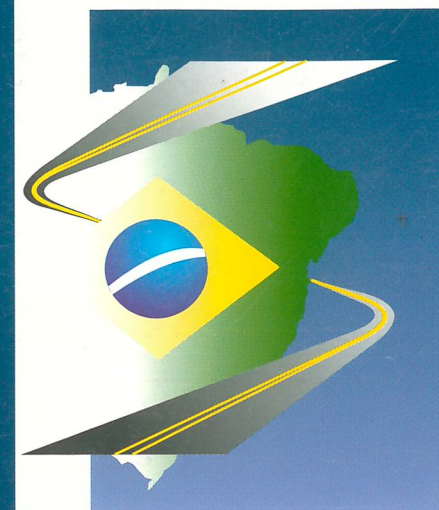




MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN



PROGRAMA
BRASILEIRO DE
SEGURANÇA DE
TRÂNSITO

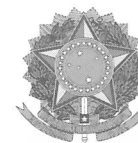
Biblioteca - Ministério da Justiça



MJU00057342D14

F
341.376
B823BP
DEP. LEGAL

DOCUMENTO BÁSICO
REVISADO



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN



PROGRAMA
BRASILEIRO DE
SEGURANÇA DE
TRÂNSITO

DOCUMENTO BÁSICO
REVISADO

1999



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN

PROGRAMA
BRASILEIRO DE
SEGURANÇA DE
TRÂNSITO

Ficha Catalográfica

Brasil. DENATRAN.

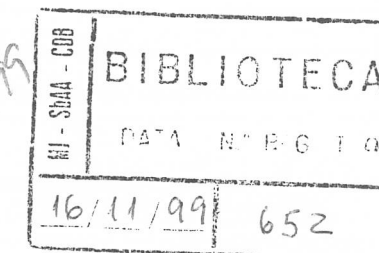
Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito : documento
básico revisado / DENATRAN. - Brasília : TC/BR, 1999.

52p. : il. ; 21 cm

1. Segurança de trânsito, programa. I. Departamento
Nacional de Trânsito. II. Título.

217723

F
341.346
B823 P35
Dep. legal



DOCUMENTO BÁSICO
REVISADO

1999

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	6
1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	8
2. INFORMAÇÕES SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS CAUSAS NO BRASIL	11
3. AÇÕES PROPOSTAS	18
3.1 OBJETIVOS E ESTRUTURA DO PROGRAMA	18
3.2 SUBPROGRAMAS, COMPONENTES E AÇÕES PREVISTAS	19
3.2.1 SUBPROGRAMA I - SEGURANÇA DE TRÂNSITO, CIDADANIA E SOCIEDADE	19
3.2.1.1 Componente 1 - Segurança de Trânsito, Cidadania e Sociedade	19
3.2.2 SUBPROGRAMA II - SEGURANÇA DE TRÂNSITO: GESTÃO E OPERAÇÃO	25
3.2.2.1 Componente 2: Administração de Trânsito	25
3.2.2.2 Componente 3: Fiscalização de Trânsito e Atendimento à Vítima	28
3.2.2.3 Componente 4: Engenharia de Tráfego	32
3.2.2.4 Componente 5: Educação para o Trânsito	37
3.2.2.5 Componente 6: Fortalecimento Institucional	39
3.3 CUSTOS DO PROGRAMA	46
4. BENEFÍCIOS ESPERADOS	47
4.1 CUSTOS DE ACIDENTES	48
4.2 EFICÁCIA DAS AÇÕES DE TRÂNSITO	49
4.3 CONCLUSÕES	51

APRESENTAÇÃO

Reduzir o número de acidentes de trânsito - em todo o mundo cerca de meio milhão de pessoas morrem em acidentes anualmente - constitui-se em um desafio. Requer um trabalho árduo e contínuo, com resultados a serem colhidos a curto, médio e longo prazos. Sem dúvida alguma, é necessário investir em legislação, tecnologia, engenharia, fiscalização e educação.

Além disso, a mobilização da sociedade em relação às ações de segurança no trânsito se afigura, hoje em dia, como um dado dos mais importantes em qualquer medida que venha a ser tomada, em qualquer campanha que venha a ser executada.

Um dos cerne da questão é a obrigatória mudança de conceito em relação aos veículos propriamente ditos. É preciso ver os veículos apenas como meio de transporte, e não como expressão de poder, ou de exibicionismo, ou ainda como válvula de escape para a agressividade existente em parte da sociedade. Do contrário, gera-se violência, acidentes, mortes, engrossando-se as estatísticas negativas em relação ao trânsito.

A solução passa por uma combinação de atitudes e ações. O acesso à informação com qualidade é um dos pontos mais importantes para o sucesso de qualquer campanha para a segurança no trânsito. A legislação, por outro lado, constitui outro ponto fundamental. Com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, houve, inequivocamente, um avanço na legislação brasileira. Mas não adianta apenas existir uma boa legislação e um bom sistema de informações. A legislação precisa ser efetivamente cumprida, e as sanções aplicadas com rigor para todos os que de alguma forma ultrapassarem os limites.

Além disso, aplicar recursos em tecnologia, educação, fiscalização e na modernização das instituições ligadas ao setor de trânsito é fundamental.

Por esses motivos é que o Ministério da Justiça decidiu por implementar ações no sentido de reduzir significativamente os índices de acidentes de trânsito no Brasil, tendo, para isto, criado o **Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito - PBST**.

As medidas propostas pelo PBST têm perfeita conformidade com as linhas de ação do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, agência externa que deverá financiar o Programa. A duração do PBST é de cinco anos, envolvendo

recursos totais da ordem de US\$ 320 milhões, considerados o financiamento do BID e a contrapartida brasileira.

Restrições de ordem técnica, econômica e financeira, além das existentes nas políticas vigentes nos organismos internacionais de financiamento, determinam limitações no alcance do PBST. Dessa forma, o Programa não abrangerá, inicialmente, todas as medidas de segurança de trânsito exigidas pela atual realidade do setor no Brasil.

Porém, o PBST, com absoluta certeza, envolve as principais medidas requeridas pela área de segurança de trânsito, não só as de caráter mais emergencial e abrangente, mas sobretudo as que possuem maior eficácia e relação benefício/custo. As medidas foram delineadas a partir de um Encontro Nacional, realizado em Brasília, do qual participaram cerca de cento e noventa especialistas em trânsito de todo o Brasil, representando aproximadamente cem instituições ligadas ao setor, não só governamentais como da sociedade civil.

O PBST tem como objetivo a implementação de medidas inovadoras, modernas, de elevado retorno econômico, que também possibilitem o aperfeiçoamento das instituições e a participação intensa da sociedade na solução dos problemas de trânsito.

O presente documento, preparado pelo Departamento Nacional de Trânsito, com a participação da TC/BR - Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A, apresenta os objetivos e a estrutura do PBST, bem como os subprogramas, componentes e medidas de segurança, além da estimativa de custos e os benefícios esperados com a implantação do Programa. É o documento que servirá como referência para as discussões com o BID, e inclui, para uma melhor visualização do sistema de trânsito no País, uma caracterização institucional do setor.

CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O Sistema Nacional de Trânsito é formado por órgãos e entidades públicas de caráter normativo ou executivo, abrangendo os três níveis da administração pública: federal, estadual e municipal.

Âmbito Federal

Na área federal, os órgãos normativo e executivo de trânsito encontram-se situados no âmbito do Ministério da Justiça, enquanto o órgão executivo rodoviário da União - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, vincula-se à estrutura do Ministério dos Transportes.

O órgão máximo normativo e consultivo no setor de trânsito é o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - vinculado ao Ministério da Justiça. Tem como competências gerais a coordenação do Sistema e a edição de normas legais, complementares ao Código de Trânsito Brasileiro.

O Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN é o órgão executivo de trânsito no âmbito federal, sendo subordinado ao Ministério da Justiça. Constitui o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Também vinculado ao Ministério da Justiça encontra-se o Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, responsável pelo patrulhamento das rodovias federais.

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER é o órgão executivo rodoviário da União, o qual é vinculado ao Ministério dos Transportes, a ele competindo a construção, manutenção e operação das rodovias federais.

Âmbito Estadual

No âmbito estadual, os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito guardam semelhança com a esfera federal, possuindo cada Unidade da Federação:

- O Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN, órgão normativo, consultivo e coordenador.

- O Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, órgão executivo de trânsito.

- O Departamento de Estradas de Rodagem - DER, órgão executivo rodoviário, subordinado ou vinculado à Secretaria de Transportes do Estado, competindo-lhe a construção, conservação, regulamentação e operação das rodovias do respectivo território.

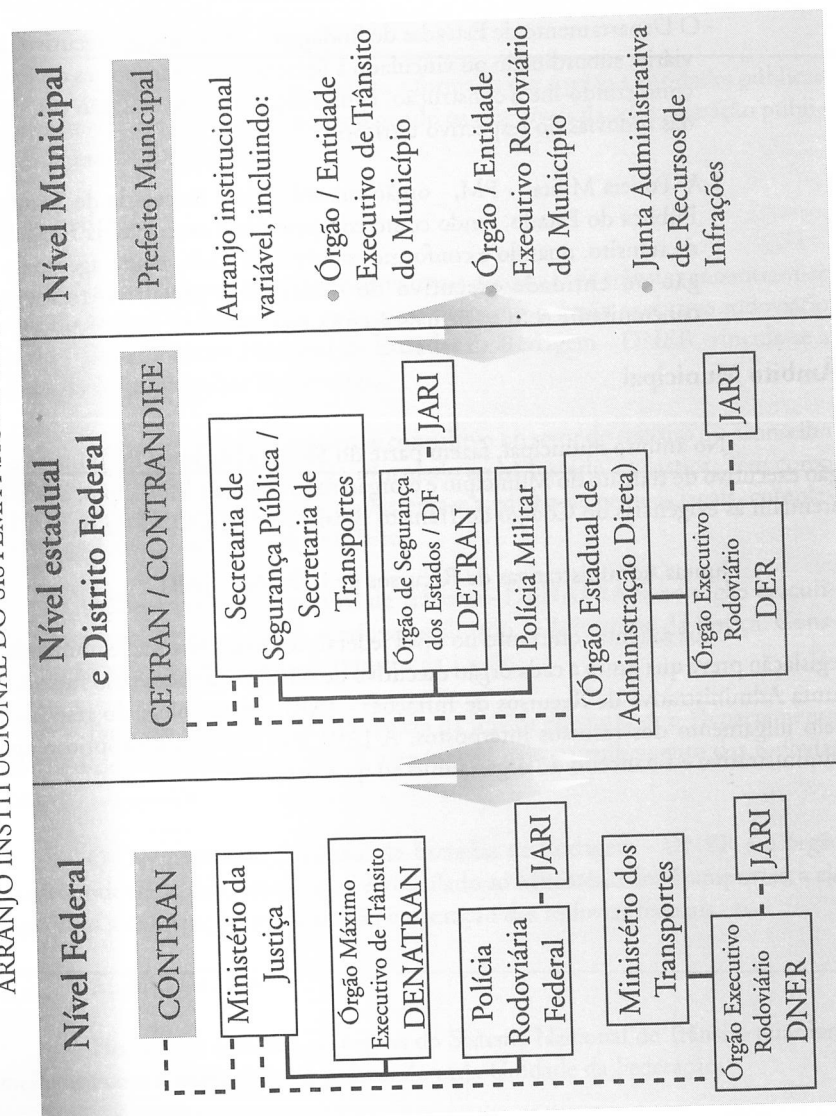
- A Polícia Militar - PM, órgão subordinado à Secretaria de Segurança Pública do Estado, tendo como competência a execução da fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivo de trânsito ou executivo rodoviário, concomitante com os demais agentes credenciados.

