânsito. O objetivo é definir a Política Nacional de Trânsito e a distribuição de recursos em projetos relacionados.



Asia Injury Prevention
Foundation

Organização sem fins lucrativos que por meio de parcerias público-privadas, desenvolve educação escolar e foca sua atuação na disseminação do uso correto do capacete. Auxiliada pelo Banco Mundial, a entidade pretende massificar a utilização do equipamento de segurança até o ano de 2020.

INSURANCE INSTITUTE
FOR HIGHWAY SAFETY

Insurance Institute
for Highway Safety

Instituição independente de caráter científico, educacional e não-governamental que se dedica à redução de perdas decorrentes dos acidentes, tanto no aspecto humano, quanto material. A instituição é mantida por um grupo que reúne a maioria das seguradoras dos Estados Unidos.



Federação das Associações
dos Revendedores de
Veículos Automotores

A FENAUTO, cujos associados são responsáveis pela venda de quase 10 milhões de veículos anualmente, exerce sua representação ultrapassando as questões meramente econômicas, adotando compromissos de responsabilidade social e de relacionamento com o consumidor.



Movimento Brasil Competitivo

Criada em 2001, a entidade trabalha pelo aumento da competitividade do país disponibilizando conceitos e ferramentas, mobilizando lideranças públicas e privadas e disseminando conhecimento. O objetivo do MBC é transformar a cultura empreendedora e competitiva em realidade para a população brasileira.



Movimento Brasileiro de Motociclistas

Iniciativa da sociedade civil que busca reunir e divulgar informações sobre qualidade das vias, promover aperfeiçoamentos na legislação de trânsito, realizar pesquisas sobre condições de segurança no tráfego e fiscalizar órgãos e concessionários públicos, entre outras atividades.



Road Safety Fund

Organização britânica focada no atendimento a vítimas de acidentes de trânsito e na prevenção de novas ocorrências em todo o mundo. A entidade foi criada para implementar as ações da Organização das Nações Unidas relativas ao programa Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-20).



Associação Brasileira de Defesa do Consumidor

Com mais de 250 mil associados, é a maior organização de consumidores da América Latina, com atuação destacada na análise de reparabilidade de veículos e dos direitos dos compradores de automóveis. É uma entidade sem fins lucrativos, apartidária e independente de empresas.



Seguradora Líder - DPVAT

Seguradora Líder - DPVAT

Companhia nacional composta pelas seguradoras participantes dos consórcios relativos ao seguro obrigatório de veículos. A empresa representa o grupo junto à Superintendência de Seguros Privados e, entre outras tarefas, promove campanhas de esclarecimento sobre o funcionamento do sistema.



Rádio SulAmérica Trânsito

Primeira emissora focada em questões de trânsito. Acompanha a situação do deslocamento viário em São Paulo e promove campanhas para aumento da segurança nas ruas e estradas. Com vigorosa colaboração dos ouvintes, tem as mais atualizadas informações sobre trânsito na capital paulista.



Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo

Reúne os integrantes de uma categoria estimada em mais de 200 mil profissionais, apenas na cidade de São Paulo. O SindimotoSP desenvolve campanhas de segurança e conscientização para reduzir acidentes com motos.



ZOOM Education e LEGO Education

A ZOOM é uma empresa brasileira que representa com exclusividade a LEGO Education no país e desenvolve soluções de aprendizagem inovadoras. A instituição trabalha o conceito de que nada supera o poder do aprender-fazendo para o desenvolvimento integral de crianças e jovens do século 21.



PERSPECTIVA

Nossa perspectiva é desenvolver mais alianças estratégicas e implantar as ações definidas em nosso planejamento, visando salvar vidas no trânsito brasileiro.

A estrada é longa, por “VIAS” mal sinalizadas e mal pavimentadas, com “VEÍCULOS” sem muita tecnologia embarcada. Porém, temos como “FATOR HUMANO” o OBSERVATÓRIO, com todos os atributos necessários para cumprir o roteiro da viagem com: determinação, planejamento, alianças estratégicas, conhecimento técnico, disciplina, e principalmente **Paixão pela Causa.**



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

“EU POSSO E VOU FAZER MAIS
POR UM TRÂNSITO SEGURO”

