



ONU – DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011 – 2020

Antônia Maria de Fátima Oliveira
Consultora Legislativa da Área XIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

ESTUDO

FEVEREIRO/2016



Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes
Consultoria Legislativa
Anexo III - Térreo
Brasília - DF



SUMÁRIO

1. Introdução.....	3
2. A Câmara dos Deputados e a Redução dos Acidentes de Trânsito no Brasil	5
3. O Governo Federal e a Redução dos Acidentes de Trânsito no Brasil	7
4. O Trânsito na vida do brasileiro	11
5. Acidentes de Trânsito no Brasil.....	13
6. Desafios	16
Referências	18

© 2016 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a) e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



ONU – DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011 – 2020

Antônia Maria de Fátima Oliveira

1. INTRODUÇÃO

Diante da intensidade do processo de urbanização ao redor do mundo e do aumento da frota de veículos em circulação, conforme mostra a Tabela 1, a Organização Mundial de Saúde (OMS) passou a monitorar as ocorrências de acidentes de trânsito.

Tabela 1. População Mundial x Frota em Circulação Emissão de CO2 e Aumento de Temperatura

Ano	População Mundial (bilhões)	Emissão de CO2 (bilhão de toneladas)	Temperatura Média (graus Celsius)	Frota de Carros (milhões)
1928	2	1	13,88	15 (estimativa)
1941	2,32	1,3	14,1	27 (estimativa)
1980	4,5	5,3	14,18	300
2006	6,5	7,3	14,63	725

Revista Veja, apud Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro.

Assim, em 1999, como resultados desses acidentes, foram estimados pela OMS 1,17 milhão de mortos e entre 25 e 35 milhões de feridos. Aproximadamente 85% dos óbitos ocorreram em países de baixa e média renda, sendo cerca da metade deles em áreas urbanas. As cidades também foram palco de até 75% dos acidentes com feridos. Os custos econômicos dos acidentes nos países em desenvolvimento foram estimados em US\$ 65 bilhões, que equivalem ao somatório de 1% a 2% do Produto Interno Bruto (PIB) do conjunto de nações focadas. (BANCO MUNDIAL, 2003)

Pesquisa da OMS feita, em 2009, com 178 países, revelou 1,24 milhão de mortes e 20 a 50 milhões de feridos, sendo uma importante causa de deficiência. Do total de óbitos, estimou-se que mais de 90% ocorreram em países de renda baixa ou média, que inclui o Brasil, com taxas de mortalidade elevadas de 21,5 e 19,5 por 100 mil habitantes, respectivamente. Nesses países, circulavam menos da metade da frota mundial (48%). O custo total dos sinistros estimado pela OMS foi da ordem de US\$ 518 bilhões por ano, que corresponde de 1% a 3% do PIB de cada nação, mais do que recebem de programas de apoio para seu desenvolvimento. Os acidentes de trânsito responderam pela terceira causa de mortes na faixa etária de 30 a 44 anos, a segunda, na faixa de 5 a 14 anos e a primeira, na faixa entre 15 e 29 anos. (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2009).



Diante dos dados transpostos, a OMS e, por conseguinte, a Organização das Nações Unidas (ONU) passaram a considerar os acidentes de trânsito como uma questão de saúde pública.

Uma das causas para a concentração de óbitos nos países pouco desenvolvidos ou em desenvolvimento é a falta de condições de atendimento de emergência, que inclui o atendimento pré-hospitalar apropriado e o transporte rápido e adequado para uma unidade de saúde.

Estimativa da OMS previu, para 2020, óbitos da ordem de 1,9 milhão, caso nada fosse feito.

Dados recentes do Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária 2015, publicado pela OMS, citam a cifra de 1,25 milhão de acidentes registrados ao redor do mundo em 2013, apesar do aumento de 4% da população e de 16% do número de veículos em circulação, entre 2010 e 2013. Desde 2007, observa-se a estabilidade das ocorrências de sinistros, devido a ações de segurança no trânsito adotadas pelos entes nacionais, que têm salvado vidas. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL de SAÚDE, 2015, p. 2)

Em 19 e 20 de novembro de 2009, foi realizada na cidade de Moscou, capital da Rússia, a Primeira Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária: Tempo de Agir, que reuniu representantes dos países membros da ONU, os quais, ancorados nos dados referidos, recomendaram a criação de uma campanha mundial pela redução dos acidentes de trânsito. Assim, a Assembleia Geral da ONU proclamou, por meio da Resolução A/RES/64/255, publicada em 02 de março de 2010, o período de 2011 a 2020, como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”, na qual os 178 países membros à época deveriam elaborar um plano diretor, definindo políticas, programas, ações e metas para reduzir os acidentes de trânsito em 50% e preservar cinco milhões de vidas. Tais propostas deveriam combater as causas da acidentalidade, a partir da consideração de cinco pilares: fiscalização, infraestrutura, segurança veicular, educação e saúde. Ressalte-se que a OMS editou um modelo desse plano para balizar sua formatação pelos entes nacionais.

No encontro de Moscou, a Câmara dos Deputados foi representada pelo Deputado Hugo Leal (PROS/RJ).

A resolução sugeriu que na metade e ao fim do decênio fossem organizadas reuniões envolvendo os Estados Membros a nível internacional, regional e nacional, para avaliar as atividades levadas a cabo durante o período.

Cumprindo tal recomendação, O Brasil, como País amigo da Década, ofereceu-se para sediar o encontro, que foi realizado em Brasília, nos dias 18 e 19 de novembro de 2015. Trata-se da 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no

Trânsito: Tempo de Resultado. O encontro teve como objetivo avaliar a situação dos países Membros na implementação do Plano Global para a Década, considerando as intervenções nacionais para diminuir os acidentes de trânsito.



Novamente, a Câmara dos Deputados fez-se representar em um encontro internacional pelo Deputado Hugo Leal, dessa vez na qualidade de presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro.

Entre 25 a 27 de setembro de 2015, reuniram-se na sede da ONU, em Nova Iorque, 179 Estados Membros, para a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável. A septuagésima sessão da Assembleia das Nações Unidas aprovou por unanimidade o documento intitulado: “Transformando Nosso Mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, com dezessete objetivos globais e 169 metas, a serem implementados nos próximos quinze anos.