Âmbito Municipal

No âmbito municipal, fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito o órgão executivo de trânsito do Município e o órgão rodoviário do Município, desde que atendam às exigências do Código de Trânsito Brasileiro e do CONTRAN.

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI

Cabe salientar que tanto no nível federal, como no estadual e municipal, a legislação prevê que junto a cada órgão executivo de trânsito ou rodoviário funcionará Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos. A JARI tem regimento próprio e apoio administrativo e financeiro do órgão junto ao qual funcione.



2. INFORMAÇÕES SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS CAUSAS NO BRASIL

Neste capítulo são apresentados dados de acidentes de trânsito, bem como as suas principais causas, de forma a permitir um entendimento da magnitude do problema na área de segurança de trânsito no Brasil.

Acidentes de Trânsito no Brasil

Em 1997, segundo o Informe Estatístico do DENATRAN, ocorreram no Brasil 327.640 acidentes de trânsito com vítimas, com 327.044 feridos e 23.801 vítimas fatais. O número de mortos em acidentes de trânsito vem apresentando uma tendência de crescimento nos últimos anos, verificando-se contudo uma queda no ano de 1997, tendo sido de 22.393 em 1993; 24.111 em 1994; 25.513 em 1995 e de 26.903 em 1996.

Por sua vez, o índice de fatalidade, considerado um dos principais indicadores das condições de segurança de trânsito em todo o mundo, definido como o número de mortos em acidentes de trânsito por conjunto de 10.000 veículos, foi de 8,35 em 1997. Este índice tem sofrido pequenos decréscimos ao longo dos últimos anos, com exceção de 1997, onde ocorreu uma queda significativa, tendo sido de 9,88 em 1993; 9,80 em 1994; 9,59 em 1995 e de 9,78 em 1996.

Um outro índice a ser comentado é aquele que considera o número de mortos em acidentes de trânsito por conjunto de 100 000 habitantes. Tal índice, calculado com base nos dados de população obtidos pelo IBGE, vem aumentando de ano para ano, apresentando, como os outros indicadores, uma queda em 1997, tendo sido de 14,1 em 1993, 14,9 em 1994; 15,4 em 1995, 17,15 em 1996; e de 15,05 em 1997.

A seguir, são apresentadas algumas tabelas com dados de acidentes de trânsito no Brasil.

TABELA 1
Acidentes de Trânsito no Brasil em 1997
Vítimas Fatais Segundo Sexo, Faixa Etária e Tipo*

Sexo		Faixa Etária							Tipo			Total
Masc.	Fem.	0-4	5-14	15-24	25-34	35-59	60+	Ignorada	Pedestre	Passageiro	Condutor	
18.758	5.349	591	1.892	5.181	5.996	6.483	2.282	1.682	9.125	5.402	8.141	24.107

*Não foram incluídas 338 mortes posteriores de Curitiba; os dados do Estado de Rondônia não estão incluídos; os dados do Estado de Santa Catarina não estão incluídos na classificação por TIPO.
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

TABELA 2
Acidentes de Trânsito no Brasil em 1997
Feridos Segundo Sexo, Faixa Etária e Tipo*

Sexo		Faixa Etária							Tipo			Total
Masc.	Fem.	0-4	5-14	15-24	25-34	35-59	60+	Ignorada	Pedestre	Passageiro	Condutor	
239.598	85.240	8.294	26.933	82.098	81.470	78.716	21.549	25.778	56.875	110.750	142.417	327.044

*Os dados do Estado de Alagoas estão incluídos apenas na coluna TOTAL; os dados do Estado de Rondônia não estão incluídos; os dados do Estado de Santa Catarina não estão incluídos na classificação por TIPO.
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

TABELA 3
Acidentes de Trânsito no Brasil em 1997*
Acidentes com Vítimas Segundo a Natureza, Período e Área

Natureza					Período		Área		Total
Colisão/ Abalroamento	Tombamento/ Capotamento	Atropela- mento	Choque com Objeto Fixo	Outra	Dia	Noite	Urbana	Rural	
147.593	34.044	58.168	52.401	35.434	200.640	127.000	209.151	92.684	327.640

*Os dados do Estado de Rondônia não estão incluídos; os dados do Estado de Santa Catarina não estão incluídos na classificação por ÁREA.
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

TABELA 4
Acidentes de Trânsito no Brasil em 1997*
Condutores Envolvidos em Acidentes com Vítimas

Categoria			Faixa Etária							Total
Habilitado	Inabilitado	Ignorado	Menos de 18 Anos	18 a 24 Anos	25 a 34 Anos	35 a 44 Anos	45 a 54 Anos	55 Anos e Mais	Ignorada	
391.980	26.779	101.239	11.004	101.104	150.435	102.130	49.547	26.374	79.404	519.998

*Os dados do Estado de Rondônia não estão incluídos.
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

TABELA 5
Acidentes de Trânsito no Brasil em 1997*
Veículos Envolvidos em Acidentes com Vítimas

Automóvel	Camioneta	Ônibus/Micro- ônibus	Caminhão	Reboque Semi-Reboque	Motocicleta	Outros	Ignorado	Total
327.921	27.470	28.005	63.873	1.324	40.281	26.761	17.966	532.601

*Os dados do Estado de Rondônia não estão incluídos.
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

Os resultados mostram uma situação lastimável, mesmo não descrevendo uma situação real, pois grande número de mortes devido ao trânsito acontece nos hospitais e mesmo nas residências, em decorrência de ferimentos recebidos pelos usuários por ocasião dos acidentes. Nossas estatísticas, devido a dificuldades de coleta de dados, não registram significativa parcela dessas mortes posteriores.

Acidentes de Trânsito nas Unidades da Federação

A seguir, apresenta-se uma tabela contendo o número de mortos e de feridos em acidentes de trânsito em cada Unidade da Federação no ano de 1997, bem como os índices de mortos por conjunto de 10.000 veículos e mortos por 100.000 habitantes. Essa tabela, com todos esses dados, permite um conhecimento da situação de segurança de trânsito nas Unidades da Federação.

TABELA 6
Acidentes de Trânsito nas Unidades da Federação em 1997
Número de Mortos e de Feridos e Índices

Unidade da Federação	Mortos	Feridos	Mortos/10.000 Veículos	Mortos/100.000 Habitantes
Acre	70	177	19,94 ¹	13,99
Alagoas	251	2.206	13,04	9,43
Amapá	90	953	34,75	22,39
Amazonas	325	4.341	15,69	13,21
Bahia	1.792	13.729	23,53	14,10
Ceará	824	5.043	15,26	11,91
Distrito Federal	465	7.093	6,58	24,77
Espírito Santo	509	9.280	9,92	17,84
Goiás	762	6.777	9,13	16,42
Maranhão	607	2.145	31,01	11,46
Mato Grosso do Sul	53	5.081	11,79	18,27
Mato Grosso	262	3.390	8,17	11,45
Minas Gerais	1.400	60.420	4,46	8,28
Pará	590	2.321	23,70	10,44
Paraíba	342	6.350	14,71	10,27
Paraná	2.033	35.766	9,88	22,24
Pernambuco	606	6.964	7,90	8,12
Piauí	211	1.676	22,53	7,83
Rio de Janeiro	1.794	29.051	7,35	13,23
Rio Grande do Norte	415	4.250	17,95	16,00
Rio Grande do Sul	1.153	13.591	4,38	11,81
Rondônia*	115	1 916	9,57	8,91
Roraima	93	755	28,88	36,54
Santa Catarina	1.439	14.796	11,65	29,02
São Paulo	7.316	88.685	6,79	21,05
Sergipe	316	1.249	20,39	19,07
Tocantins	83	955	14,86	5,01

*Os dados do Estado de Rondônia referem-se ao ano de 1995
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

Acidentes de Trânsito nas Capitais das Unidades da Federação

Apresenta-se, a seguir, tabela semelhante à mostrada para as Unidades da Federação, possibilitando um conhecimento da situação de segurança de trânsito nas capitais brasileiras. A tabela considera o número de mortos e de feridos em acidentes de trânsito no ano de 1997, bem como os índices de mortos por conjunto de 10.000 veículos e mortos por 100.000 habitantes.

TABELA 7
Acidentes de Trânsito nas Capitais em 1997
Número de Mortos e de Feridos e Índices

Capitais	Mortos	Feridos	Mortos/10 000 Veículos	Mortos/100 000 Habitantes
Rio Branco	67	169	22,15	26,81
Maceió	43	877	3,58	5,61
Macapá	49	664	14,87	20,00
Manaus	244	4.291	15,05	19,93
Salvador	501	4.807	14,07	22,03
Fortaleza	263	2.822	8,01	12,79
Distrito Federal	465	7.093	6,58	24,77
Vitória	35	1.063	3,52	13,00
Goiânia	127	3.659	2,50	12,22
São Luís	105	650	8,96	12,81
Campo Grande	53	2.167	3,77	8,36
Cuiabá	76	1.600	6,39	16,99
Belo Horizonte	383	13.229	4,71	18,00
Belém	272	1.282	19,75	23,18
João Pessoa	142	5.233	13,17	24,78
Curitiba	101	7.860	1,65	6,58
Recife	218	3.968	6,42	15,94
Teresina	51	775	8,83	7,50
Rio de Janeiro	442	10.991	4,39	7,92
Natal	116	2.157	8,19	17,09
Porto Alegre	237	7.829	3,85	18,14
Porto Velho*	89	1 552	16,69	28,90
Boa Vista	72	693	25,55	44,17
Florianópolis	48	840	3,57	17,23
São Paulo	2.042	39.354	4,31	20,57
Aracaju	153	157	15,00	34,76
Palmas	9	289	8,55	8,13

*Os dados do Estado de Rondônia referem-se ao ano de 1995
Fonte: SINET/DENATRAN/DETRANs

Acidentes de Trânsito em Outros Países - Comparação com o Brasil

Ao comparar a situação de segurança de trânsito do Brasil com a de países mais desenvolvidos, que têm dedicado maiores esforços na redução do problema, verifica-se ser desvantajosa a posição brasileira. Países como os Estados Unidos, Alemanha Ocidental, França, Grã-Bretanha, Itália e Japão apresentam índices de fatalidade variando entre 2,5 e 4,0, bastante inferiores ao índice brasileiro. A análise de outros índices também mostra desvantagem para o Brasil. Exemplo neste sentido é o índice de 8,8 mortes em acidentes de trânsito por 100.000 habitantes no Japão (1993), praticamente a metade do índice brasileiro, de 16,55 (1997). Esse índice, no Japão, vem apresentando redução de ano para ano, enquanto que no Brasil tem ocorrido exatamente o inverso.

Principais Causas dos Acidentes de Trânsito

Na maioria dos países desenvolvidos, que vêm adotando ao longo de vários anos programas destinados a reduzir acidentes de trânsito, pode-se dizer que o excesso de velocidade e a ingestão de álcool pelo condutor continuam sendo as maiores preocupações das autoridades de trânsito.

No Brasil, o excesso de velocidade e a ingestão de álcool pelo condutor constituem, certamente, as duas maiores causas dos acidentes de trânsito. No entanto, tendo em conta as peculiaridades brasileiras, as dificuldades econômicas e os projetos de segurança de trânsito não implementados ou consolidados, as causas dos acidentes de trânsito no Brasil apresentam algumas especificidades na comparação com situações de outros países.

São as seguintes as causas mais significativas dos acidentes de trânsito no Brasil, que foram levadas em consideração quando da definição das ações corretivas do Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito:

Principais Causas dos Acidentes de Trânsito no Brasil

- falta de consciência da sociedade brasileira como um todo para a convivência com um trânsito seguro e cordial, destacando-se os comportamentos de transgressão, agressividade e risco no trânsito;
- velocidades incompatíveis com o uso da via;
- ingestão de álcool pelo condutor;
- ultrapassagens incorretas;
- desatenção ou imprudência do pedestre;

- f) mal estado de conservação dos veículos e de seus equipamentos;
- g) rodovias deterioradas.

