

## **Perícia preventiva de local de acidente: Uma ação inovadora e eficaz para a redução da letalidade no trânsito**

### **Carlos Alberto Malcher Bastos**

Doutor em Ciências em Informática e professor da UFF. Niterói-Rio de Janeiro-Brasil.  
[camalcherbastos@id.uff.br](mailto:camalcherbastos@id.uff.br)

### **Márcio Luiz Azevedo Pereira**

Policial Rodoviário Federal e Consultor Sênior em Segurança e Inteligência (UFF). Niterói-Rio de Janeiro-Brasil.  
[professormlap@gmail.com](mailto:professormlap@gmail.com)

### **RESUMO**

Somente entre os anos de 2011 e 2015 (Meia Década das Ações para a Segurança no Trânsito, ONU) foram registradas cerca de 210 mil mortes em acidentes de trânsito brasileiro, uma média de 42 mil mortes/ano, com mais de 400 mil pessoas, também por ano, restando com algum tipo de sequela permanente, com custo ao país desta epidemia de violência, chegando a R\$ 56 bilhões/ano, segundo levantamento do Observatório Nacional de Segurança Viária. Sendo certo que desde a implantação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1998, várias medidas positivas foram adotadas, dentre elas a Lei Seca, a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança, o uso das cadeirinhas para as crianças, a obrigatoriedade de airbag frontal nos veículos novos etc. Mas, após ligeira queda da letalidade no trânsito na Meia Década do Trânsito (2011 – 2015), o número de mortes e lesões incapacitantes voltou a subir. De 2009 a 2016, por exemplo, o total de óbitos no trânsito subiu de 19 para 23,4 por 100 mil habitantes. Seguindo esta tendência, o Brasil não cumprirá a meta da ONU de reduzir pela metade o número de mortes em acidentes de trânsito até 2020, considerando os números de 2010 como referência; tampouco será capaz de estabelecer e cumprir quaisquer metas audaciosas de redução da letalidade no trânsito, assumidas conforme o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Este trabalho tem como objetivo apresentar o conceito de perícia preventiva de local de acidente e sua utilidade como uma ação inovadora e eficaz na redução da letalidade no trânsito. Utilizou-se a análise descritiva das medidas aplicadas na meia década das ações para a segurança no trânsito, ONU, notadamente nas áreas de policiamento, engenharia, meio ambiente e educação para o trânsito, demonstrando que estas estão praticamente esgotadas na sua capacidade de contribuir para a redução da letalidade no trânsito. Descreveu-se também as duas modalidades de perícia realizadas atualmente, a saber: perícia criminal (autoria e materialidade) e a perícia reativa de local de acidente (causalidade do evento e monta do dano), mostrando que não são suficientes para colaborar de forma eficaz na prevenção de acidentes, sendo ferramentas mais adequadas para a aplicação da justiça no trânsito. Mostrou-se então que a perícia preventiva tem potencial maior de colaborar na redução da letalidade no trânsito estabelecendo uma correlação entre as causas de acidentes e as soluções que poderiam ser implementadas para evitá-los. Este trabalho, também, define o conceito de perícia preventiva de local de acidente, apresenta uma metodologia para sua implantação, considerando seus aspectos mais importantes, e indica a necessidade um sistema multiagências de gestão de acidentalidade no trânsito com o objetivo de correlacionar as diversas ações e informações relevantes. O trabalho evidencia que sem o uso de soluções inovadoras, não será possível para o Brasil alcançar as metas nacionais (PNATRANS) e internacionais (ONU) de redução da letalidade no trânsito, e apresenta a perícia preventiva de local de acidente como uma ferramenta potencialmente capaz de ajudar na solução do problema, devendo ser largamente fomentada nos três níveis de governo (federal, estadual e municipal).