2. A CÂMARA DOS DEPUTADOS E A REDUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Entre as ações legislativas da Câmara federal significativas para a segurança no trânsito, constam:

1. a aprovação, após cumprir o devido rito de tramitação ao longo de quatro anos e três meses, do Projeto de Lei nº 3.710, de 1993, encaminhado a esta Casa pelo Poder Executivo, o qual originou a Lei nº 9.503, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionada pelo ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso, em 23 de setembro de 1997;

2. a aprovação das seguintes medidas que alteram o CTB:

- Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, que, entre outras providências, inibe o consumo de bebida alcoólica pelo condutor de veículo automotor (Lei Seca);
- Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009, que obriga a instalação de air bag frontal para o condutor e passageiro do banco dianteiro.
- Lei nº 12.209, de 29 de julho de 2009, que, entre outras disposições, regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, (mototaxista), em entrega de mercadorias (motoboy) e em serviço comunitário de rua;
- Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, que modifica dispositivos da antiga Lei Seca, na busca do aprimoramento da norma legal;
- Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014, que altera dispositivos do CTB, ao dispor sobre medidas administrativas e crimes de trânsito. Além de trazer modificações nos dispositivos referentes ao consumo de álcool, torna mais severas as punições de outras condutas perigosas à segurança do trânsito, como disputa de rachas, execução de cavalo de pau e ultrapassagem em local proibido, entre outras infrações;
- Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres;



- Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que, entre outras providências, disciplina a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

Constavam no site da Câmara dos Deputados, até 25 de janeiro de 2016, na 55ª legislatura, 626 projetos de lei em tramitação, modificando o Código de Trânsito Brasileiro. Certamente, muitos dos projetos referem-se à segurança no trânsito, pois essa é a motivação mais comum para serem apresentados. Ao disporem sobre condutas dos motoristas, velocidade dos veículos, aumento de valor e pontuação de multas, equipamento obrigatório, novas exigências para a obtenção do documento de habilitação, entre outros aspectos, os Parlamentares pretendem criar um ambiente de trânsito mais seguro.

Em relação ao tema, tem-se o PL nº 6.319/2009, do Deputado Hugo Leal, que Institui a Década de Ações de Segurança no Trânsito. Aprovada na Câmara, a proposta foi encaminhada ao Senado Federal, em julho de 2012. Na casa revisora, o PLC nº 73, de 2012, foi distribuído para exame da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e da Comissão de Educação, Cultura e Esporte, cuja decisão será terminativa. Após três anos e meio, a matéria não chegou a ser analisada na CCJC, onde está esperando designação de novo relator, tendo em vista que a relatora anterior, Senadora Ana Rita, não apresentou relatório ao PLC até o fim da legislatura passada.

Outro projeto relacionado ao assunto é o PL nº 5.525/2009, do Deputado Beto Albuquerque, que dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Aprovado na Comissão de Viação e Transportes (CVT) e na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), o projeto foi arquivado ao fim da 54ª legislatura, conforme o art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), não tendo sido reativado por falta de requerimento do autor, o qual não se candidatou à reeleição. Antevendo o arquivamento, o Deputado Beto Albuquerque reapresentou sua proposta em conjunto com o Deputado Paulo Folleto, a qual tramita nesta Casa como PL nº 8.272, de 2014. Distribuído à análise conclusiva da CVT e da CCJC, o projeto, aprovado na primeira, submeter-se-á ao exame da segunda comissão e, caso seja acolhido, seguirá para revisão no Senado Federal. Apresentado em 2015, pelo Deputado Alceu Moreira, o PL nº 108 foi apensado ao anterior, tendo sido rejeitado na CVT, devido à similitude de teor com o projeto principal.

Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro

Trata-se de instância suprapartidária do Congresso Nacional, concebida no ano de 2003, com o objetivo de discutir e propor medidas que contribuam para a redução da violência no trânsito em nosso País.

Após um período de menos atividade, a Frente foi reinstalada em 19 de março de 2015, no Auditório Nereu Ramos, na Câmara dos Deputados, com o apoio de cerca de 230 Parlamentares, entre deputados e senadores, tendo na presidência o Deputado Hugo Leal. A Frente pretende nesta 55ª Legislatura envidar esforços para a consecução da meta da Década pela Segurança Viária da ONU, de reduzir em 50% os acidentes de trânsito no Brasil. Para isso, pretende lutar em



prol de um Plano de Metas e pela criação de um órgão nacional para a segurança viária, que unifique as ações do plano. Muito mais do que legislação e fiscalização, a Frente objetiva conscientizar a população sobre os riscos do trânsito e orientar sobre medidas preventivas e protetoras que fazem a diferença na trágica contabilidade da violência motorizada.

Destacam-se como ações da Frente:

- a organização, em maio de 2015, do “Maio Amarelo – Atenção pela Vida”. Trata-se de movimento internacional de mobilização e conscientização para a redução dos acidentes, que contou com o apoio do Ministério das Cidades, por meio do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada – Um Pacto pela Vida). Ao iluminar monumentos e prédios simbólicos com luminárias amarelas, o movimento associa a cor de advertência dos semáforos, para chamar a atenção dos usuários do trânsito sobre o cuidado com a vida. Ao Parada, couberam ações educativas de conscientização mediante palestras, fiscalização e distribuição de bafômetros, entre outras intervenções;

- a parceria com o Observatório Nacional de Segurança Viária, para repassar dados, gráficos e tabelas aos gestores, como meios de conhecer a realidade local e nela atuar.

3. O GOVERNO FEDERAL E A REDUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

Diante da escalada do número de acidentes de trânsito, sobretudo daqueles envolvendo motocicletas, que se caracteriza pela elevada morbimortalidade, o Governo federal resolveu criar, no âmbito do Ministério das Cidades, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, por meio de decreto editado em 19 de setembro de 2007. O Comitê tem como finalidade prevista no seu art. 1º: “diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito”.

