



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

**CONTRIBUIÇÃO DO OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA
AO PNATRANS**

Indaiatuba, 10 de julho de 2018

Prezado Sr.

**Assunto: CONTRIBUIÇÃO DO OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA
AO PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO - PNATRANS**

Após termos sido convidados a participar de alguns fóruns para tratar das propostas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS, avaliado o teor das sugestões e direcionamento dado ao tema, o OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, elaborou este arrazoado no sentido de contribuir com as entidades do setor público responsáveis pela compilação e encaminhamento do plano.

INTRODUÇÃO

Em Dezembro de 2010 o Deputado Federal Hugo Leal fez este pronunciamento na Câmara dos Deputados em Brasília, após retorno da comitiva que esteve em Moscou quando decretada a Década de Redução de Acidentes de Trânsito pela OMS / ONU, quando cita a necessidade urgente de um plano nacional. A seguir encontram-se trechos do pronunciamento:

“Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados

Estou aqui mais uma vez para falar do trânsito. Mais exatamente de sua face cruel e violenta, equivocadamente chamada de ACIDENTE DE TRÂNSITO.

Equivocada porque eventos que matam, ferem e mutilam não podem ser chamados de acidentes. Acidente é todo o fenômeno inesperado, imprevisível e inevitável. Já um atropelamento por avanço de sinal ou excesso de velocidade, uma colisão frontal por culpa de uma ultrapassagem indevida ou por reações retardadas de quem bebeu e pegou no volante são, na realidade, ações deliberadas de quem foi negligente, imprudente ou que desrespeitou as leis de trânsito.

Vou relatar muito rapidamente o que aconteceu nas mais de 4 horas de duração da Audiência Pública realizada na CVT, no dia 2 de dezembro último, para discutir medidas de prevenção de acidentes no período de final de ano e também o PL 5.529/09 de autoria do Deputado Beto Albuquerque - que dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.

Foram 11 expositores, tanto de órgãos de governo como de entidades privadas e organizações sociais, que concordaram sem qualquer discussão em um único aspecto: O problema é muito grave e requer solução urgente e imediata...

... José Aurélio Ramalho, diretor do CESVI, ao comentar o desperdício de dinheiro público empregado nas consequências dessa violência, sugeriu a criação de um Observatório Nacional de Trânsito que funcionaria como um órgão consultivo de planejamento e execução de ações específicas para a autoridade executiva nacional de trânsito, agregando a inteligência da sociedade civil às atividades de governo. Esta proposta, por iniciativa do Deputado Beto Albuquerque, foi levada a debate nas reuniões do PARLASUL.

O deputado Beto Albuquerque, autor do PL 5.529/09 que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito disse, com a autoridade de quem conhece o problema como poucos, que as metas para reduzir acidente devem ser definidas em lei. (abre aspas) Se não tivermos na lei o que temos de fazer no ano que vem, voltaremos aqui para reclamar, contar os nossos mortos e continuar sem seguir exemplos bem sucedidos de outros países (fecha aspas). O Deputado também criticou a ausência de ministros na delegação brasileira presente à Conferência Mundial promovida pela ONU em Moscou na qual tive a honra de participar como chefe da delegação. Segundo o Deputado Beto, essa ausência de autoridades ministeriais como definia o evento, reflete a importância que o governo dá ao tema, lembrando que o Brasil é o quinto país no ranking mundial dos que mais matam no trânsito...

... Por fim, senhoras e senhores deputados, repito aqui neste plenário os sentimentos que me afligiram ao final da audiência. Um deles foi o desânimo...

... Mas também me bateu outro sentimento muito forte. O de que talvez não seja possível fazer imediatamente o necessário e desejável. Mas temos que fazer, agora, o que for possível.

Acabamos de voltar da Conferência Mundial para a Segurança no Trânsito e, em nome do Brasil, assinamos juntamente com autoridades de mais 150 países um pacto pela vida e pela segurança viária. O mundo está declarando o período 2011/2020 como a Década de Ações para a Segurança no Trânsito...

Muito Obrigado

Deputado HUGO LEAL, PSC/RJ “

SITUAÇÃO ATUAL

Segundo dados recentes do Ministério da Saúde, o Brasil apresentou uma redução de 4% no número de mortes no trânsito de 2015 para 2016 – com um total de 37.345 mortes. Com a proximidade do ano de 2020 e o final do prazo estabelecido pela Década Mundial de Ações para a Segurança Viária para reduzir em 50% o número previsto de mortes no trânsito (equivalente a cerca de 30 mil mortes anuais), a discussão de questões voltadas à segurança viária se faz ainda mais urgente.

Dessa maneira, o OBSERVATÓRIO entende que o país ainda tem muito o que trabalhar para buscar o cumprimento da meta e se coloca à disposição para colaborar com o poder público nesta tarefa. Com esse olhar, o OBSERVATÓRIO tem participado de diversas audiências públicas promovidas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) e o FOCOTRANS (Fórum Nacional dos Conselhos Estaduais de Trânsito) para discussão do conteúdo do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). O PNATRANS foi criado no início deste ano, por meio da Lei 13.614/18, e traz a necessidade do estabelecimento de metas e redução de mortes no trânsito a partir de índices de mortalidade por habitantes e por veículos nos estados e por parte da própria PRF.