**Palavras-chave:** Perícia. Local de Acidente. Redução de Letalidade. Trânsito. PNATRANS

## **Introdução**

A sociedade brasileira, em função dos acidentes de trânsito, tem suportado nas últimas décadas um enorme custo social. Seja pelo impacto financeiro nos cofres públicos ou na economia, seja pelo sofrimento causado pela perda de entes queridos, ou pela incapacitação para o trabalho em função de lesões. O Brasil, além do grande avanço de 1997 com a edição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), fez-se signatário, em 2010, da resolução ONU (ONU) que estabeleceu 2011 até 2020 como a “Década das Ações para a Segurança no Trânsito”. Avançou ainda editando o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

Com estes três destaques, fica claro o compromisso brasileiro para a redução das causas que fazem do trânsito um dos cinco mais violentos do Planeta Terra (Imprudência no Trânsito).

Além destas medidas legislativas adotadas, diversas foram as ações praticadas pela sociedade. Ações no campo da educação para o trânsito, da engenharia, do meio ambiente, da sinalização de vias, do policiamento e fiscalização, e outras, e todas essas ações foram importantes para o salvamento de vidas e redução das lesões decorrentes de acidente de trânsito.

Apesar do esforço já dispendido, percebe-se um esgotamento da capacidade destas ações de continuarem contribuindo eficazmente para a redução da letalidade no trânsito. As estatísticas continuam mostrando o tamanho do desafio a ser enfrentado para que cheguemos a índices suportáveis de letalidade no trânsito, em se comparando com países da Europa, onde o índice médio de óbito no trânsito por 100 mil habitantes é de 9,3 (RSV-Ambev).

Basta verificar que, conforme dados da Organização Mundial da Saúde, OMS, entre 2009 e 2016, o total de óbitos no trânsito, no Brasil, subiu de 19 para 23,4 por 100 mil habitantes. Caso sigamos esta tendência, não conseguiremos cumprir a meta da ONU de reduzir pela metade o número de mortes em acidentes de trânsito até 2020, considerando os números de 2010 como referência. Tampouco seremos capazes de cumprir quaisquer metas audaciosas de redução da letalidade no trânsito, assumidas conforme o PNATRANS.

Este trabalho evidencia que, sem uso de soluções inovadoras, será impossível alcançar as metas nacionais e internacionais de redução da letalidade no trânsito, e apresenta a perícia preventiva de local de acidente como ferramenta capaz de ajudar na solução desse problema.

## **Revisão bibliográfica**

Acidentes são eventos raros, mesmo que a percepção leiga os identifique como algo frequente. Em uma interseção típica ocorre menos de um acidente por milhão de veículos que passam por tal interseção. Acidentes não são frequentes e tendem a ser imprevisíveis em relação à hora e ao local. Um acidente de trânsito é uma cadeia sequencial de eventos (CHAGAS 2011). Para a ABNT (CHAGAS 2011) acidente de trânsito é “Todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou aéreas abertas ao público”.

As causas dos acidentes de trânsito podem estar relacionadas a diversos fatores contribuintes e aliadas às circunstâncias aleatórias. Isto torna ainda mais árdua a tarefa de escolher medidas realmente eficazes na redução de acidentes e de seus danos (CHAGAS 2011).

A OMS considera que acidentes de trânsito são previsíveis e evitáveis, tendo como principal variável a ser analisada o comportamento humano, tendo em vista que 90% dos acidentes são causados pelo fator humano (RSV-Ambev).

Desrespeitar regras de trânsito tem tido resultado trágico: 3,4 mil óbitos diários no mundo. A OMS compila dados e boas práticas em 180 países, sendo fundamental na orientação dos esforços para elevar a segurança viária. A realidade apontada no seu levantamento põe em dúvida o cumprimento da meta, acordada pela ONU de reduzir pela metade, considerando as estatísticas de 2010, o total de óbitos no trânsito até 2020 (RSV-Ambev).

Para a PRF, o levantamento do sítio de acidente (espécie de perícia direta de local de acidente) consiste na obtenção dos dados necessários ao registro do boletim de acidente e/ou do laudo pericial. Tais registros serão utilizados nos estudos de prevenção de acidentes e, se for o caso, nas reproduções simuladas, atendendo às demandas legais (MPO-015).