De acordo com o art. 2º desse decreto, a composição do Comitê conta com dois representantes (titular e suplente) de cada um dos órgãos a seguir relacionados: Ministérios das Cidades, da Saúde, dos Transportes, da Justiça e da Educação, além de um representante da Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República, da Secretaria Nacional da Juventude, da Secretaria-Geral da Presidência da República, da Secretaria Nacional Antidrogas e do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República.

O § 2º do art. 2º prevê ainda a participação de entidades representativas da sociedade civil, do Ministério Público e dos Poderes Legislativo e Judiciário. Assim, foram convidados representantes da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB, Associação Brasileira da Medicina do Tráfego – ABRAMET, Associação Nacional dos DETRANS – AND, Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT e Câmara dos Deputados, entre outros organismos.



Para representar a Câmara dos Deputados no Comitê, foram designados o Deputado Hugo Leal, como titular, e a Consultora Legislativa Antonia Maria de Fátima Oliveira, como suplente.

Entre as contribuições advindas das reuniões do Comitê, registram-se a minuta de projeto de lei apresentado pelo Deputado Carlos Zarattini, em tramitação na Câmara dos Deputados sob o nº 2.872/2008 e, em 2011, a redação preliminar do Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito.

Extenso, o PL nº 2.872/2008 altera e acresce muitos dispositivos ao CTB, com o objetivo de aprimorá-lo. Distribuído à análise da Comissão de Viação e Transportes (CVT), da Comissão de Finanças e Tributação (CFT) e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), o projeto foi aprovado nas duas primeiras, devendo seguir para o exame da CCJC. Por tratar de matéria penal, o PL está sujeito também à apreciação do Plenário.

Por sua vez, a formulação do Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito foi coordenada pelos Ministérios das Cidades e da Saúde. Apesar dos esforços, as ideias nele expressas não saíram do papel.

Com a realização da 2ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, aqui em Brasília, nos dias 18 e 19 de novembro de 2015, foi elaborado um novo Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito, envolvendo oito ministérios sob a coordenação da Casa Civil da Presidência da República.

Outras iniciativas do Poder Executivo contribuem para o aprimoramento da segurança no trânsito. São elas:

SAMU 192

Implantado de início na cidade de Campinas, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) foi ampliado para todo o País, em 2003, com o lançamento da Política Nacional de Urgência e Emergência, que tem como objetivo estruturar e organizar a rede de urgência e emergência no Brasil. Na arquitetura da rede, a atenção primária cabe às unidades básicas de saúde e Equipes de Saúde da Família, enquanto o nível intermediário de atenção fica a cargo do SAMU e das Unidades de Pronto Atendimento (UPA 24H), e o atendimento de média e alta complexidade é feito nos hospitais. (DATASUS, 2016) Baseado no modelo francês, o serviço, gerido pela prefeitura em parceria com o Ministério da Saúde, pode ser acionado, em qualquer lugar do território nacional, pelo telefone 192. Assim, o Brasil integra o rol de 116 países com telefone universal,

de acordo com o Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária, 2015. O serviço está disponível 24 horas por dia para 154,9 milhões de brasileiros, por meio de 3.340 unidades móveis, que incluem ambulâncias, barcos, motocicletas e helicópteros. As ambulâncias transportam mais de 75% das vítimas de acidentes de trânsito no País, ajudando a evitar óbitos, complicações e sequelas graves, ao estabilizar e garantir o pré-atendimento ao ferido. Em 2014, foram



empregados R\$ 947,3 milhões nesse serviço público de relevância para o atendimento de saúde no Brasil. (PORTAL DA SAÚDE, 2015b)

Vida no Trânsito

O Ministério da Saúde coordena o Projeto Vida no Trânsito, tendo outros ministérios, estados e municípios como parceiros. O projeto inclui ações de vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde. Uma dessas ações é a qualificação dos sistemas de informações sobre acidentes, feridos e vítimas fatais, a partir da qual se podem inferir fatores de risco dos acidentes, locais de maior incidência e vítimas mais vulneráveis. O financiamento de ações educativas nas escolas e a abordagem das pessoas em bares e restaurantes são outras atividades vinculadas ao projeto. Lançado em 2010, o projeto faz parte da Road Safety in Ten Countries (RS10), iniciativa internacional coordenada pela OMS, que conta com a participação de entidades estrangeiras voltadas à segurança do trânsito. (PORTAL DA SAÚDE, 2015a)

Parada – Um Pacto pela Vida

Em maio de 2011, o governo brasileiro lançou o “Parada – Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida”, sob a coordenação do Ministério das Cidades e a mediação do Denatran, com o objetivo de promover campanhas de conscientização, ações educativas e de mobilização para diminuir o número de mortes e outros danos causados por acidentes de trânsito. O Pacto foi lançado pelo Governo em resposta à Década de Ações para Segurança no Trânsito 2011-2020, proclamada pela ONU por meio da Resolução A/RES/64/255, de 2010, da qual o Brasil é signatário.

Programa RodoVida da Polícia Rodoviária Federal (PRF)

De acordo com o § 2º do art. 144 da Constituição Federal, cabe à PRF o patrulhamento ostensivo dos 71 mil quilômetros de rodovias federais brasileiras, que inclui a fiscalização do trânsito.

Em vista desse papel e com o objetivo de reduzir os acidentes de trânsito, a PRF implementou o Programa RodoVida, que tem por base o diagnóstico da ocorrência de sinistros nas rodovias federais. Foram detectados os cem trechos mais perigosos e classificados segundo um índice de gravidade dos acidentes formulado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) (SCHMIDT, 2013). A PRF levantou os locais de maior frequência, a periodicidade, os horários e as causas dos sinistros, direcionando e concentrando as ações educativas de prevenção e de fiscalização nas rodovias federais e em outras que com elas se articulam, com o objetivo de reduzir as fatalidades no trânsito. Assim, a PRF privilegia o período de férias escolares e do carnaval, como também os finais de semana, para as operações de fiscalização em todo o País, as quais destacam motociclistas, alta velocidade, ultrapassagem e consumo de bebida alcoólica.