Outras Causas Relevantes de Acidentes de Trânsito no Brasil

- a) trechos e interseções de vias projetados sem os requisitos de segurança;
- b) sinalização de trânsito inadequada;
- c) fadiga do condutor;
- d) sonolência do condutor;
- e) desobediência ao semáforo e ao restante da sinalização;
- f) falta de distância cautelosa entre veículos automotores;
- g) desobediência do ciclista às regras de circulação.

Causas Relevantes da Gravidade dos Acidentes de Trânsito

- a) proteção inadequada do motociclista (falta de capacete e de roupa apropriada);
- b) proteção pessoal insuficiente do condutor (não uso do cinto de segurança).

Aspectos Contribuintes à Ocorrência de Acidentes de Trânsito no Brasil

A seguir são apresentados alguns aspectos que afetam negativamente a segurança do trânsito, já que prejudicam a solução das causas de acidentes de trânsito no Brasil:

- a) fragilidades existentes na emissão de CNH's;
- b) fragilidades existentes nos exames de habilitação;
- c) deficiências nos exames de habilitação;
- d) má formação dos condutores;
- e) deficiências institucionais;
- f) fiscalização deficiente, particularmente no controle das infrações mais perigosas;
- g) deficiência na coleta e no registro dos dados de acidentes de trânsito;
- h) ausência de análises sistemáticas dos dados de acidentes de trânsito;
- i) elaboração de projetos e de ações ligados à segurança de trânsito sem a devida análise dos dados de acidentes de trânsito;
- j) elaboração de projetos e de ações ligados à segurança de trânsito sem a devida consideração técnica dos requisitos de segurança;
- k) educação para o trânsito não suficientemente disseminada nas escolas;
- l) recursos humanos da área de trânsito insuficientes e tecnicamente despreparados;
- m) controle insuficiente de condutores e de veículos;

3. AÇÕES PROPOSTAS

3.1 OBJETIVOS E ESTRUTURA DO PROGRAMA

O PBST tem suas ações direcionadas à consecução dos seguintes objetivos gerais e específicos:

Objetivos Gerais

- Reduzir os índices de acidentes, o número de vítimas fatais e a gravidade das lesões, por meio de ações voltadas para a segurança e fluidez do trânsito;
- Otimizar a qualidade dos serviços prestados aos cidadãos pelos Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Objetivos Específicos

- Envolver a sociedade na consecução de um trânsito seguro e humano, com base no estudo do perfil e dos valores dos condutores, pedestres e demais agentes envolvidos, de forma a estabelecer uma nova consciência e postura diante do trânsito;
- Aperfeiçoar o controle das informações e as análises de acidentes de trânsito, incluindo a utilização de sistemas informatizados;
- Ampliar e aperfeiçoar o controle da frota de veículos automotores;
- Ampliar e aperfeiçoar o sistema de informações e de controle sobre os condutores de veículos automotores;
- Intensificar a utilização de tecnologias modernas na área de segurança de trânsito;
- Realizar estudos e pesquisas visando fundamentar ações eficazes relativas às questões fundamentais de segurança de trânsito;
- Melhorar a qualidade e a presteza do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito;
- Implantar medidas de engenharia relativas ao controle do tráfego e segurança das vias;

- Promover a educação para o trânsito junto às instituições de ensino;
- Melhorar o desempenho dos Órgãos envolvidos com o PBST, de forma a assegurar os resultados pretendidos e a eficiência da gestão dos investimentos realizados;
- Promover a atuação integrada dos Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Tendo em vista os objetivos estabelecidos, o PBST organiza-se em Subprogramas e Componentes que retratam conjuntos relevantes de ações voltadas para a ampliação da segurança de trânsito no País. Neste sentido, o Programa encontra-se assim estruturado:

SUBPROGRAMAS	COMPONENTES
SUBPROGRAMA I - SEGURANÇA DE TRÂNSITO, CIDADANIA E SOCIEDADE	· Componente 1: Segurança de Trânsito, Cidadania e Sociedade
SUBPROGRAMA II - SEGURANÇA DE TRÂNSITO: GESTÃO E OPERAÇÃO	· Componente 2: Administração de Trânsito · Componente 3: Fiscalização de Trânsito e Atendimento à Vítima · Componente 4: Engenharia de Tráfego · Componente 5: Educação para o Trânsito · Componente 6: Fortalecimento Institucional

3.2 SUBPROGRAMAS, COMPONENTES E AÇÕES PREVISTAS

3.2.1 SUBPROGRAMA I - SEGURANÇA DE TRÂNSITO, CIDADANIA E SOCIEDADE

3.2.1.1 Componente 1 - Segurança de Trânsito, Cidadania e Sociedade

Um trânsito ruim, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, cria um clima de barbárie e de caos. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece uma atmosfera de civilidade e de respeito às leis, mostrando a

internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecer é dever de todos.

O conceito de cidadania implica, de um lado, a idéia fundamental de indivíduo, e de outro, regras universais - um sistema de leis que vale para todos em todo e qualquer espaço social. Assim considerando, é fundamental destacar a dimensão de cidadania inserida no trânsito, uma vez que este configura uma situação básica de igualdade.

Diferentemente de outras normas sociais, que podem ser rompidas ou ignoradas sem que ninguém perceba, as normas de trânsito produzem um efeito imediato, levando sua obediência ou não à manutenção da qualidade de vida do cidadão e da coletividade, ou a resultados desastrosos. Com isso, o trânsito configura uma notável escola de e para a democracia, devendo suas questões serem discutidas sob o ponto de vista político, no sentido amplo da palavra. Esta dimensão pressupõe enfocar o aspecto do trânsito como um conjunto de comportamentos coletivos que não nascem no indivíduo, embora sejam praticados por ele, mas nascem na sociedade em modelos sociais que servem para orientação de todos.

Assim vista a questão, justifica-se a inserção deste Subprograma no Programa Brasileiro de Segurança no Trânsito, abrindo espaço para estudos e pesquisas que visem lançar luz sobre aspectos ainda pouco explorados do tema e chamar à cena novos papéis e atores do cenário social, que podem contribuir significativamente com os resultados pretendidos.

AÇÕES PREVISTAS

3.2.1.1.1 Incentivos à Participação da Sociedade em Prol da Segurança de Trânsito

Neste item prevê-se a provocação e o apoio a iniciativas de segmentos da sociedade que levem a coletividade como um todo, ou grupos, a desenvolver ou reforçar comportamentos de segurança no trânsito. Destacando que o compromisso com a democracia é da sociedade como um todo, a idéia consiste em disseminar ações que, pela diversidade de fontes, agentes envolvidos, frequência e continuidade possam levar a uma mudança cultural, influenciando positivamente os comportamentos individuais.

Poderão ser envolvidos nas ações deste componente as ONGs, associações de moradores, partidos políticos, sindicatos, escolas, agremiações estudantis, entida-

des religiosas, meios de comunicação, empresas privadas em geral e outros agentes sociais. Fazem parte de medidas a serem implementadas, por exemplo, a criação de redes de solidariedade em prol da segurança de trânsito. Poderão ser desenvolvidas, também, ações por esses segmentos da sociedade, em parceria com instituições do poder público.

Dada a inovação do enfoque sociológico em segurança de trânsito e do incentivo à participação da sociedade, as ações a serem abrangidas neste item deverão ser sugeridas pelos agentes interessados, mais do que estabelecidas previamente pelo Programa.

No entanto, serão desenvolvidas, neste item, as seguintes ações de caráter genérico:

a) criação e implantação de Comissão Tripartite, visando estabelecer e incentivar formas de envolvimento da sociedade com a segurança de trânsito.

Tal Comissão deverá ser composta por representantes do Poder Público, do Setor Privado e da Sociedade Civil. Estarão representados na Comissão os poderes públicos, empresas que atuam em setores direta ou indiretamente ligados ao trânsito - incluindo o de comunicação, dada sua influência sobre a formação de costumes e a cultura do País, além de ONGs, clubes de serviços, conselhos de segurança e outras entidades que atuem na mobilização de pessoas e grupos em torno de direitos e deveres dos cidadãos.

A Comissão Tripartite deverá, como objetivos principais, participar da elaboração, implementação e acompanhamento do PBST, e incentivar a criação em todo País de redes de solidariedade em prol da segurança de trânsito. Caberá, ainda, à Comissão, estimular a criação de Comissões Estaduais e Municipais similares, promovendo a propagação das idéias e ações que levam à busca de um trânsito humano e seguro, compatível com o conceito de cidadania.

Deverá estar no escopo da Comissão atuar junto às empresas de comunicação, promovendo ações que visem a orientação e a capacitação dos profissionais que atuam na mídia, para a difusão competente e responsável das informações e notícias relativas ao trânsito, de modo a contribuírem com a mudança de postura da população.

A implantação da Comissão terá como fase inicial a concepção de sua estrutura e funcionamento, que se baseará em estudos a serem realizados, visando definir um modelo que favoreça sua contribuição efetiva aos objetivos do Programa.

É importante salientar que a Comissão Tripartite poderá ser constituída no bojo de estruturas institucionais já existentes, que apresentem composição e competências similares às previstas. Nesta hipótese, tais estruturas serão otimizadas ou reforçadas, possibilitando-se o cumprimento das funções da Comissão, sem sobreposição de esforços e recursos.

b) apoio a projetos propostos por ONGs e outras entidades

Outra ação relevante nesse segmento de incentivo à participação da sociedade em prol da segurança de trânsito é o apoio à realização de projetos propostos por ONGs e instituições que desenvolvam trabalhos e iniciativas na área de cidadania para o trânsito.

Essas propostas deverão ser apresentadas à Comissão Tripartite, que as avaliará e selecionará aquelas que deverão ser apoiadas pelo PBST, vindo a se constituir em ação do Programa. Caberá, ainda, à Comissão, acompanhar a realização dos projetos, bem como avaliar e divulgar seus resultados.

3.2.1.1.2 Estudos e Pesquisas

Os estudos e pesquisas são ações de grande relevância neste Subprograma, pois permitirão o conhecimento mais aprofundado dos valores sociais e dos modelos mentais que levam ou que reforçam comportamentos de transgressão, de agressividade ou de risco no trânsito. Por meio dessas ações poderão ser avaliados aspectos como os estilos de dirigir, as concepções sobre trânsito e sobre motorista, as relações de poder subtendidas no trânsito, as recompensas ou punições sociais pela obediência ou transgressão das normas de trânsito e a simbologia do carro.

Os estudos e pesquisas oferecerão uma base segura para o desenvolvimento de campanhas educativas e de outras ações preventivas e corretivas de segurança de trânsito, não só deste componente do Programa, como também de outros.

Este item do Subprograma contempla as seguintes ações:

a) Intercâmbio com universidades e outras instituições que desenvolvam trabalhos científicos nos campos antropológico ou sociológico, para a realização de estudos e pesquisas sobre:

- perfil, valores sociais e modelos mentais dos cidadãos brasileiros, enquanto:

- pedestres, passageiros e condutores dos veículos automotores, de tração animal e propulsão humana, no contexto da via pública;

- agentes de fiscalização, como policiais de trânsito, policiais rodoviários, fiscais e outros;

- gestores e técnicos de trânsito das várias esferas do poder público.

- características culturais que embasam o perfil do ambiente viário e do tráfego urbano e rural no Brasil e que afetam o conceito e o exercício da cidadania.

b) Incentivo a teses de pós-graduação, abordando temas referentes à cidadania no trânsito.