O que se observa, de forma geral, na produção doutrinária sobre a perícia em acidentes de trânsito (MPAT) é a diferenciação entre perícia direta com levantamento de local (local preservado) e perícia indireta (local desfeito, veículo fora do local do acidente ou análise de laudo e levantamento de terceiros), seja para proveito do direito penal, seja para proveito do direito civil, mas sempre de forma reativa, pós ocorrência do acidente, notadamente para atribuir responsabilidades, sem que o olhar pericial ou o laudo emitido, esteja sobre a causalidade do acidente, para prevenir novas ocorrências de mesma natureza, no mesmo local.

Não foi possível localizar manual sobre perícia de trânsito com a abordagem proposta neste Artigo, que pretende apresentar a perícia preventiva de local de acidente como uma ferramenta para a redução da letalidade no trânsito, a partir da investigação de suas causas recorrentes, indicando medidas corretivas, sejam de engenharia, policiamento e fiscalização, de educação para o trânsito ou outras julgadas adequadas pelo perito em acidentalidade no trânsito.

## **Material e método**

A realização desse Artigo representa um grande desafio pela delicadeza, complexidade e importância das informações trabalhadas e pela falta de uma base de dados nacional, unificada e confiável, que dê suporte aos dados contidos em diversas fontes públicas e privadas sobre a acidentalidade no trânsito brasileiro e mundial.

Dada a escassez de doutrina atualizada sobre perícia de local de acidente e até mesmo sobre os impactos das medidas adotadas pelo Brasil para a redução da letalidade no trânsito, foi utilizada a análise descritiva de fontes variadas, não necessariamente do poder público, como é o caso dos dados DPVAT, para fundamentar a premissa de esgotamento das ações de redução da violência no trânsito e a consequente necessidade de adição de soluções inovadoras.

## **Análise Descritiva dos Dados e Discussões**

Segundo dados da ONU a violência no trânsito não figurava entre as principais causas de óbito, em 2010, mas assumiu a 10ª colocação em 2015. A previsão, caso mudanças não sejam rapidamente implementadas, é um salto para o 7º lugar até 2030 (RSV-Ambev).

O ano de 2015 foi de extrema relevância para a segurança viária, pois foi aprovada internacionalmente a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, com 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e um total de 169 metas, e foi anunciada a “Declaração de Brasília”, durante a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito. O encontro deu seguimento à Declaração de Moscou, documento emitido quatro anos antes, onde a ONU definiu a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011–2020”. Brasília recebeu representantes de 120 países que apoiaram a elaboração de outro documento, reconhecendo a responsabilidade dos governos em prover condições básicas e serviços para garantir a segurança viária, bem como “buscar um mundo livre de mortes e lesões graves no trânsito”. A Declaração de Brasília destaca cerca de 30 medidas, como (RSV-Ambev):

1. desenvolver e implementar planos nacionais sobre segurança no trânsito e aplicar legislação abrangente sobre os principais fatores de risco;
2. incentivar a introdução de novas tecnologias de gestão do trânsito e de sistemas de transporte inteligentes;
3. fomentar o financiamento para segurança no trânsito e para apoiar pesquisas e implementação de políticas em nível global, regional, nacional e local;
4. Aprimorar qualidade da coleta sistemática de dados sobre ocorrência de eventos no trânsito.

Já a OMS lançou, recentemente, um pacote técnico de intervenções prioritárias, denominado *Save Lives*, capazes de ajudar os países a atingir os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (RSV-Ambev). A ação sugere uma abordagem sistêmica, baseada nos principais fatores de risco e em possíveis intervenções a partir de uma perspectiva holística.

De acordo com a OMS, a segurança viária é formada por seis componentes; 1) Controle de Velocidade; 2) Liderança na segurança viária; 3) Design e melhoria da Infraestrutura; 4) Padrões de Segurança dos Veículos; 5) Execução da Lei e 6) Sobrevivência após a colisão; acrescidos de vinte e duas intervenções (RSV-Ambev).

Dados obtidos via DPVAT mostram uma alta no número de mortes relacionadas ao trânsito no Brasil. Em 2017, foram pagas 41.151 indenizações por morte envolvendo veículos automotores, ante 33.547 indenizações pagas em 2016, alta de 23%, cessando uma sequência de cinco anos na queda da letalidade por acidentes de trânsito no país (Portal do Trânsito).