O OBSERVATÓRIO tem realizado estudos a respeito de estabelecimento de metas de redução da mortalidade desde 2014, conforme pode ser consultado nos seguintes links:

- Tese “*Road safety strategic analysis in Brazil: indicator and index research*”, desenvolvida em conjunto pela Universidade de São Paulo e a *Hasselt University* (Bélgica), com o apoio do OBSERVATÓRIO. <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-08042015-103747/pt-br.php>;

- Artigo científico “*Mortalidad de ocupantes de motocicleta em Brasil: diagnóstico y estabelecimento de metas de recucción*”, publicado no V Congresso Ibero-Americano de Segurança Viária (CiSev) – **Anexo 1**;
- Artigo científico “Uma retrospectiva acerca do desempenho brasileiro no contexto da Década Mundial de Ações para a Segurança Viária”, publicado no XXX Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET – **Anexo 2**.
- Custo e Efetividade das Medidas de Segurança Viária - <https://www.flipsnack.com/observatorio/custo-e-efetividade-das-medidas-de-seguran-a-vi-ria.html>
- Relatório Estatístico de Segurança Viária – Pedestres: <https://www.flipsnack.com/observatorio/relat-rio-estat-stico-pedestres.html>
- Condução de Motocicletas sem habilitação no Brasil: https://www.flipsnack.com/observatorio/estudo_motocicletas.html
- Estudo comparativo da confederação nacional do trânsito dos acidentes rodoviários e infraestrutura: análise dos índices de frequência e gravidade dos acidentes – **Anexo 3**.

Dessa forma, o OBSERVATÓRIO está apto a auxiliar o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a PRF e o FOCOTRAN na construção de uma metodologia para o cumprimento conteúdo previsto no PNATRANS, de maneira coerente com as realidades de cada Unidade da Federação. O OBSERVATÓRIO quer, com a absorção e compreensão desse conceito, contribuir para que a vida dos cidadãos seja pautada por uma mobilidade segura.

METODOLOGIA PROPOSTA

Segundo a Lei 13.614/18, até 10 de agosto de cada ano, os CETRAN, CONTRADIFE e PRF devem enviar suas respectivas propostas de metas de redução da mortalidade para o CONTRAN. Ao CONTRAN, cabe a definição das fórmulas e metodologia para coleta e tratamento dos dados estatísticos. Após o tratamentos e análise dos dados coletados, se daria a divulgação da classificação de cada estado segundo análise do ano anterior e evolução do desempenho, bem como relatório do cumprimento das metas de cada Unidade da Federação seria apresentado na Semana Nacional do Trânsito, em agosto de cada ano.

O principal objetivo do PNATRANS é reduzir pela metade os índices brasileiros de mortes no trânsito/100 mil habitantes e mortes no trânsito/ 10 mil veículos. Quando se diz respeito a este ultimo indicador – mortes no trânsito/ 10 mil veículos – deve-se tomar certo cuidado, pois um aumento excessivo na frota de veículos pode ocasionar uma redução no índice, sem que haja redução no número absoluto de mortes.

Apesar do mérito da iniciativa e sua importância no atual cenário da segurança viária brasileiro, no que discorre a Lei, não fica claro como será a avaliação da

meta estabelecida estadualmente, e se cada unidade federativa, tendo aspectos socioeconômicos e demográficos distintos, deveria ter definida uma meta diferente.

No que diz respeito à essas questões sobre a metodologia do estabelecimento de metas, com base no conhecimento sobre o assunto, o OBSERVATÓRIO propõe algumas recomendações:

1. **Divisão das unidades federativas em clusters** (agrupamentos por semelhança), segundo análise de indicadores de segurança viária, conforme apresentado na Tese de Doutorado do Prof. Dr. Jorge Tiago Bastos, intitulada “Análise estratégica da segurança viária no Brasil: pesquisa de índices e indicadores”. Alguns critérios utilizados para definição dos clusters seriam: comportamento dos usuários; infraestrutura viária; sistema de saúde; composição e idade da frota; aspectos socioeconômicos, demográficos e geográficos; exposição por modo de transporte; e indicadores de segurança viária.
2. **Definição de uma unidade da federação como Benchmark de cada cluster** a partir da menor taxa de mortes/10 mil veículos apresentada. As metas das demais unidades da federação seriam estabelecidas tendo como base o *benchmark* de seu respectivo *cluster*.
3. É necessário um **monitoramento constante dos indicadores de desempenho da segurança viária** para que, além de verificar o cumprimento das metas, também seja possível direcionar companhias, medidas e ações para que as metas sejam alcançadas dentro do prazo e com o mínimo de recursos possível.

Esperamos que com este breve relato demonstrar que o OBSERVATÓRIO está apto a auxiliar na construção da metodologia, métricas e “*flags*” de controle do PNATRANS,

Certos de recebermos a costumeira atenção, estamos à disposição para qualquer outra informação necessária no que diz respeito ao detalhamento das sugestões elencadas.

Atenciosamente,



José Aurelio Ramalho
Diretor Presidente
Observatório Nacional de Segurança Viária