O Programa resulta da parceria entre os ministérios das Cidades, Transportes, Saúde e Justiça, na esfera federal; e de ações conjuntas de fiscalização e educação para o trânsito, nas esferas estaduais e municipais, por meio de parcerias com os respectivos órgãos de trânsito, e também com a Polícia Militar.

A primeira edição do RodoVida ocorreu entre 2011 e 2012. Desde então, a PRF registrou queda de 40% no total de mortos em relação à frota. O sucesso do programa fica patente frente à redução considerável dos óbitos nos estados do Paraná (67%), Minas Gerais (47%) e Bahia (39%). (DEPARTAMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2016a)

Estudo apresentado, em 23 de setembro de 2015, pelo DPRF e o Ipea, revelou a diminuição em 7,7% das ocorrências de acidentes nas rodovias federais brasileiras nos últimos quatro anos, que resultou na redução de 4,5% das mortes e na economia de R\$ 6,9 bilhões. O relatório aponta a queda dos óbitos em 20%, no primeiro semestre de 2015, quando comparado ao mesmo período de 2014, apesar do aumento da frota em circulação. Essa constatação resultou de melhorias na gestão, na fiscalização e na modernização dos equipamentos usados pela PRF. (DEPARTAMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2016b)

2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados

A conferência referida contou com a participação de representantes de mais de 130 países membros da ONU, que assinaram o documento final: “Declaração de Brasília sobre Segurança no Trânsito”, com recomendações para a efetivação de legislação, fiscalização, infraestrutura adequada e ações de conscientização em favor de todos os usuários do trânsito. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015)

O documento faz referência ao relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito 2015, da OMS, no qual o trânsito continua a representar uma grande questão de desenvolvimento, um problema de saúde pública e uma das principais causas de mortes e lesões, por matar mais de 1,25 milhão de pessoas e lesionar até 50 milhões por ano, sendo que mais de 90% das vítimas são de países em desenvolvimento, que detêm apenas 54% dos veículos de todo o mundo. O sofrimento humano e os custos globais estimados em US\$ 1,850 trilhão por ano tornam a meta de redução dos acidentes de trânsito prioritária para o desenvolvimento. Assim, o investimento em segurança no trânsito repercute de modo positivo na saúde pública e na economia.

A Declaração reporta-se à Conferência das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável de 2012 (Rio+20), que reconheceu a relação entre a melhoria da segurança no trânsito e objetivos mais amplos de desenvolvimento internacional, e que o transporte e a mobilidade são questões centrais para o desenvolvimento sustentável.

A carta também cita a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, a qual inclui no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 a meta de “até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causados pelo trânsito em todo o mundo” e no Objetivo 11 a meta 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”. De acordo com a OMS, motociclistas, pedestres, e ciclistas são os usuários do trânsito mais vulneráveis, perfazendo a metade dos mais de 1,25 milhão de óbitos anuais registrados no mundo, com os respectivos percentuais de 23%, 22% e 4%. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p. 4).

Desse modo, a redução dos acidentes mostra-se como fator de equidade social, considerando que mortes e lesões no trânsito podem redundar em perda de renda, fomentando o ciclo de pobreza a que estão submetidos tais pessoas.

Outra repercussão favorável da reunião diz respeito à sugestão de incluir a mobilidade sustentável e 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 deste ano de 2016.

O documento considera que a maioria dos acidentes de trânsito é previsível e evitável e que na metade da década dedicada à redução dos acidentes no mundo, ainda há muito a ser feito. Dados da OMS revelam que, entre 2011 e 2014, apenas 17 países, que correspondem a 5,7% da população mundial, alteraram as suas leis, adotando as melhores práticas em relação aos fatores de risco de acidentes. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p. 12).

A Declaração de Brasília incentiva os Estados a adotarem legislação abrangente acerca dos cinco principais fatores de risco de acidentes, a saber: não utilização do cinto de segurança, não utilização de dispositivos de retenção para o transporte de crianças, não utilização de capacete, direção sob a influência de álcool e excesso de velocidade. Enfatiza a importância da fiscalização e de campanhas de conscientização para o cumprimento da legislação.

Após as considerações gerais, o documento traz recomendações para: fortalecer a gestão da segurança no trânsito e aprimorar a legislação e fiscalização; proteger os usuários vulneráveis das vias; desenvolver e promover o uso de veículos mais seguros; para aumentar a conscientização e desenvolver as capacidades dos usuários das vias; melhorar a resposta pós-acidente e serviços de reabilitação; e fortalecer a cooperação e a coordenação para a segurança no trânsito global.

4. O TRÂNSITO NA VIDA DO BRASILEIRO

O processo de urbanização no Brasil ocorreu com velocidade e intensidade superiores aos seus equivalentes na Europa. Segundo estimativa do IBGE, o Brasil teria, em 1º de julho de 2015, 204.450.649 habitantes, dos quais cerca de 85% viviam em cidades.

Tabela 2. Frota em Circulação no Brasil (2005 – 2015)



Ano	Total Veículos	Automóveis	%	Motocicletas	%	Ônibus	%
2005	42.071.961	26.309.256	63,0	6.934.150	16,0	335.170	1,0
2015	90.686.936	49.822.709	54,9	20.216.193	22,29	590.657	0,6

Fonte: elaborada pela autora, com base em dados do Denatran

Dos dados da Tabela 2 pode-se inferir o incremento de 116% da frota em circulação na década, sendo que a presença de automóveis cresceu 89,4%, a de motocicletas 191,5% e a de ônibus apenas 76,2%.

Razões históricas explicam a opção pela modalidade rodoviária na matriz de transportes brasileira. A implantação da indústria automotiva na década de 1960 coincidiu com o desmonte do parque de bondes que dominou a operação de transporte público brasileiro nos trinta anos anteriores.

De acordo com a Tabela 3, a implantação e o crescimento das cidades brasileiras vêm priorizando o transporte individual, como meio que enseja independência, autonomia e valorização social. Focado no automóvel, a partir de 1994, introduziu-se a motocicleta como opção aos menos favorecidos. Nesse cenário, o transporte público coletivo sempre foi preterido.