O Subprograma deverá prever a divulgação e a utilização dos resultados das pesquisas efetuadas, bem como o levantamento de estudos já existentes. Essas informações e resultados deverão ser incorporados a Bancos de Dados, publicados em periódicos de várias entidades e áreas e disseminados com o auxílio de meios eletrônicos, como a Internet.

3.2.1.1.3 Campanhas Educativas voltadas à Cidadania

Cabe neste Subprograma a realização de campanhas que destaquem a dimensão da cidadania pressuposta no trânsito e a necessária convivência democrática que caracteriza uma sociedade civilizada.

Um mau motorista e um mau pedestre são sobretudo maus cidadãos. O automóvel não é uma armadura que protege e esconde o motorista, eximindo-o de seus deveres de cidadão. Estes são temas que, por exemplo, podem ser bem explorados em campanhas educativas. Também o aspecto da cordialidade no trânsito, bem como a comparação de comportamentos agressivos ao volante com comportamentos afetu-
osos em casa, constituem motivos a serem trabalhados da forma proposta.

As campanhas deverão abranger vários temas ligados à segurança de trânsito, sempre mostrando aspectos culturais como usos, costumes, valores, significados implícitos e evidenciando sua relação com o conceito de cidadania. Desde que assumindo esta abordagem, poderão ser explorados temas como:

a) Uso correto dos diferentes tipos de veículos (automotores, de propulsão humana e de tração animal) e regras de circulação, que orientem para o relacionamento humano harmônico entre os condutores e dos condutores com os pedestres. É impor-

tante destacar o enfoque dado pelo novo Código de Trânsito Brasileiro, que revê direitos e deveres dos cidadãos na via pública.

b) Comportamentos corretos e preventivos dos passageiros de veículos, abordando-se especificidades quanto ao uso dos veículos para o transporte seguro e legalmente apropriado;

c) Comportamentos e regras de segurança para os pedestres no ambiente viário urbano e rural, priorizando o respeito dos condutores para com os pedestres e enfatizando, na mesma proporção, o respeito dos pedestres para com os condutores;

d) Conhecimento e uso correto dos equipamentos, acessórios e demais mecanismos de segurança viária ambiental, veicular e pessoal:

- Equipamentos e outros mecanismos de segurança ambiental, como por exemplo, a sinalização de trânsito para o condutor e o pedestre;

- Equipamentos e outros mecanismos de segurança veicular como os cintos de segurança, as cadeiras e cintos de segurança específicos para as crianças e os mecanismos de freios;

- Equipamentos e outros mecanismos de segurança pessoal, tais como capacetes, viseiras, luvas e vestimentas refletivas e resistentes para os motociclistas e ciclistas;

e) Álcool e outras drogas no trânsito: consequências para as pessoas, famílias e comunidade;

f) Acidentes de trânsito e consequências pessoais, familiares e para a nação;

g) Apropriação e uso politicamente correto do meio ambiente trânsito, pelos moradores e organizações públicas e privadas, enfatizando a canalização correta do lixo cultural, para um destino não gerador de desordens e desequilíbrios ambientais;

h) Comportamentos adequados nos deslocamentos e atividades esportivas e de lazer com skates, rollers e patins;

i) Extinção da Cultura da Impunidade, buscando-se o resgate de valores que garantam a equidade dos direitos e deveres constitucionais e a aplicação uniforme da lei.

O Brasil retrata a cultura da impunidade que lesa as relações sociais também no trânsito. Passamos, então, frente à necessidade da conquista e preservação da igualdade constitucional entre todos os cidadãos, resgatando-se o real cumprimento dos direitos e deveres, com a extinção dos privilégios que conduzem negativamente à impunidade. Portanto, a Campanha Educativa de Trânsito deve também usar desta temática em suas ações.

Serão privilegiadas campanhas com temas ligados aos aspectos mais cruciais da segurança de trânsito, apontados por pesquisas ou pela evidência dos fatos ou com temas que têm mostrado, nas experiências nacionais e estrangeiras, maior retorno do investimento efetuado.

Mecanismos de merchandising, bem como outros meios utilizados pelos formadores de opinião pública poderão ser empregados na implementação das campanhas. Também as artes cênicas, música e outras manifestações artísticas, poderão ser de grande utilidade, dado seu potencial de mobilização e apelo ao não racional.

RESULTADOS PRETENDIDOS COM O SUBPROGRAMA I

Com a realização do Subprograma I, pretende-se a conquista de um ambiente viário onde a qualidade de vida seja realidade para todos os usuários do trânsito urbano e rural, com baixos índices de acidentes e agressividade.

Busca-se um comprometimento conscientemente positivo, pelo qual todas as pessoas conquistem, preservem e perpetuem a educação por usos e costumes culturais que promovam a cidadania. Isto pressupõe ações políticas individuais e coletivas que mirem a real qualidade de vida ambiental, que no trânsito é representada pela tecnologia, natureza e pessoas que moram, trabalham e se deslocam e realizam seus transportes a pé ou na forma de condutoras e passageiras.

Em suma, pretende-se iniciar uma mudança nos comportamentos públicos, fazendo-se com que as pessoas tenham maior entendimento de que, em público, o que fazem afeta os outros de modo direto; que, em público, todos estão sujeitos a regras que valem para todos; e que, em público, as pessoas manipulam espaços que pertencem à sociedade como um todo. Essa conscientização é fundamental tanto para condutores, quanto para passageiros e pedestres.

3.2.2 SUBPROGRAMA II - SEGURANÇA DE TRÂNSITO: GESTÃO E OPERAÇÃO

Este subprograma subdivide-se em cinco componentes: Administração de Trânsito; Fiscalização de Trânsito e Atendimento à Vítima; Engenharia de Tráfego; Educação para o Trânsito; e Fortalecimento Institucional.

3.2.2.1 Componente 2: Administração de Trânsito

O Componente Administração de Trânsito compreende as seguintes ações: Controle de Veículos Automotores; e Controle da Formação e Habilitação de Condutores de Veículos.

3.2.2.1.1 Controle de Veículos Automotores

Esta medida refere-se, basicamente, à ampliação e modernização do RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores, idealizado para exercer o controle da frota de veículos em todo o território nacional.

Atualmente, as Unidades da Federação já dispõem desse sistema em pleno funcionamento, estando, assim, o RENAVAM implantado em todo o País.

No PBST, a ampliação do RENAVAM ocorrerá por meio da implantação de novos módulos, permitindo, por exemplo, a efetiva cobrança das multas de trânsito cometidas em Unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo, bem como com a integração com os cadastros de outros países, de forma a constituir, em futuro próximo, um único sistema para o MERCOSUL.

Além da ampliação referida, o PBST incentivará a modernização, ampliação e atualização tecnológica dos equipamentos e sistemas utilizados, bem como o treinamento do pessoal envolvido no Sistema.

A implantação efetiva desse sistema permitirá o controle apropriado dos veículos automotores no País, acarretando grandes benefícios em termos de planejamento, expedição e controle de documentos, punição dos infratores da legislação de trânsito, combate ao roubo e furto de veículos e elaboração de estatísticas sobre a frota de veículos.

O combate ao roubo/furto e o controle da saída do veículo do território nacional, bem como a cobrança de multa de veículos de outros países, constituem ações a serem implementadas ou intensificadas com o Sistema em plena operação.

3.2.2.1.2 Controle da Formação e da Habilitação de Condutores de Veículos

A atual problemática do trânsito brasileiro decorre, entre outros fatores, da deficiente formação e controle dos condutores e das falhas existentes no processo de habilitação. Com base nesta premissa, seguem as ações consideradas no âmbito do PBST:

● Implantação do RENACH - Registro Nacional de Carteiras de Habilitação

Na área de habilitação e controle de condutores de veículos, destaca-se, para efeitos do PBST, a implantação completa do RENACH, concebido para administrar informações a partir do momento em que o cidadão se candidata à habilitação, passando pelos resultados dos exames, a identificação dos examinadores, a concessão da permissão, a confecção da carteira de habilitação, até as penalidades de suspensão e cassação do direito de dirigir.

Do ponto de vista de sistema, o RENACH é idêntico ao RENAAM, ou seja, é um sistema informatizado, composto por bases de dados estaduais, interligadas por meio de uma base índice nacional denominada BINCO - Base de Índices de Condutores, formando uma rede.

O PBST possibilitará a modernização, ampliação e efetiva implantação desse sistema.

● Implantação da Rede Nacional de Formação e Habilitação de Condutores - RENFOR

A RENFOR, coordenada pelo DENATRAN e instituída pela portaria 47/99 deste órgão, é integrada por todas as entidades, instituições, organizações e pessoas jurídicas, no território nacional, envolvidas no processo de formação e habilitação de condutores de veículos.

Entre outros, são objetivos da RENFOR:

- Definir e perseguir em âmbito nacional, padrões de qualidade e procedimentos no processo de formação e habilitação de condutores;
- Padronizar e desenvolver os procedimentos didáticos básicos, assegurando a boa formação do condutor;
- Integrar, num único sistema, os procedimentos e as informações quanto

à formação, habilitação e desempenho de candidatos, permitindo, simultaneamente, o acompanhamento das entidades e organizações formadoras e fiscalizadoras;

- Definir as funções e os objetivos das diversas entidades, organizações e órgãos participantes da rede, tendo por base a complexidade e a hierarquia de suas respectivas atribuições.

Considerando que todos os componentes da RENFOR deverão estar integrados ao RENACH por exigência da referida portaria, bem como a importância da RENFOR no processo de formação e habilitação de condutores de veículos, o PBST incentivará a implantação de ações que visem sua consolidação de forma efetiva.

3.2.2.1.3 Estudos, Pesquisas e Aplicações na Área de Administração de Trânsito

A realização de estudos e pesquisas sobre temas específicos de segurança de trânsito, em nível nacional, não tem sido prática frequente, dada a carência de recursos financeiros. A importância de tal prática para o setor, no entanto, é amplamente reconhecida.

O PBST prevê a realização de estudos e pesquisas na área de Administração de Trânsito referentes à habilitação do condutor, à avaliação de resultados da formação teórica e prática do condutor, à avaliação de instrutores e examinadores de trânsito, entre outros.

3.2.2.2 Componente 3: Fiscalização de Trânsito e Atendimento à Vítima

3.2.2.2.1 Intensificação do Uso de Dispositivos Eletrônicos de Identificação de Infrações de Trânsito

Esta medida prevê a intensificação do uso de equipamentos modernos destinados a registrar infrações de trânsito. Dispositivos eletrônicos de controle de velocidade, de identificação de ultrapassagens indevidas e de registro de desobediência ao semáforo constituem ações a serem incentivadas pelo PBST.

Diversas entidades do setor têm utilizado dispositivos eletrônicos de controle de velocidade, por meio de contratos de concessão, delegando o serviço à iniciativa privada, não investindo recursos em sua implantação e operação. Constitui al-

ternativa viável o pagamento de um valor fixo, definido em licitação, pela cessão e manutenção desses equipamentos.

Estudos de avaliação, com recomendações relativas a essa tecnologia, deverão ser realizados no âmbito do PBST.