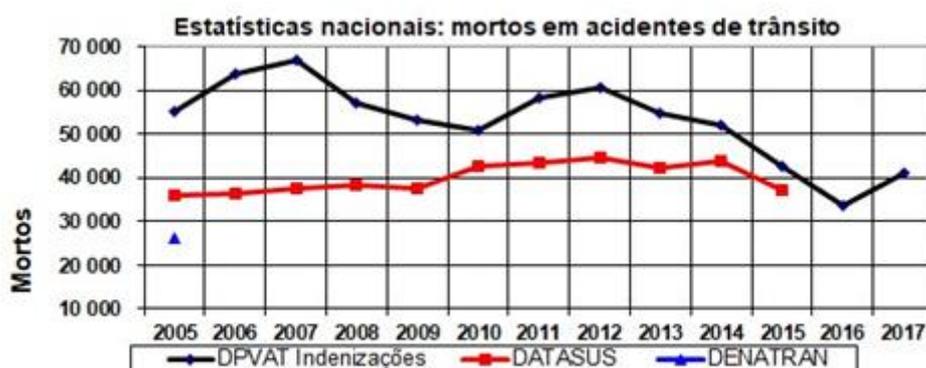
### **ESTUDOS DE ACIDENTES E BANCO DE DADOS**

Especificamente em relação à quarta medida destacada, conforme a Declaração de Brasília, qual seja: *Aprimorar qualidade da coleta sistemática de dados sobre a ocorrência de eventos no trânsito*; percebe-se que os bancos de dados de acidente de trânsito no Brasil, em geral,

possuem deficiências severas. Estas deficiências trazem enorme preocupação para a aplicação do segundo componente do Pacote *Save Lives*, OMS, qual seja: *Liderança na segurança viária*, onde são apresentadas cinco propostas de “intervenções”, dentre estas: *Avaliar o impacto das estratégias de segurança rodoviária e Monitorar a segurança rodoviária através do fortalecimento de sistemas de dados*.

Tais deficiências se revelam na qualidade dos dados e também na sua incompatibilidade por falta de uma padronização nacional, dificultando a comparação entre dados produzidos, por exemplo, pelo Ministério da Saúde (DATASUS), com os produzidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Mais difícil ainda, é a comparação de dados de acidentes, quando os bancos de dados pertencem a entes federativos diversos. A figura 1 ilustra essa discrepância:

Figura 1 – Mortos em Acidentes de Trânsito: Fonte Portal Vias Seguras



Outra questão é, segundo a Associação Nacional de Pesquisa em Transporte (CHAGAS 2011), a falta de tradição do Brasil em estudos de acidentes. Estudos desta natureza, para que tenham verdadeiro valor científico, demandam a construção de bancos de dados igualmente confiáveis e a realização de pesquisas sobre as causas de acidentes, bem como a identificação de pontos com grande incidência de acidentes (um verdadeiro: Mapa de Acidentalidade no Trânsito).

Uma boa notícia veio recentemente do Ministério das Cidades, em agosto de 2018, de que pretende agrupar, em uma única base de dados, informações de diferentes órgãos municipais, estaduais e federais sobre a segurança nas estradas brasileiras, numa parceria com o Instituto Tellus e a Companhia de Bebidas das Américas (Ambev) que ajudará disponibilizando algumas das metodologias a serem adotadas pelo levantamento (Portal do Trânsito).

#### PERÍCIA TÉCNICA DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

Devido ao elevado custo, a perícia de local de acidente tem sido realizada somente quando há ao menos uma vítima fatal, sendo que as informações disponíveis no momento do acidente sem vítima fatal (não periciado, portanto) dificilmente serão encontradas após a remoção dos veículos envolvidos. Daí a importância do agente responsável pelo registro da ocorrência, registrar ao menos os fatores que entende terem contribuído para o acidente, mesmo não sendo qualificado como perito de local de acidente de trânsito.

Outra questão é que não há cruzamento dos dados obtidos por peritos criminais quando da perícia de local de acidente, com os registros (boletins) de acidente de trânsito feitos pelas polícias ostensivas (Polícias Militares e Rodoviária Federal) ou guardas municipais; reduzindo ainda mais a riqueza dos dados disponíveis nos bancos de dados. Os órgãos envolvidos fazem o registro, buscando dados relevantes para o cumprimento da sua tarefa institucional específica.