Tabela 3. Taxa de motorização no Brasil por 100 habitantes (2005 – 2015)

Ano	População (milhões)	Automóveis em circulação (milhões)	Automóvel (veículos/100 hab.)	Motocicletas em circulação (milhões)	Motocicletas (veículos/100 hab.)
2005	184.388.620	26.309.256	14,3	6.934.150	3,8
2015	204.450.649	49.822.709	24,4	20.216.193	9,9

Fontes: elaborada pela autora com base em dados do IBGE e Denatran

A estabilidade econômica advinda da criação do Plano Real, nos anos 1990, a liberalização econômica, a invenção brasileira do carro com motor de mil cilindradas, de preço mais acessível, a ascensão social de cerca de 30 milhões de brasileiros nos anos 2000, a oferta de crédito, a criação do sistema de consórcio e a política do Governo federal de prover subsídios aos veículos automotores, na forma de redução ou isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e na manutenção do preço da gasolina incentivaram a aquisição sistemática de automóveis e motocicletas. A Tabela 3 demonstra o crescimento da frota de veículos automotores individuais, pelo incremento da taxa de motorização, tanto de automóveis quanto de motocicletas. Diante da impossibilidade financeira dos gestores locais de alocarem recursos para a ampliação da infraestrutura voltada ao transporte individual motorizado, deparamo-nos no presente com cidades de trânsito problemático ou

caótico, que apresentam os impactos relacionados à imobilidade, quais sejam: congestionamentos recorrentes, que causam perda de tempo cotidiano; poluição sonora e do ar, que provocam doenças nas pessoas; e acidentes de trânsito. Esses impactos, que traduzem as chamadas externalidades negativas do trânsito, são passíveis de quantificação e contribuem para diminuir a qualidade de vida das pessoas.

Após anos sem investir em mobilidade urbana, o Governo Federal lançou, em janeiro de 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para retomar o planejamento e a execução de obras de infraestrutura de transporte nas cidades. Com o anúncio do advento da Copa do Mundo de futebol de 2014 em solo brasileiro feito, ao fim de outubro de 2007, pela Fédération Internationale de Football Association (FIFA), foram criados programas específicos para atender as exigências de transporte nas cidades sedes feitas pela entidade. Em 2011, o Ministério das Cidades implementou o PAC 2 – Grandes Cidades, e em 2012, O PAC 2 – Médias Cidades. Recursos oriundos desses programas foram empregados em obras de infraestrutura e em veículos, com vistas a soluções viárias priorizando o transporte coletivo e o não motorizado, na forma de vias exclusivas para ônibus e bicicletas, do Bus Rapid Transit (BRT) e do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Assim, a hegemonia histórica do automóvel passou a ser questionada, sobretudo após as manifestações de junho de 2013, que se basearam na demanda pela qualidade e pelo passe livre no transporte público.

Por sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, a cidade do Rio de Janeiro foi palco da implantação de várias obras de infraestrutura de transporte e logística, na forma de Parcerias Público Privadas, pelas quais o investimento privado cobriu 57% dos custos dos jogos. Espera-se que 63% da população use o transporte de alta capacidade, em suas multimodalidades (BRT, VLT e metrô), contra os 18% que usava o sistema em 2010. (ESTÚDIO GLOBO, 2016)

No âmbito legal, destaca-se a publicação da Lei de Mobilidade Urbana, nº 12.587, em 03 de janeiro de 2012, que estatui os novos paradigmas de transporte para o fomento de cidades inclusivas e sustentáveis.

Apesar dos programas em curso, pesquisa publicada, em 2015, pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), tendo por base 438 municípios, que em 2003 tinham mais de 60 mil habitantes, demonstrou que entre 2003 e 2013 a frota de veículos aumentou 104,4%, enquanto a extensão do sistema viário cresceu apenas 20,6%. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2015)

O advento da crise econômica no ano de 2015 desacelerou o crescimento da frota, contribuindo para diminuir os episódios de acidentes de trânsito.

5. ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

De acordo com a publicação “Mapa da Violência 2014 - Os Jovens do Brasil”, (WALSELFISZ, 2014) nosso País ocupa a quarta posição no rol de 101 países, com uma taxa total de 23 mortes em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes. Considerando a população entre 15 e 29 anos de idade, obtivemos, infelizmente, a sétima colocação entre as nações elencadas, pela



taxa de 29,3 óbitos por cada grupo de 100 mil habitantes. Nessa categoria, o Brasil fica atrás de Paraguai, Trinidad e Tobago, Suriname, Bahamas, Venezuela e a campeã, Bermudas.

A publicação relaciona as ocorrências de acidentes de trânsito com a edição da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tomando três períodos, quais sejam: entre 1992 e 1997, entre 1997 e 2000 e entre 2000 e 2012. No primeiro período, houve um crescimento forte das taxas de mortalidade, da ordem de 20,3% para o total da população e de 26,6%, entre os jovens. No segundo período, houve forte retração dos acidentes, de modo contundente entre os jovens, com destaque para o ano de 1998, subsequente ao da publicação da lei, no qual a redução foi da ordem de 13%. Nos anos seguintes, a redução alcançou a média de apenas 2%. No terceiro período, os índices de acidentes voltaram a crescer, chegando em 2004 ao mesmo patamar de 1997, antes de continuarem crescendo. Enquanto a taxa de crescimento de óbitos por acidentes de trânsito da população em geral alcançou 11%, entre os jovens atingiu 27,4%, fato que coincide com o aumento da frota de motocicletas em circulação.

Segundo o Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, o número, a estrutura e a composição dos acidentes de trânsito mudaram a partir de 1996. Enquanto o percentual de mortes de pedestres diminuiu 53,7%, houve um aumento das demais categorias, destacando-se a ascensão de 1.041% na quantidade de óbitos de motociclistas, que passaram de 1.421, em 1996, para 16.223, em 2012.