3.2.2.2.2 Fiscalização de Veículos em Movimento por meio de Operações Especiais Localizadas

O PBST tem como um de seus princípios básicos adotar ações de intensificação e priorização da fiscalização das infrações cometidas por veículos em movimento. Tais ações serão desenvolvidas a partir da definição de áreas e locais problemáticos e do desenvolvimento de diagnósticos, planejamento das operações e treinamento de pessoal. O Programa concentrará esforços de policiamento em quatro ações básicas, indicadas a seguir:

a) Controle de velocidade

Prevê-se a intensificação do controle de velocidade nas áreas urbanas e nas rodovias federais, estaduais e municipais, por meio da realização de operações policiais, devendo ser adquiridos radares e rádios.

b) Controle de ultrapassagens e de conversões proibidas e perigosas

Deverá ocorrer uma priorização do policiamento no controle de ultrapassagens e de conversões perigosas. O policiamento localizado em pontos de incidência dessas infrações utilizará motocicletas para coibir essa prática, identificando e interceptando o infrator. Adicionalmente, prevê-se que as Unidades da Federação utilizem, em determinadas ocasiões, seus helicópteros, apoiados por equipamentos de comunicação terra-ar e por patrulhas rodoviárias, na identificação e autuação de veículos infratores de ultrapassagens indevidas.

c) Fiscalização de condutores alcoolizados ou sob efeito de outras substâncias tóxicas

A ingestão abusiva, pelo condutor, de álcool, e a utilização de outras substâncias proibidas constitui infração a ser coibida com rigor pelo policiamento. Aparelhos de ar alveolar (bafômetros) serão adquiridos para permitir a priorização do policiamento nesse aspecto.

d) Obrigatoriedade do uso do cinto de segurança e do capacete

O uso do cinto de segurança nos veículos automotores, inclusive nos bancos traseiros, e o uso do capacete pelos motociclistas terão sua fiscalização intensificada.

Juntamente com a intensificação e priorização do policiamento de trânsito nas quatro ações referidas anteriormente, deverão ser realizadas campanhas informando ao condutor sobre as ações a serem realizadas ou em desenvolvimento, dando ao policiamento uma natureza preventiva e educativa, além de repressiva.

3.2.2.2.3 Elaboração e Implementação de Boletim Simplificado para Registro de Acidentes de Trânsito sem Vítimas

Prevê-se a implementação de um boletim simplificado para registro de acidentes de trânsito sem vítimas. O boletim deverá possibilitar o registro de informações que sirvam tanto a área judicial quanto a de análise de acidentes pelos órgãos de engenharia e de policiamento.

As seguintes razões justificam esta medida: a necessidade de informações mínimas para subsidiar a área processual; a necessidade de dados para a análise técnica de acidentes; o fato do condutor, que se sente prejudicado no caso de acidente sem vítima, ficar desassistido na busca do ressarcimento dos prejuízos, gerando situações de conflito e violência; e o clima de impunidade gerado no País na área de acidentes sem vítimas, causado pela retirada do Estado no registro apropriado desses acidentes, já que o condutor, mesmo reconhecendo sua culpa, sente-se desobrigado a arcar com a reparação dos danos do veículo alheio.

3.2.2.2.4 Atendimento à Vítima

O atendimento à vítima de acidente de trânsito também será beneficiado pelo PBST. Esta medida possibilitará o salvamento de muitas vidas. Trará também resultados concretos no sentido de possibilitar que muitas vítimas, hoje não devidamente atendidas, recebam tratamento adequado de modo a evitar danos físicos de natureza grave com lesões permanentes.

Em algumas Unidades da Federação e nas rodovias federais, já existem esforços organizados para um primeiro atendimento às vítimas de acidentes de trânsito. Esses esforços serão ampliados pela injeção de recursos para modernização e aumento desta esfera de atuação, e um modelo nacional será estudado englobando ações que objetivem:

- a) Aquisição de veículos de atendimento de emergência, gerenciados pelos Corpos de Bombeiros, pela Polícia Rodoviária Federal e por outros órgãos, com implantação do serviço nos Estados em que tais facilidades inexistam.

O número adequado de ambulâncias, bem como a especificação do modelo a adquirir, de forma a permitir a uniformização nacional, deverão ser estabelecidos em conjunto pelos órgãos federais, municipais e estaduais envolvidos no atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, após ampla consulta aos serviços em atividade e mediante a realização de um estudo epidemiológico adequado nos locais onde se pretenda a instalação do atendimento pré-hospitalar.

- b) Aquisição de material e equipamento médicos para as ambulâncias citadas no item anterior, de acordo com o tipo de atendimento (básico ou avançado) que se pretenda prestar com os veículos de socorro.

Deve também ser considerada a aquisição de material de extricação ou desencarceramento para os veículos de socorro de emergência que atuem em regime solo, sem o suporte dos Corpos de Bombeiros para a retirada das vítimas das ferragens. Modelos de ambulâncias completamente equipadas e inteiramente operacionais já podem ser observados em alguns Estados, como é o caso do Rio de Janeiro, onde o serviço é gerenciado pelo Grupo de Socorro de Emergência do Corpo de Bombeiros Militar do Estado, de São Paulo, junto ao Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado, e de Brasília, na Companhia Independente de Emergência Médica do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

Nas rodovias federais, além de ambulâncias operadas pela Polícia Rodoviária Federal, existem veículos de socorro atuando nas rodovias privatizadas, gerenciados por grupos concessionários, que, da mesma forma, deverão ser considerados para definição das características dos novos equipamentos a serem adquiridos.

- c) Aquisição de equipamentos de telecomunicações para os Centros de Operação das Polícias Militares e Postos de Serviço da Polícia Rodoviária Federal, que centralizam os pedidos de socorro, bem como para os veículos envolvidos no atendimento às vítimas.

Outra ação incentivada pelo Programa é a capacitação dos profissionais médicos na especialidade Trauma. Uma alternativa a ser considerada neste sentido é o estabelecimento de parcerias com instituições de ensino universitário para a criação de cursos específicos para a formação desses profissionais. Atenção deverá ser dispensada, também, a capacitação de auxiliares de saúde.

3.2.2.2.5 Estudos, Pesquisas e Aplicações relativos às Normas Legais, à Fiscalização de Trânsito e ao Atendimento à Vítima

- Acompanhamento de acidentes, incluindo mortes posteriores e custos no atendimento dos acidentados;
- Estudo da realidade da fiscalização de trânsito, identificando os indicadores de emprego de recursos humanos e materiais;
- Manual de Informação e Orientação para Fiscais de Trânsito;
- Sistemas Ágeis de Informação na Área de Trânsito, prevendo-se a comunicação rápida de multas ao condutor, bem como o conhecimento imediato, pelos fiscais e policiais, das alterações da legislação de trânsito;
- Coletores eletrônicos de dados para emissão de multas;
- Banco de Dados sobre Legislação de Trânsito;
- Normatização do recolhimento e apreensão de animais, de forma a retirar essa incumbência do policiamento;

- Juizado Especial de Trânsito e Justiça Volante - algumas Unidades da Federação já implantaram o Juizado de Trânsito e a Justiça Volante. O incentivo aos Estados para a instalação desses Juizados, além de viabilizar a punição dos culpados, em muito contribuiria com a fiscalização: as partes envolvidas teriam uma resposta efetiva e tempestiva, servindo como parâmetro para outros condutores e fortalecendo a atuação do policiamento.

3.2.2.3 Componente 4: Engenharia de Tráfego

3.2.2.3.1 Desenvolvimento e Implementação de Metodologias de Coleta de Dados de Acidentes de Trânsito

Não obstante os esforços desenvolvidos por vários órgãos e entidades da área de trânsito, a qualidade das estatísticas de acidentes de trânsito no País encontra-se muito aquém do exigido pelas autoridades e técnicos do setor. Este fato pode ser facilmente constatado pelos vários artigos e publicações sobre o trânsito brasileiro, os quais diferem grandemente quanto aos dados divulgados.

Prevê-se, no PBST, o desenvolvimento e implementação de metodologias confiáveis de coleta de dados de acidentes de trânsito. Não será estudada uma metodologia única para ser utilizada em todas as Unidades da Federação, devido às peculiaridades existentes. No entanto, é fundamental que cada uma dessas metodologias seja completa, contemplando a Unidade da Federação como um todo, inclusive com informações relativas às rodovias federais, estaduais e municipais.

Os dados de acidentes coletados pelos Municípios e de interesse das Unidades da Federação deverão ser concentrados em cada DETRAN, devendo-se atentar para a classificação e para o fluxo de informações, bem como para o acompanhamento das mortes posteriores, admitindo-se variações em função das disponibilidades físicas e financeiras.

Outra ação refere-se à consolidação da implantação do Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito - SINET. Atualmente, diferentes critérios de coleta e de tratamento dos dados nos diversos Estados e Municípios fazem com que os dados do SINET/DENATRAN apresentem variações regionais e anuais incoerentes, demonstrando a inconsistência das fontes.

A coleta confiável dos dados de acidentes de trânsito ensejará a adequada realização de análises técnicas, constituindo base sólida para a preparação de projetos e programas de segurança de trânsito.

3.2.2.3.2 Informatização dos Dados de Acidentes de Trânsito

O Programa prevê, além da melhoria da coleta de dados de acidentes prevista na medida anterior, o desenvolvimento de sistemas informatizados de dados de acidentes de trânsito, de modo completo e detalhado. Desta forma, os dados de acidentes de trânsito estarão devidamente organizados e fáceis de serem trabalhados, permitindo a elaboração de análises técnicas rápidas e eficientes, contribuindo significativamente para a redução dos acidentes no País.

O banco de dados deverá ser compatível com sistemas de dados georeferenciados, para facilitar a localização geográfica por tipo de acidente, hora, tipo de via, etc, facilitando a pesquisa e o trabalho técnico de localização de pontos e trechos perigosos, identificação de possíveis causas e tratamento do local.

3.2.2.3.3 Implantação de Medidas relativas à Redução de Velocidades

Os órgãos federais, estaduais e municipais que possuem competências na área de engenharia de tráfego dispõem de alternativas técnicas capazes de dotar as vias

públicas de determinadas características que impeçam ou inibam velocidades consideradas excessivas.

Algumas dessas medidas são tradicionais, como as ondulações transversais e a sinalização vertical regulamentar e de advertência. Outras medidas de moderação do tráfego - traffic calming - também eficazes deverão ser estimuladas, como as modificações na geometria viária, a canalização de fluxos de tráfego, a utilização de tachões e de marcações no pavimento, os pisos compartilhados entre o veículo e o pedestre, o estreitamento de pista, as modificações ambientais e as modificações de pavimento. A comunidade local deverá ser ouvida quando da discussão das medidas.

O PBST apoiará iniciativas neste sentido que demonstrem viabilidade técnica e econômica.

3.2.2.3.4 Identificação, Análise e Tratamento de Pontos, Trechos e Áreas Críticas

Esta medida refere-se à identificação de locais com elevados números absolutos e de taxas de acidentes de trânsito (nº de acidentes em função dos fluxos de veículos), bem como à análise das causas e dos fatores envolvidos, além da elaboração e implantação das medidas corretivas correspondentes. O Programa alocará recursos financeiros para o tratamento desses locais considerados críticos, principalmente por meio de projetos-pilotos, tanto nas áreas urbanas como nas rodovias. Prevê, também, a disponibilização de manuais metodológicos e de assistência técnica para o desenvolvimento dos projetos.

A comunidade local será ouvida quando da identificação e análise desses locais críticos, bem como na discussão das soluções possíveis de serem adotadas.

A eliminação de pontos críticos, realizada segundo técnicas apropriadas, é medida de grande eficácia e de elevado retorno econômico, e que será estimulada e explorada pelo PBST.

3.2.2.3.5 Implantação de Ações de Baixo Custo de Proteção aos Pedestres

Na área de engenharia de tráfego, são diversas as ações de baixo custo capazes de propiciar maior segurança aos usuários vulneráveis das vias, os pedestres, principalmente crianças, idosos e portadores de necessidades especiais.

Entre outras, podemos citar as seguintes ações de baixo custo: ilhas de

refúgio, pavimentação e eliminação de obstáculos em passeios, rebaixamento de calçadas e iluminação de travessias de pedestres, construção de canteiros centrais, instalação de grades de proteção, semáforos (inclusive sonoros), placas de sinalização, marcações no pavimento, ondulações transversais, rampas, pavimentos diferenciados, iluminação e tratamento das travessias urbanas por rodovias.