As polícias militares e as guardas municipais, registram os dados em obediência as regras do DENATRAN, sem aprofundamento na causalidade do acidente, já que não são, como regra, responsáveis pela perícia de local de acidente. A PRF, por força do Decreto Presidencial n. 1655 de 1995, além do Regimento Interno PRF, RIPRF, (Portaria n. 6/2018 MJSP), tem competência legal para a realização da perícia de trânsito, mas, até este ano (2018), ainda não implementou tal atribuição legal em todas as suas unidades.

De um emaranhado de órgãos públicos, resultam diversos registros (além do Registro de Ocorrência, RO, nas delegacias de Polícia Civil), cujos dados não obedecem a uma padronização nacional, tampouco serão objeto de cruzamento de dados em um pretense sistema unificado de registro nacional de acidentes de trânsito.

#### PERÍCIA PREVENTIVA VERSUS PERÍCIA REATIVA DE LOCAL DE ACIDENTE

A perícia preventiva de local de acidente, objeto desse Artigo, é distinta da perícia reativa de local de acidente, utilizada pelas polícias civis (peritos criminais) ou pela PRF (peritos civis). A primeira tem por intuito analisar a causalidade acidentária a partir da identificação dos pontos de maior incidência de acidentes de trânsito. É produzida para gerar apontamentos de possíveis soluções a serem implementadas no campo da engenharia, da sinalização de vias ou do policiamento e fiscalização, para evitar novas ocorrências acidentárias nos locais periclitados; A segunda é realizada, pós ocorrência de um dado acidente de trânsito, ou por um perito criminal da Polícia Civil, para a busca de autoria e materialidade de um possível crime de trânsito ou por um perito civil (um policial rodoviário federal, por exemplo), que busca os dados sobre a causalidade e a monta dos danos decorrentes daquele evento em específico.

#### ACIDENTES DE TRÂNSITO: QUESTÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA

O Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) assevera: violência no trânsito é também violência pública. O tema “violência no trânsito” requer respostas, tanto dos órgãos do Sistema Único de Saúde (SUS), quanto dos órgãos que compõem o Sistema Único de Segurança Pública (SUSP). O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), reportou relevantes atribuições à PRF para o sucesso das políticas públicas de redução da letalidade no trânsito nas rodovias federais, e nas demais vias Brasil afora.

Ao analisar o Relatório de Gestão do Exercício de 2016 da PRF (Relatório de Gestão 2016), verifica-se que está incluída, no Plano Estratégico, a implantação da perícia de acidentes. Neste contexto, este Artigo propõe que a perícia preventiva de local de acidente seja utilizada, nos três níveis da federação, como uma ferramenta eficaz para a redução da letalidade no trânsito. Notadamente a PRF, que possui competência legal e parte dos seus recursos humanos

já qualificados para a perícia de acidentes de trânsito, deveria lançar mão dessa ferramenta para a redução da letalidade no trânsito.

## **Perícia Preventiva de Local de Acidente (PPLA) – Propostas e Referências**

### CONCEITO PROPOSTO:

A perícia preventiva de local de acidente –PPLA- tem por escopo periciar locais de grande ocorrência de tipos específicos de acidente de trânsito, com o objetivo de prevenir outros acidentes de mesma natureza, contribuindo, de forma preventiva, para a redução da letalidade no trânsito. Já a perícia reativa de local de acidente tem por escopo periciar uma dada ocorrência de acidente de trânsito, para viabilizar a aplicação da justiça civil e/ou criminal. A perícia reativa torna-se viável reduzindo a sua atuação para os casos que envolvem óbito. Já a perícia preventiva se viabiliza por reduzir a sua atuação para os locais com alto índice de acidentes.