No período de quinze anos abrangido pela publicação (1998 a 2012), houve um incremento de 150% da frota de automóveis e de 614% da frota de motocicletas em circulação. As taxas de vítimas fatais de acidentes de trânsito ocorridos com automóveis variaram do máximo de 41,5, em 1999, ao mínimo de 29,1 em 2012, com média de 36,8 mortes por 100 mil carros. Em relação aos motociclistas, as taxas de óbitos variaram entre o mínimo de 67,8 mortes por 100 mil habitantes, em 1998, ao máximo de 101,1, em 2002, com a média de 91 mortos por 100 mil motocicletas registradas.

Por sua vez, pesquisa do Ipea sobre os “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”, de maio de 2003, apontou os custos desses tipos de ocorrência em R\$ 5,3 bilhões por ano (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2003. p. 9). Atualizado em dezembro de 2011 pelo pesquisador Júlio Jacob Waiselfisz, na publicação “Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas”, o montante alcançou R\$ 10,6 bilhões. Na sua atualização, Waiselfisz utilizou dois indicadores: acréscimo do número de acidentados no trânsito¹ e variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)² (WAISELFISZ, 2013, p. 82). Para atualizar monetariamente o valor de R\$ 10,6 bilhões, foi utilizado o IPCA acumulado de 2012 e 2013, da ordem de 11,6%, alcançando o montante de R\$ 11,8 bilhões.

Em seu relatório de 2015, a ANTP estimou tais custos em R\$ 17 bilhões, para o ano de 2013 (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2015, p.62).

¹ No ano de 2001, foram registradas 30.524 mortes e, em 2011, esse número passou para 43.256, o que representa um aumento de 41,7%. (WAISELFISZ, 2013, p. 82).

² Entre abril de 2003 e dezembro de 2011, a variação do IPCA foi de 57,2% (Waiselfisz, 2013, p.82)

Do total de R\$ 11,8 bilhões estimados para 2013, 69% referem-se aos acidentes com mortes, embora eles representem apenas 14% do total. Isso porque nas áreas urbanas o acidente com óbito alcançou, em dezembro de 2013, o valor médio de R\$ 161.576,2; enquanto o acidente com vítima apresentou o valor médio de R\$ 39.385,00 e o acidente sem vítima custou, em média, R\$ 3.656,39 (BENEDET, 2015, p.120).

Em 2006, o Ipea divulgou estudo feito com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), denominado “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”. Para as rodovias federais os custos obtidos forma um pouco maior do que R\$ 6,5 bilhões, sendo estimados ao redor de R\$ 6,1 bilhões, para as rodovias estaduais e, em torno de R\$ 1,4 bilhão para as rodovias municipais, com um total de R\$ 22 bilhões, a preços de dezembro de 2005. (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2006, p.64).

Na publicação “Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas”, o autor atualizou os valores atrás mencionados, para dezembro de 2011, usando dois indicadores do aumento dos acidentes³ de trânsito e da variação do IPCA⁴. Desse modo, Waiselfisz chegou aos seguintes valores: R\$ 10 bilhões para as rodovias federais, R\$ 21,7 bilhões para as rodovias estaduais e R\$ 2,1 bilhões para as rodovias municipais, perfazendo o total de R\$ 34 bilhões (WAISELFISZ, 2013, p. 87).

Ainda, a Polícia Rodoviária Federal e o Ipea divulgaram, no dia 23 de setembro de 2015, o relatório “Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: Caracterização, Tendências e Custos para a Sociedade”, com análise da evolução dos acidentes, custos e principais componentes. (DEPARTAMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2016b). A publicação tem por base dados de 2007, 2010 e 2014, atualizando trabalhos desenvolvidos, naqueles anos, com a ANTP e o Denatran.

O relatório divulgou o crescimento de 50,3% dos acidentes nas rodovias federais, ao longo da década 2004-2014, passando de 112.457 para 169.163. Contudo, em 2010, ocorreram 183.447 sinistros, quantidade maior que a de 2014. Dos acidentes de 2010 foram registrados 8.621 óbitos, contra 8.227, em 2014, pelo que se vislumbra a redução de 4,5% no número de mortos. Considerada a proporção por grupo de mil veículos, a pesquisa revelou queda de 40% no índice de mortes e de 30% no número de feridos, tendo em vista o aumento da frota em mais de duas vezes. A zona rural lidera a ocorrência de óbitos, na ordem de 67% das vítimas fatais. Nela, os motoristas assumem com maior prevalência os comportamentos de riscos, como ficou patente na Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) feita pelo Ministério da Saúde e IBGE, em 2013. Em relação ao trânsito, 55,2% disseram não usar o cinto de segurança no banco de trás dos veículos; 41% dos passageiros e 31,7% dos condutores de motos admitiram nem sempre usar capacete; e 30,4%

³ Aumento do número de vítimas fatais foi de 20,2% entre os anos de 2005 e 2011 (Waiselfisz, 2013, p. 86).

⁴ Entre dezembro de 2005 e dezembro de 2011, a variação do IPCA foi de 34,2% (Waiselfisz, 2013, p. 86).

relataram dirigir logo após o consumo de bebida alcoólica. O custo dos acidentes havidos em 2014 nas rodovias federais foi avaliado em R\$ 12,3 bilhões, mesmo que do total apontado de 169.163 ocorrências, 59% não tenham referido vítimas, 37% tenham resultado em vítimas feridas e apenas 4% tenham redundado em óbitos. Ao incluir as rodovias estaduais e municipais, a projeção de custo chegou a R\$ 40 bilhões. (LUDMILLA, 2015).

Em 2013, a Previdência Social arrecadou R\$ 307,1 bilhões e pagou R\$ 357 bilhões em benefícios, conforme dados do Tesouro Nacional, deixando um rombo de R\$ 49,9 bilhões. Um levantamento feito pela Secretaria de Políticas de Previdência Social, naquele ano, revelou que, desse rombo, os acidentes de trânsito representaram uma despesa anual de R\$ 12 bilhões, ou seja, 24% desse déficit, cada vez maior (HESSEL, 2014).

6. DESAFIOS

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a responsabilidade da gestão de trânsito do País é dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, que envolve as três esferas de governo: União, Estados e Distrito Federal e municípios. A arquitetura do sistema responde por atribuições normativas, de planejamento, operação, fiscalização, aplicação de sanções relativas às infrações, processo administrativo de recursos dessas sanções, engenharia, sinalização, formação de condutores, processo de habilitação e educação de trânsito.