Justifica-se a implantação de ações de baixo custo voltadas à proteção do pedestre devido ao fato de que cerca de 45% das mortes em acidente de trânsito no Brasil são de pedestres vítimas de atropelamentos.

3.2.2.3.6 Implantação de Tratamento Cicloviário Urbano

O Brasil, pelo seu clima, relevo, e nível sócio-econômico, tem natural vocação para o uso intenso da bicicleta como meio de transporte. Os recentes e bem sucedidos exemplos europeus dos Países Baixos, Alemanha, e mesmo da metrópole parisiense, demonstram a viabilidade da bicicleta mesmo em grandes centros urbanos. Essas experiências tem mostrado que as ciclovias, pelo seu apelo ecológico e de manutenção da saúde, conseguem atrair usuários de automóveis, ajudando a descongestionar e despoluir as cidades.

O PBST deverá estudar e adaptar às condições brasileiras os projetos cicloviários bem sucedidos, elaborando manuais de projeto e estimulando a implantação de malhas cicloviárias urbanas, concebidas para atendimento das viagens por motivo trabalho, escola e lazer, apoiadas por bicicletários nos pontos de destino ou transferência modal, seguindo modelos já testados e aprovados.

Os ganhos serão de saúde e de qualidade de vida, descongestionamento, e diminuição dos níveis de poluição do ar.

3.2.2.3.7 Desenvolvimento e Implantação de Nova Filosofia e Modernas Tecnologias na Gestão e Controle do Trânsito

O rápido desenvolvimento da informática abre um amplo quadro de possibilidades para o planejamento e gestão do trânsito. A supervisão e o controle da operação em tempo real, a manipulação de grande volume de dados, a atualização de dados em tempo real ou em curto espaço de tempo e os sistemas interativos colocam o planejamento e a gestão em outro patamar de ação, onde o esforço do profissional é dirigido para fornecer respostas mais adequadas e mais ágeis e não para a manipulação lenta e repetitiva de informações.

A Nova Filosofia de gestão de tráfego urbano é aquela que contempla a expectativa dos usuários, e que os transforma em parceiros na operação do trânsito. Para atingir esse objetivo, a informação que converge para o órgão de controle de tráfego deverá ser decodificada e redirecionada para os usuários do sistema, com uso intenso da informática associada aos meios de comunicação. A disponibilização das informações de trânsito se fará por meio de home-pages interativas na internet, rádio-trânsito, central de atendimento telefônico, e painéis de mensagens variáveis.

Isso vai permitir, nos grandes centros urbanos, que o usuário tenha as informações necessárias para decidir se retarda, antecipa, ou cancela seu deslocamento, além de permitir a escolha do melhor trajeto. Democraticamente, o usuário terá acesso as informações, e decidirá o que melhor lhe convier, contribuindo, também, para o descongestionamento do tráfego.

Na esfera de equipamentos e novas tecnologias, o Programa apoiará projetos-pilotos voltados ao desenvolvimento e implementação de novas tecnologias, como:

- sistemas de informações georeferenciadas aplicadas ao trânsito (priorizando bases de dados georeferenciadas já existentes);
- implantação de sistemas de gerenciamento de tráfego compreendendo:
 - sistemas automatizados de contagem de tráfego, medição de velocidade e pesagem de veículos;
 - sistemas de controle de semáforos em tempo fixo ou em tempo real;
 - sistema de monitoração visual do tráfego utilizando câmeras de TV;
 - sistemas de detecção automática de incidentes;
 - sistema de informação para motoristas por meio de painéis de mensagens variáveis;
 - dispositivos de sinalização dinâmica, envolvendo sinais variáveis atuando conjuntamente com dispositivos de desvio ou bloqueio de tráfego telecomandados.

3.2.2.3.8 Estudos, Pesquisas e Aplicações na Área de Engenharia de Tráfego

O desenvolvimento de estudos e pesquisas e a elaboração de manuais de procedimentos constituem elementos auxiliares importantes para as equipes de engenharia de tráfego. Neste sentido, pretende-se apoiar estudos e outras ações sobre os seguintes temas:

- Limites de velocidades;
- Metodologia de identificação e tratamento de pontos críticos, incluindo a avaliação da eficácia das medidas implantadas - atualização do manual do DENATRAN;
- Revisão dos manuais de sinalização existentes, incorporando novos padrões gráficos, materiais e tecnologias;
- Sinalização Turística - Manual de Normas e Orientações;
- Sinalização de Obras - Manual de Normas e Orientações;
- Sinalização luminosa (semaforização)- práticas atuais, recomendações de usos e especificações, incluindo métodos de programação e reprogramação, métodos de padronização de tempos de segurança segundo o tipo de via (amarelos e entreverdes veiculares), e tempos de segurança para pedestres;
- Manuais com abordagens simplificadas para utilização em cidades de pequeno porte;
- Controle de qualidade de materiais e de serviços de sinalização;
- Criação de legislação específica sobre a realização de estudos técnicos de impacto de trânsito anteriores à implantação de pólos geradores de tráfego;
- Operação de trânsito (engenharia de campo);
- A localização e o estudo das causas dos acidentes;
- Desenvolvimento e utilização de software de coleta de dados para registro de acidentes de trânsito a serem utilizados em micro-coletores de dados, dotados

de micro-impressora para fornecimento de cópia do registro da ocorrência aos envolvidos.

- Uso do capacete e equipamentos por ciclistas;
- A sonolência e os acidentes de trânsito. Uso de estimulantes por motoristas profissionais;
- A gravidade dos acidentes em relação às características dos veículos.

3.2.2.4 Componente 5: Educação para o Trânsito

A educação para o trânsito em escolas de 1 e 2 graus constitui investimento prioritário no âmbito do PBST, não como ação isolada e centralizada, mas como forma de somar esforços e recursos às iniciativas regionais e locais. As intervenções previstas, a serem detalhadas posteriormente com a participação do Ministério da Educação, são de dois tipos:

3.2.2.4.1 Disponibilização de Materiais Didáticos para as Escolas de 1º e 2º Graus

Ao longo do tempo, e em períodos recentes, muito tem sido produzido, nos diversos Estados e Municípios brasileiros, quanto a recursos didáticos para programas de educação para o trânsito, tanto de orientação a professores quanto para utilização pelo aluno. Esquemas diversos de conteúdo já estão elaborados; além de material impresso, outros recursos audiovisuais encontram-se testados e disponíveis. Porém, alguns materiais encontram-se defasados face à realidade brasileira, necessitando de uma avaliação quanto à possibilidade técnica de serem utilizados como material didático para as escolas de 1 e 2 graus.

Neste sentido, o investimento principal no PBST será o de ajustar, reproduzir e disponibilizar para as escolas de 1º e 2º graus, por meio dos órgãos de trânsito e Prefeituras, os materiais didáticos já desenvolvidos, validados e com qualidade comprovada. Para isso, será instituída uma Comissão, junto à Unidade de Gerência do PBST, com a incumbência de acompanhar, analisar e avaliar os materiais já desenvolvidos, assim como, complementarmente, verificar a necessidade de novas produções.

Além disso, prevê-se a criação, em nível nacional, de um banco de dados sobre materiais didáticos existentes e possíveis de serem utilizados na rede de ensino de 1, 2 e 3º graus, a exemplo de vídeos, materiais auto-instrucionais, manuais e prospectos.

3.2.2.4.2 Apoio Técnico às Escolas

O PBST prevê a disponibilização de apoio técnico às instituições estaduais e municipais de trânsito para viabilização e implantação de projetos de educação para o trânsito no ensino de 1º e 2º graus.

Destacam-se como ações pertinentes a este item de investimento:

- Capacitação de agentes promotores da educação para o trânsito, vinculados aos Departamentos Estaduais ou a Órgãos Municipais de Trânsito. Tais agentes, como elo de ligação e de interface do sistema de trânsito com os sistemas estaduais e municipais de ensino de 1º e 2º graus, atuarão na orientação das unidades escolares interessadas na implantação de projetos de educação para o trânsito, incluindo a capacitação de professores multiplicadores;
- Provimento de materiais e equipamentos de suporte à educação para o trânsito, tais como: vídeos, materiais auto-instrucionais e de leitura complementar, softwares educacionais de segurança de trânsito, equipamentos audiovisuais e de demonstração e simulação para uso educativo. Tais materiais e equipamentos destinam-se à utilização tanto pelos agentes promotores quanto pelas unidades escolares;
- Produção de material didático e informativo de apoio a ser utilizado pelos Estados e Municípios no processo de capacitação de professores multiplicadores, a seu encargo;
- Estabelecimento das bases conceituais e metodológicas de planejamento e avaliação de resultados de projetos de educação para o trânsito. Estas bases serão utilizadas pelos Órgãos Estaduais e Municipais de trânsito que, com a participação dos agentes promotores e em conjunto com os estabelecimentos de ensino, avaliarão seus projetos de educação em segurança de trânsito.

3.2.2.4.3 Estudos na Área de Educação para o Trânsito

- Situação atual e perspectivas, sob a ótica das Instituições de Ensino, da educação para o trânsito no ensino regular;
- Utilização de colaboradores de travessia, como patrulhas escolares mirins, pais, funcionários de escolas e estagiários.

3.2.2.5 Componente 6 : Fortalecimento Institucional

Os projetos financiados por agências internacionais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, independente da natureza de suas intervenções e do setor ao qual se destinam, devem incluir, necessariamente, o investimento no Fortalecimento Institucional das organizações responsáveis pelo seu gerenciamento e execução.

Assim, ações harmônicas de fortalecimento, desenvolvimento e melhoria do desempenho das organizações envolvidas no PBST encontram-se previstas e estão reunidas neste Componente do Programa. Busca-se, desta forma, assegurar a plena capacitação dessas organizações para gerenciar e executar o programa a ser financiado e para operar e manter os investimentos realizados.

Cabe ressaltar que as ações de fortalecimento institucional aqui previstas serão priorizadas a partir de rigorosa análise prévia de seu custo-benefício e das possibilidades de alcance de resultados positivos e duradouros, ainda que a natureza de tais investimentos dificulte, de certa forma, tal tipo de avaliação. Deverão, ainda, guardar estreita relação com as intervenções previstas nos demais componentes do Programa, na medida em que o fortalecimento dos organismos diretamente envolvidos com a sua execução objetiva, principalmente, a efetividade do PBST e o retorno dos investimentos sob a forma de benefícios sociais e melhoria da qualidade de vida da população abrangida.

O Componente Fortalecimento Institucional do Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito abrigará investimentos de abrangência nacional, regional, estadual ou municipal, de acordo com a natureza das ações a seguir elencadas.

3.2.2.5.1 Concepção, Implementação e Manutenção das Unidades de Desenvolvimento e de Gerência do PBST.

O alcance dos resultados almejados e das metas previstas para o PBST depende, em grande parte, do planejamento e da coordenação eficaz do Programa, o que significa somar os esforços de todos os organismos envolvidos, racionalizar custos e otimizar o tempo disponível para seu desenvolvimento e implantação.

Assim, torna-se fundamental a atuação efetiva de uma Unidade de Desenvolvimento do Programa - UDP, sucedida, na fase de implantação, por uma UGP - Unidade de Gerência do Projeto, a serem especialmente criadas, em caráter temporário, no âmbito do Ministério da Justiça - Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

A Unidade de Desenvolvimento do Programa será responsável pela coordenação do processo de concepção e planejamento do PBST, assegurando o cumprimento das orientações e normas do Agente Financiador. Sua atuação estende-se por todas as etapas de negociação até a assinatura do contrato de financiamento pretendido.