Assim, cada nível de Governo tem diante de si o enorme desafio de prover condições para efetivar a diminuição das ocorrências de acidentes de trânsito, que atingem diariamente um contingente considerável de pessoas. Portanto, impõe-se a definição de um plano global de metas a serem alcançadas, ouvida cada instância, sob a tutela de uma coordenação nacional.

Para isso, o País conta com uma boa legislação, que se destaca no mundo quanto à restrição ao consumo de álcool, mas que ainda merece ajustes, a exemplo do agravamento da infração de dirigir usando o telefone celular, conduta classificada como de categoria média, punida apenas com multa no valor de R\$ 85,13, pelo art. 252, VI, do CTB. Quatro projetos de lei em tramitação na Câmara dos Deputados dispõem sobre esse dispositivo (PL 2872/2008, PL 3092/2015, PL 3807/2015 e PL 3944/2015).

Outro aspecto que desqualifica o Brasil no âmbito internacional é a tolerância com a velocidade elevada nas áreas urbanas, onde se permite até 80 km/h, quando a OMS recomenda o limite máximo de 50 km/h, que vem sendo adotado na cidade de São Paulo. Toda legislação para ser acreditada deve contar com um forte aparato de fiscalização, que além de se apoiar na tecnologia de aparelhos, precisa de agentes em número suficiente para as ações por abordagem. A ausência ou insuficiência de fiscalização redundará na sensação de impunidade que enseja o descumprimento da norma.

Além de priorizar a fiscalização, mediante o aporte de agentes públicos e de condições materiais, os desafios abrangem também as seguintes ações:



Divulgar, de modo contínuo e regular campanhas educativas com conteúdos focados no combate às maiores causas dos acidentes.

Estabelecer formulários padrão para a coleta de dados acerca dos acidentes de trânsito, para serem encaminhados ao órgão máximo executivo de trânsito, Denatran.

Prover educação de trânsito ao longo de toda a grade curricular dos Ensinos Fundamental e Médio, para fomentar o motorista cidadão.

Rever o processo de habilitação, que apresenta falhas, aprovando condutores despreparados.

Fiscalizar a atuação das autoescolas, com destaque para as aulas de prática de direção noturnas, que muitas vezes não são ministradas.

Ajustar a formação dos motociclistas, de tal modo que eles sejam conscientizados sobre a realidade do trânsito, a vulnerabilidade a acidentes e suas consequências, inclusive a de ficarem com seqüela permanente. Aumentar as exigências das aulas de prática de direção, para que os condutores possam passar todas as marchas do veículo. Hoje, os motociclistas quando muito passam a terceira marcha, sendo habilitados sem condições de enfrentar o trânsito. Na verdade, eles aprendem com a prática. Detalhar melhor os exames para verificar o alcance do aprendizado.

Implantar, sem demora, a inspeção veicular, mecânica e ambiental, sendo a última relativa à poluição do ar provocada pela emissão de gases dos veículos e de ruídos deles oriundos.

Incentivar a municipalização do trânsito, para assegurar sua gestão com base no que dispõe o Código de Trânsito em vigor. Cabe às prefeituras a responsabilidade pelo planejamento, projeto, operação, fiscalização e educação de trânsito, em todo seu território, que abrange o perímetro urbano e a zona rural, por onde passam as vias municipais. As questões relativas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento, à parada de veículos e à implantação da sinalização também são de competência local. Por menor que seja a cidade, o controle do trânsito contribui para a diminuição dos acidentes, a segurança dos pedestres, dos ciclistas e mesmo dos carroceiros. De acordo com dados da Perkons – empresa especializada em segurança viária e mobilidade urbana – apenas 25% dos 5.575 municípios brasileiros têm o trânsito municipalizado. Na região Sudeste, 23,6% dos municípios assumiram a gestão do trânsito; no Sul, 47,4%; no Centro-Oeste, 22,7%; no Norte, 15,8% e, no Nordeste, 14,3%. (SIMINO, 2015).

Adotar medidas para implementar as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) de priorizar o transporte não motorizado sobre o motorizado e o transporte público sobre o individual, formatando cidades inclusivas e amigáveis, nas quais o homem encontre os meios de viver com mais qualidade.

Estabelecer limites mais baixos de velocidade nas vias urbanas ou em zonas inteiras, a exemplo da redução implementada nas marginais do Tietê e Pinheiros e nas vias arteriais

que interligam o centro da cidade aos bairros. A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) observou a redução dos acidentes com vítimas fatais em até 50% nas marginais, afora constatar o aumento da fluidez, devido à ausência de congestionamentos. A cidade de Nova Iorque introduziu a Zone 25 MPH (Zona de 40 km) em muitas vias da área central da Ilha de Manhattan, como medida de moderação do tráfego. Antes, a velocidade era de 30MPH ou 48 km. Nessas vias foram implantadas ciclofaixas e ou limitaram o seu uso para os pedestres. De acordo com o Department of Transportation, com isso, reduzem-se à metade as chances de fatalidade na ocorrência de uma colisão. Os acidentes envolvendo pedestres foram reduzidos e há um plano do atual Prefeito Bill de Blasio's, chamado de Vision 20, pelo qual se pretende chegar em 2020 sem atropelamentos. (KORZENIEWSKY, 2014)

Vincular o Parcelamento, Uso e a Ocupação do Solo com a Mobilidade Urbana, aspectos de competência municipal, aproximando a moradia das atividades de trabalho, lazer, comércio e serviços, com vistas à redução dos deslocamentos pendulares do tipo casa-trabalho-casa.

Prover intervenções para tornar as vias mais seguras. Evidências demonstram a relação direta entre as condições das vias e a ocorrência de acidentes de trânsito.