A UDP será concebida de forma a permitir efetiva integração entre os organismos federais, estaduais e municipais envolvidos, de forma que o PBST retrate, com fidelidade, a realidade e as necessidades locais e nacionais na área da segurança de trânsito. Contará com os recursos materiais e tecnológicos exigidos por suas atribuições, bem como com uma equipe devidamente capacitada para o seu cumprimento, com eficácia.

Ao término da etapa de Desenvolvimento do Programa, e obtidos os recursos financeiros necessários para a sua implementação, a UDP será extinta, dando lugar a uma Unidade de Gerenciamento do PBST à qual caberá, durante a etapa de execução, prevista para cinco anos:

- orientar, acompanhar, controlar, avaliar resultados e monitorar os trabalhos de implementação do Programa em nível nacional, compatibilizando e articulando as ações dos órgãos e entidades públicas e privadas intervenientes ou parceiras;
- representar a União, como mutuária do Banco Interamericano de Desenvolvimento, nas questões relacionadas às ações administrativas, técnicas e financeiras resultantes do PBST;
- acompanhar, supervisionar e avaliar a execução físico-financeira do Programa;
- assegurar o cumprimento das diretrizes e das estratégias fixadas para consecução dos objetivos e metas do Programa;
- gerenciar os recursos alocados ao PBST e propor alterações na programação financeira durante a sua execução, de acordo com prioridades estabelecidas;
- promover a elaboração e a compatibilização dos planos operativos anuais do Programa;
- assegurar o cumprimento fiel da legislação brasileira pertinente às licitações e contratos, bem como das diretrizes e normas do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID sobre o assunto;

- assegurar a avaliação continuada dos resultados auferidos pelo Programa;
- promover a execução de estudos necessários à implementação do Programa;
- analisar, mediante critérios preestabelecidos a pertinência dos projetos e intervenções propostas pelos Estados, Municípios e órgãos federais participantes, tendo em vista o seu enquadramento como ação elegível para financiamento com recursos do PBST;
- promover e coordenar as ações de marketing e de divulgação do PBST, em colaboração com os Estados e Municípios envolvidos com o Programa, mantendo entendimentos e diálogo permanente com instituições públicas e privadas e com a sociedade em geral.

A concepção, implementação e manutenção das Unidades de Desenvolvimento e de Gerência do PBST, como ação prioritária do Componente Fortalecimento Institucional, demanda:

- o provimento de instalações físicas, de equipamentos e materiais, e de um sistema informatizado para acompanhamento e controle físico-financeiro, e para acompanhamento da execução e avaliação de resultados do Programa;
- a concepção e a implantação de normas e procedimentos administrativos e operacionais para a UDP e para a UGP;
- a formação, a preparação e a manutenção de uma equipe gerencial, técnica e administrativa, que irá atuar nas fases de desenvolvimento e de gerenciamento do PBST.

3.2.2.5.2 Concepção e Validação de um Modelo de Gestão do Trânsito Compatível com os Princípios e Orientações do novo Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro, implantado em janeiro de 1998 constitui instrumento legal mestre, de fundamental importância para a regulação do Sistema Nacional de Trânsito, principalmente no que diz respeito à redução dos índices de acidentes. O texto legal em vigor introduz mudanças significativas e princípios inovadores. A estrutura e a distribuição de competências no âmbito das instituições que compõem o Sistema, são afetadas intensamente pela municipalização da gestão do trânsito.

Ainda que alguns municípios brasileiros de grande e médio porte já tenham iniciado, ou mesmo sedimentado, um arranjo institucional que lhes permite assumir esta nova responsabilidade, antes a cargo do poder público estadual, inúmeras outras cidades encontram-se carentes de orientação e preparo para introdução das mudanças exigidas. .

O PBST inclui, assim, entre as ações previstas para o Componente Fortalecimento Institucional, a concepção e a validação de modelos organizacionais alternativos para a gestão do trânsito, compatíveis com os princípios e orientações do novo Código e adequados à realidade dos Estados e Municípios alvo de sua implantação. .

A priorização dos Estados e Municípios que irão receber do PBST suporte técnico para implantação de um novo modelo de gestão do trânsito deverá fundamentar-se em análise prévia, a partir de critérios técnicos a serem estabelecidos.

* Neste processo, poderão ser enquadradas as despesas referentes à concepção e divulgação dos modelos, bem como a disponibilização de informações e do suporte técnico necessário aos interessados.

3.2.2.5.3 Reestruturação e Modernização de Organismos Públicos de Gestão do Trânsito

Uma breve análise das condições de estrutura e funcionamento dos organismos públicos que atuam na gestão de trânsito - seja em engenharia, fiscalização ou outras áreas pertinentes, permite concluir pela necessidade premente de investimento na modernização administrativa dessas Instituições.

O PBST elegerá a modernização administrativa como ação prioritária no Componente Fortalecimento Institucional, entendendo-a como um esforço de mudança para a melhoria do desempenho das organizações, que não pode ser entendida como a revisão pontual de organogramas e procedimentos. Inclui um conjunto harmônico de ações, entre as quais:

- a revisão da estrutura organizacional, a partir da missão a alcançar e dos objetivos e metas adotados;
- a revisão do modelo de funcionamento, incluindo a adequação ou a implantação de novos processos e procedimentos de trabalho;

- a implantação de projetos de desenvolvimento de recursos humanos, em nível gerencial, técnico e operacional;
- a avaliação e a adequação dos sistemas de planejamento empresarial e de avaliação de resultados;
- a dinamização ou a implantação de sistemas de gestão pela qualidade.

Ao analisar as condições institucionais para a gestão do trânsito no Brasil constata-se que as mesmas diferem de região para região e são peculiares a cada Estado ou Município. Enquanto em dada situação pode-se deparar com organizações fortalecidas, adequadamente instaladas e com as melhores condições quanto à tecnologia e à qualificação dos recursos humanos e índices satisfatórios de desempenho, em outra encontra-se a situação inversa. Assim, a ação de Modernização Administrativa, como concebida no âmbito do PBST, deve caracterizar-se pela flexibilidade, de forma a adequar-se aos diferentes contextos e realidades.

Um diagnóstico da situação e da necessidade de cada órgão interessado em investir nesta linha do Programa constituirá o ponto de partida para a análise da pertinência do investimento. Duas situações podem delinear-se:

- o investimento em bloco na modernização administrativa do órgão interessado, abrangendo todos os aspectos pertinentes à ação, como descrito anteriormente;
- a opção pela implementação de uma ou mais ações específicas, entre o conjunto elencado para modernização administrativa, tais como: capacitação e aperfeiçoamento de recursos humanos, implantação de programas de gestão pela qualidade em segurança de trânsito ou implantação de melhorias em sistemas administrativos.

As ações de Capacitação e Aperfeiçoamento de Recursos Humanos no PBST poderão estar voltadas para os níveis gerenciais, técnicos e operacionais. Consideram-se, nesta categoria, não apenas os cursos tradicionais, em sala de aula, mas também os treinamentos práticos, os estágios, as visitas técnicas, os seminários e eventos para troca de experiências e intercâmbio interinstitucional na área de segurança de trânsito.

Merecem destaque as atividades de preparação de agentes multiplicadores de capacitação de recursos humanos - principalmente para atuação no nível operacional, e a adoção de métodos alternativos de treinamento, entre os quais os de auto-instru-

ção e ensino monitorado à distância e a utilização dos recursos de informática para a promoção da aprendizagem.

Tais iniciativas, consideradas como investimento contínuo, sistemático e planejado, buscarão atender necessidades de capacitação de âmbito nacional, estadual ou municipal.

A capacitação e aperfeiçoamento de recursos humanos, enquanto ação educativa, exige a articulação e a parceria entre os órgãos de gestão do trânsito, o sistema de educação regular, os organismos de fomento ao ensino e à pesquisa e as entidades não governamentais representativas do setor trânsito.

A implantação de Programas de Gestão pela Qualidade em Segurança de Trânsito deve basear-se em princípios testados e validados para a promoção da qualidade já adotados em outros campos de prestação de serviços públicos

No PBST, a Qualidade na Gestão do Trânsito inclui a concepção e o planejamento das ações, adequando-as às peculiaridades regionais e locais, a preparação de multiplicadores, a geração de técnicas e instrumentos e o acompanhamento e avaliação de sua implementação.

O investimento na implantação de melhorias em sistemas administrativos no âmbito das organizações gestoras do trânsito abrange, dentre outros, os seguintes processos:

- a administração de materiais/suprimentos - planejamento, aquisição, estoque, guarda, controle administrativo e de qualidade;
- a licitação e os contratos - base legal, políticas, processos, procedimentos e fluxos internos;
- a gestão de recursos humanos, envolvendo os subsistemas de admissão/demissão, pagamento, acompanhamento e avaliação, capacitação e desenvolvimento, cadastro, controle de frequência e outros;
- a gestão financeira - planejamento, orçamento, contabilidade, entre outras.

Os investimentos do PBST podem incluir a revisão desses processos, a introdução de recursos de informática e a capacitação dos recursos humanos envolvidos.

3.2.2.5.4 Concepção e Validação de Metodologia de Avaliação de Resultados Organizacionais em Segurança de Trânsito

A dificuldade das organizações para analisar sua performance, seus resultados efetivos, de forma a realimentar processos de planejamento estratégico, tático e operacional e corrigir rumos origina-se, normalmente, na carência de orientações metodológicas claras e práticas de avaliação de resultados organizacionais.

Pode-se afirmar, a priori, que este panorama não é diferente no setor de segurança de trânsito. Além de dados confiáveis sobre as ocorrências de trânsito, faltam indicadores eficazes para mensuração desses resultados e equipes preparadas para a prática da avaliação continuada.

Neste Componente Fortalecimento Institucional do PBST prevê-se a concepção de metodologias alternativas para a avaliação de resultados organizacionais especiais para o setor de segurança de trânsito, sob a coordenação nacional do PBST, em parceria com os órgãos estaduais e municipais do setor interessados e com o concurso de outras entidades públicas e privadas afins.

A validação dessas metodologias ocorrerá a partir de sua implantação em situações piloto, com a eleição dos estados e municípios interessados. Planeja-se também a ampla divulgação, em nível nacional, dos resultados desse trabalho.

3.2.2.5.5 Implementação de Pólos Regionais de Capacitação e Desenvolvimento em Segurança do Trânsito

A tendência mundial de estabelecimento de parcerias, nas mais diversas situações e momentos da vida das instituições, no sentido de racionalizar e reduzir custos, aumentar a produtividade e ampliar resultados, vem reforçar, no bojo do PBST, a pertinência da implementação de Pólos Regionais de Capacitação e Desenvolvimento em Segurança de Trânsito.

Trata-se de estabelecer alianças em determinada região, Estado ou Município, entre os organismos de gestão do trânsito, as entidades públicas e privadas de ensino e de fomento à educação, organizações não-governamentais e outras similares, constituindo pólos irradiadores para:

- concretizar e multiplicar as oportunidades de capacitação profissional - gerencial, técnica e operativa, de recursos humanos para as áreas de medicina, engenharia, fiscalização, policiamento, educação e outras pertinentes à gestão do trânsito;

- preparar agentes comunitários de educação para o trânsito.

Por outro lado, trata-se de instituir, nos Pólos Regionais, canais de promoção e ampliação do desenvolvimento tecnológico do setor de segurança de trânsito, por meio de ações tais como:

- realização de estudos e pesquisas;
- apoio a monografias pesquisas e teses de graduação e pós-graduação e a publicações referentes a segurança do trânsito;
- promoção de concursos e prêmios para a produção intelectual no setor;

A implantação de Pólos Regionais, como previsto, exigirá um processo de planejamento cuidadoso, sob a coordenação da Unidade de Gerenciamento do PBST, de forma a priorizar a escolha das áreas com maior poder de irradiação e selecionar as entidades em que tais Pólos deverão basear-se.

3.3 CUSTOS DO PROGRAMA

Os custos inicialmente estimados para a implantação do Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito são apresentados a seguir, considerando os seus subprogramas e componentes, bem como as contingências, a inspeção do BID e os juros durante o período de execução do Programa.

Subprograma / Componente	Custo Percentual	
Subprograma Segurança de Trânsito, Cidadania e Sociedade	70.000	21,9
Segurança de Trânsito, Cidadania e Sociedade	70.000	21,9
Subprograma Segurança de Trânsito: Gestão e Operação	213.900	66,8
Administração de Trânsito	60.000	10,9
Fiscalização de Trânsito e atendimento à Vítima	35.000	16,2
Engenharia de Tráfego	75.000	23,5
Educação para o Trânsito	21.900	6,8
Fortalecimento Institucional	30.000	9,4
Contingências e Inspeção	36.100	11,3
TOTAL	320.000	100,0

4. BENEFÍCIOS ESPERADOS

A ocorrência de acidentes de trânsito atingiu valores alarmantes nas décadas de 60 e 70, em todo o mundo. Este pico, acredita-se, foi fruto da intensa motorização verificada a partir dos anos 50, sem um desenvolvimento simultâneo de ações capazes de neutralizar o avanço desse processo. Entretanto, a partir dos anos 60 surgiram os primeiros esforços com o objetivo de reduzir esse problema. Posteriormente, vários países adotaram diversas medidas visando a reverter essa tendência.

No caso do Brasil, as estatísticas revelam um quadro de maior risco do que aqueles das nações mais desenvolvidas. Em 1997, cerca de 23,8 mil mortes e 327,0 mil feridos resultaram dos acidentes de trânsito no território brasileiro, segundo estatísticas do DENATRAN. Entretanto, a situação revelada pode estar aquém daquela de fato, tendo em vista dificuldades existentes no sistema de registro e coleta de dados de acidentes de trânsito.

A ocorrência de acidentes de trânsito provoca perdas emocionais de valor inestimável e irreparável. De outro lado, importante perda sócio-econômica é gerada envolvendo a perda de produtividade das vítimas de acidentes, os custos de recuperação de veículos, a indenização de propriedades de terceiros, os custos administrativos e hospitalares, o impacto sobre o trânsito (aumento nos tempos de viagem, no consumo de combustível e no próprio risco de acidentes).

Essa situação requer a adoção de medidas que concorram para a minimização dos impactos provocados pelo acidente de trânsito, quer pela redução de sua frequência, quer pela redução de sua severidade.

Com a implementação do Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito, o Brasil dará uma resposta efetiva ao grave problema dos acidentes de trânsito, buscando-se especificamente :

- reduzir as taxas de acidentes de trânsito ,
- reduzir a ocorrência de acidentes de trânsito,
- reduzir o número de mortes por acidentes de trânsito,
- reduzir o número de vítimas de acidentes de trânsito,
- reduzir as perdas materiais provocadas por acidentes de trânsito.

4.1 CUSTOS DE ACIDENTES

Segundo custos unitários adotados pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET (Fatos e Estatísticas de Trânsito em São Paulo - 1997), são os seguintes os recursos dispendidos por vítima de acidente, em dólares americanos:

Tipo	Vítima Fatal	Vítima Grave	Vítima Leve
Pré-hospitalar	50,00	50,00	20,00
Hospitalar	370,00	3.200,00	25,00
Perda de Produção	101.000,00	4.900,00	500,00
Custos Assistenciais	29.500,00	5.000,00	650,00
Total	130.920,00	13.150,00	1.195,00

Segundo metodologia desenvolvida pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU para a Avaliação dos Impactos Econômicos do Tratamento Viário sobre a Ocorrência de Acidentes de Trânsito, em programa de investimento financiado pelo Banco Mundial, os custos dos danos materiais associados à ocorrência de acidentes, considerando a perda de produtividade das vítimas, eram, a preços de fevereiro de 1985:

Danos materiais	Cr\$ 5.500.000,00 ou US\$ 1.399,00
	(ônibus)
	Cr\$ 8.500.000,00 ou US\$ 2.162,00
	(caminhão)
	Cr\$ 2.500.000,00 ou US\$ 636,00
	(automóvel)
	Cr\$ 500.000,00 ou US\$ 127,00
	(outros)

Considerando-se as inflações anuais do dólar americano no período de 1985 a 1999, chega-se aos seguintes valores:

Danos materiais			
Ônibus	Cr\$ 5.500.000,00	ou	US\$ 1.399,00
Caminhão	Cr\$ 8.500.000,00	ou	US\$ 2.162,00
Automóvel	Cr\$ 2.500.000,00	ou	US\$ 636,00
Outros	Cr\$ 500.000,00	ou	US\$ 127,00

As estatísticas divulgadas pelo DENATRAN para o ano de 1997, relativas a acidentes de trânsito com vítimas, são as seguintes:

vítimas fatais: 23.801

feridos: 327.044

ônibus envolvidos: 28.005

caminhões envolvidos: 65.197

automóveis envolvidos: 327.921

outros veículos envolvidos: 81.152

Combinando os custos unitários de acidentes apresentados com as estatísticas de vítimas (assumindo-se que de cada 10 feridos 9 sejam vítimas leves e 1 seja vítima grave) e de veículos envolvidos em acidentes chega-se, como uma referência preliminar, a um valor surpreendente: US\$ 4,53 bilhões anuais. Se forem considerados os acidentes de trânsito sem vítimas, que ocorrem em número significativamente maior, bem como sabendo-se que é enorme o subregistro de acidentes no Brasil, além de não ser feito o cômputo dos mortos até 30 dias em hospitais, certamente o custo anual dos acidentes de trânsito no Brasil ultrapassará, em muito essa já absurdamente elevada cifra.

4.2 EFICÁCIA DAS AÇÕES DE TRÂNSITO

Para a consecução do objetivo do Programa no sentido de reduzir o número de acidentes de trânsito, é necessária a implementação de projetos, cuja eficácia maximize a utilização dos recursos disponíveis. Com base na experiência técnica acumulada, as ações para prevenir acidentes e aumentar a segurança viária inserem-se em duas grandes categorias.

A primeira tem por objetivo fazer com que os usuários da via comportem-se segundo padrões adequados de segurança viária, seja mediante a aplicação da Lei, seja por sensibilização dos mesmos. Tais ações incluem as normas de trânsito, a formação e habilitação de condutores, o controle de veículos, a educação para o trânsito, a operação e a fiscalização de trânsito.

A segunda categoria tem por objetivo restringir causas e efeitos de um comportamento inadequado do usuário da via, sob o ponto de vista da segurança de

trânsito. Tais ações compreendem a engenharia de tráfego e viária, a engenharia de veículo, a investigação e prevenção de acidentes.

A seguir, comenta-se, de forma sucinta, sobre a eficácia de diversas medidas voltadas para a segurança de trânsito.

- **Projetos de engenharia de baixo custo** - Segundo identificou um Grupo de Trabalho Interdepartamental criado na Grã-Bretanha, os projetos de engenharia de baixo custo e de curto prazo de implantação constituem forma rápida e de elevada relação benefício-custo na redução das vítimas de acidentes de trânsito. A implantação de projetos localizados tem proporcionado, segundo a experiência internacional, reduções no número de vítimas de 15 a 80 por cento, com média em torno de 33 por cento.
- **Vias de passagem em áreas urbanas** - Segundo publicado em relatório do National Audit Office - NAO - Inglaterra, o tratamento de interseções rodoviárias em áreas urbanas proporcionou, em pequenas cidades, segundo experiências relatadas, a redução em 25% no número de vítimas.
- **Iluminação viária** - Estudos desenvolvidos pela instituição inglesa TRRL (Transportation and Road Research Laboratory) indicam que nova iluminação viária pode reduzir a ocorrência de acidentes de trânsito à noite entre 30 e 45%.
- **Barreiras de segurança em vias de pista dupla** - Ainda segundo o TRRL, a implantação de barreiras em vias de pista dupla pode reduzir o número de vítimas fatais em torno de 20%.
- **Cinto de segurança** - Estudos do TRRL indicam que o uso obrigatório do cinto de segurança propiciou uma redução no número de mortes dos ocupantes do banco dianteiro da ordem de 20% e de 28% no número de vítimas com lesões graves. Estes resultados, contudo, ocorrem onde o uso do cinto é obrigatório e sua utilização intensiva.
- **Álcool ao volante** - Estudos do Departamento de Transportes da Grã-Bretanha indicam que cerca de 27% dos condutores de veículos e 22% dos motociclistas mortos em acidentes de trânsito apresentaram concentração de álcool no sangue acima de 80 mg de álcool por 100 ml de sangue. Entretanto, esses percentuais subiram para 40 e 27%, respectivamente, quando a faixa etária situou-se entre 20 e 24 anos.

- **Controle de velocidade** - Existe divergência de opinião quanto à correlação entre velocidade e ocorrência de acidentes, embora haja uma aceitação generalizada de que velocidades mais altas produzem acidentes mais graves. Os Estados Unidos (Secretary of Transportation) consideraram o limite de 55 mph como a mais importante medida de segurança adotada nos últimos tempos.

- **Segurança de pedestres** - Segundo estatísticas do DENATRAN, em torno de 45% dos mortos em acidentes de trânsito são vítimas de atropelamentos. Experiências desenvolvidas em uma cidade da Alemanha demonstraram que a adoção de medidas para reduzir a velocidade e dar efetiva prioridade aos pedestres contribuiu para reduzir os acidentes com vítimas em 45%.

- **Educação para o trânsito, treinamento e comunicação social** - Não obstante o importante papel desempenhado por essas ações na segurança viária, a sua eficácia é particularmente difícil de mensurar. Estudos do TRRL indicam que o erro humano contribui com 95% de todos os acidentes e é a causa responsável por 70%. Entende-se que medidas dessa natureza produzirão resultados a longo prazo.

4.3 CONCLUSÕES

As estatísticas sobre ocorrência de acidentes de trânsito no Brasil, por si só, evidenciam a magnitude do problema existente. Os custos dos acidentes de trânsito ultrapassam US\$ 4,5 bilhões de dólares anuais, não incluídos os acidentes sem vítimas.

A larga experiência, nacional e internacional, demonstra que a adoção de medidas específicas de engenharia de tráfego proporciona redução significativa do número de acidentes e de sua severidade. Muitos países desenvolveram programas nacionais que privilegiaram a aplicação dessas medidas e foram bem sucedidos, revertendo o crescimento intolerável das taxas e número de acidentes de trânsito. Mais difíceis de mensurar, os projetos educativos e de fiscalização de trânsito não dispõem, normalmente, de avaliações de resultados em termos de redução de acidentes e de viabilidade econômica. No entanto, pode-se admitir que as medidas prioritárias nessas áreas, devidamente executadas, também proporcionam retornos equivalentes em termos econômicos e de eficácia.

Entende-se que a implementação do Programa Brasileiro de Segurança de Trânsito, conforme concebido, constitui um caminho seguro para a elevação do pa-

drão nacional de segurança de trânsito.

Registre-se mais uma vez que a adoção de medidas de engenharia, responsável por significativa parcela dos recursos alocados no PBST, tem reduzido o número de vítimas em 33% na Grã-Bretanha, em média, segundo relatório do National Audit Office sobre Segurança Viária. A comprovada eficácia dessas medidas, somadas às medidas de igual eficiência previstas nos demais componentes do Programa, deverão garantir benefícios econômicos muito superiores aos custos envolvidos, além de benefícios sociais inestimáveis no tocante a preservação da vida, a melhoria de qualidade dos serviços e a convivência com um trânsito mais humano.