Envidar esforços em prol da fabricação de veículos que atendam os padrões mínimos de segurança das Nações Unidas, cumpridos por 40 países mais ricos. Segundo a OMS, 80% dos países em todo o mundo não cumprem esse mínimo. O ano de 2014 foi pródigo na venda de 67 milhões de veículos de passageiros, dos quais 50% foram produzidos em países de renda média, cujo aumento da produção coincide com a elevação do número de mortes no trânsito. (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2015, p. 10)

REFERÊNCIAS

1. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório Comparativo 2003 – 2013. Mai. 2015. Disponível em: <http://www.antp.org.br/5dotSystem/userFiles/SIMOB/Relatorio%20Comparativo%202013.pdf>. Acesso em: 03 fev. 2016.
2. BANCO MUNDIAL. Cidades em Movimento: Estratégia de Transporte Urbano do Banco Mundial. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.



3. BENEDET Ronaldo, OLIVEIRA, Antonia M.F.; et al. O Desafio da Mobilidade Urbana. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015.
4. DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS (DATASUS). SAMU. Disponível em: <http://datasus.saude.gov.br/projetos/52-samu> Acesso em: 29 jan. 2016.
5. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Tabela 1 - Frota de Veículos, por tipo e por placa, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação – Dezembro/2005. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: 28 jan. 2016a.
6. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Frota de Veículos, por tipo e por placa, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação – DEZ/2015. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: 28 jan. 2016.
7. DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. PRF inicia nesta sexta-feira (18) Operação Rodovida em todo o país. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-inicia-nesta-sexta-feira-18-operacao-rodovida-em-todo-o-pais>. Acesso em: 27 jan. 2016b.
8. DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. PRF e Ipea apresentam relatório sobre custos sociais em acidentes de trânsito. Disponível em: <https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-e-ipea-apresentam-relatorio-sobre-custos-sociais-em-acidentes-de-transito>. Acesso em: 27 jan. 2016b.
9. ESTÚDIO GLOBO, Mobilidade Urbana: A Grande Herança dos Jogos Olímpicos 2016. Época, São Paulo, Editora Globo, n. 921, p. 12-13, fev. 2016.
10. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Estimativas de População. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/estimativa_dou.shtm Acesso em: 19 de out. 2015.
11. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas. Brasília, 2003. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/27/2F53A25B-BC5F-4AA3-817E-ACF6E3F7AD0C.pdf. Acesso em: 03 fev. 2016.
12. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileira. Brasília, 2006. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf. Acesso em: 4 fev. 2016.
13. 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: 20 out. 2015.
14. HESSEL, Rosana. O Pesado Custo da Violência no Trânsito. Em.com.brEconomia. 22 jun. 2014. Disponível em:



http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2014/06/22/internas_economia,541438/o-pesado-custo-da-violencia-no-transito.shtml. Acesso em: 20 out. 2015.

15. KORZENIEWSKY, Jeremy. New York reduces speed limit to 25mph [w/poll]. 10 nov. 2014. Disponível em: <http://www.autoblog.com/2014/11/10/new-york-city-reduces-speed-limit-to-25-mp/>. Acesso em: 20 out. 2015.

16. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em: 16 out. 2015.

17. LUDMILLA, Duarte. Relatório Aponta Redução de Acidentes em Rodovias Federais. Agência Saúde. 24 set 2015. Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/19864-novo-relatorio-detecta-reducao-de-acidentes-em-rodovias-federais>. Acesso em: 27 jan. 2016.

18. OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Relatório anual 2012. [s.l.], 2012. Disponível em: <http://old.onsv.org.br/ver/-472>. Acesso em: 20 de out. 2015.

19. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Declaração de Brasília – Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito – Brasília 18-19 de novembro de 2015. 20 nov. 2015
Disponível em: http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12508:segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito&catid=42:notas&lang=pt-BR&Itemid=280. Acesso em: 29 jan. 2016.

20. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária 2015. Sumário. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf. Acesso em: 1º fev. 2016.

21. SCHMIDT, Fabiane. Portal da Saúde. Detalhes. [S.L.], 19 dez. 2012. Disponível em: http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/leia-mais-o-ministerio?hc_location=ufi&start=5902. Acesso em: 28 jan. 2016.

22. SIMINO, Mariana. Municipalização do trânsito: apesar de obrigatória, atinge apenas 25% dos municípios brasileiros. Disponível em: http://www.sinaldetransito.com.br/notas/Excom_municipalizacao-leiMob_100314-1.pdf. Acesso em: 20 out. 2015.

23. PERKONS. Trânsito Ideal. Educador>> Municipalização do trânsito. Disponível em: <http://www.transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/42/municipalizacao-do-transito>. Acesso em: 20 out. 2015.

24. PORTAL DA SAÚDE. SAMU 192. 13 jun. 2014. Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/951-sas-raiz/dahu-raiz/forca-nacional-do-sus/12-forca-nacional-do-sus/13407-servico-de-atendimento-movel-de-urgencia-samu-192>. Acesso em: 28 jan. 2016.



25. PORTAL DA SAÚDE. Brasil reduz em 36% o número de mortes de crianças no trânsito. 20 nov. 2015a. Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/aisa/noticias-aisa/20887-brasil-reduz-em-36-o-numero-de-mortes-de-criancas-no-transito>. Acesso em: 28 jan. 2016.
26. ONU – Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011 – 2020 Nota Técnica
27. PORTAL DA SAÚDE. SAMU transporta 74% das vítimas graves do trânsito no país. 20 nov. 2015b Disponível em: <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/aisa/noticias-aisa/20888-samu-transporta-75-das-vitimas-graves-do-transito-no-pais>. Acesso em: 28 jan. 2016.
28. PRIMEIRA CONFERÊNCIA MINISTERIAL GLOBAL SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA: TEMPO DE AGIR. Declaração de Moscou. Moscou, Rússia: 20 nov. 2009.
29. WALSELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro: CEBELA; Flacso Brasil, 2013. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf. Acesso em: 03 fev. 2016.
30. WALSELFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência 2014: Os Jovens do Brasil. Rio de Janeiro: CEBELA; Flacso Brasil, 2014. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil_Preliminar.pdf. Acesso em: 19 out. 2015.
31. WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global Status Report on Road Safety: Time for Action. Geneva: 2009. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840_eng.pdf. Acesso em: 02 fev. 2016.

2016-500.docx