Podemos então definir a perícia preventiva de local de acidente como: “O segmento especializado da perícia técnica civil, que faz uso das técnicas periciais em local sabidamente de grande incidência de tipos específicos de acidente de trânsito, no intuito de gerar laudo pericial indicativo seja das razões prováveis que concorreram para fazer daquele local um ponto de grande incidência acidentária, seja para evidenciar possíveis ações a serem implementadas para evitar, no todo ou em parte, que novos acidentes de trânsito venham a se dar no local periciado”.

### PPLA – METODOLOGIA PROPOSTA PARA SUA IMPLANTAÇÃO

Para que se atinja o “estado da arte” com o uso da perícia preventiva de local de acidente, necessário é que metodologicamente sejam observadas as fases abaixo:

- Identificação dos repositórios de informação: Como discutido anteriormente, são diversos os órgãos que podem ter registro de acidentes. É preciso identificar esses órgãos e coletar as informações resolvendo os problemas de formatação e incompatibilidade de dados;
- MAT - Mapa de acidentalidade no trânsito: a partir dos repositórios identificados, as informações devem ser correlacionadas identificando-se os tipos de acidente e sua localização. Isso permitirá a elaboração do mapa de acidentalidade correlacionando diversos parâmetros que poderão servir como elementos para a PPLA. Local, vítimas, custos, quantidade de acidentes, tipo de veículo, tipo de acidente, etc são parâmetros que podem ser identificados e correlacionados. Deverão ser utilizadas técnicas estatísticas para correlacionar os dados. Vários problemas relacionados a integração, semântica e confiabilidade dos dados poderão ser encontrados e devem ser equacionados para que esse mapa seja construído com confiabilidade;
- Definição dos locais a serem periciados: A partir dos dados da fase anterior devem ser escolhidos os locais a serem periciados utilizando critérios apropriados a serem definidos a partir da fase anterior;
- Realização da PPLA: Realizar a perícia nos pontos definidos na fase anterior, checando em cada local a correção das informações do MAT, emitindo laudo descrevendo as possíveis vertentes que concorreram para fazer daquele ponto um local crítico de ocorrência de

acidente de trânsito e as possíveis soluções de engenharia, de policiamento e fiscalização, de educação para o trânsito e/ou outras, que possam reduzir ou eliminar os acidente;

- Alimentação de um sistema de gestão da acidentalidade no trânsito (SIGAT) com as informações do MAT, com os laudos periciais de cada local crítico e a capacidade de realizar diagnósticos ou aconselhamento baseado em técnicas de inteligência artificial;
- Emitir relatórios, sugestões ou determinações a partir de um Comitê de Gestão da Acidentalidade no Trânsito (COGAT) para inclusive acompanhar a implementação das ações propostas além de controle e análise dos resultados obtidos.

#### PPLA – LAUDOS PERICIAIS

A metodologia de confecção do laudo de pericial da PPLA deve observar as peculiaridades da entidade pública com circunscrição sobre o local periciado, indicando soluções adequadas à competência de cada componente do sistema nacional de trânsito. Por exemplo, se o laudo de PPLA for produzido para a Polícia Rodoviária Federal, a indicação de ações a serem implementadas deverão privilegiar as soluções ligadas ao policiamento, à fiscalização ou à educação para o trânsito, já que as soluções afetas à intervenção de engenharia e sinalização na via são de competência do DNIT ou da ANTT, conforme o caso, valendo a mesma regra se o trabalho for realizado sob encomenda de entidade estadual ou municipal.

O responsável pelos laudos de PPLA deve possuir qualificação específica, na área de engenharia, preferencialmente, com especialização em levantamento de local de acidente.

O laudo da PPLA deve tecnicamente completo, abordando as variadas vertentes que concorrem para tornar aquele ponto um ponto crítico de determinado tipo de acidente, indicando possíveis soluções que potencialmente demandarão conhecimentos multidisciplinares para ações no campo da engenharia, da sinalização de trânsito, do policiamento e fiscalização, da educação para o trânsito e outras possíveis, adequadas à redução da letalidade no trânsito. O perito responsável pelo laudo de PPLA deve ter liberdade para indicar as melhores soluções para a solução dos problemas no local periciado. Já a entidade responsável pela encomenda do laudo de perícia preventiva, caso não seja a competente legal para parte ou para o todo das soluções indicadas no laudo, deve interagir com as entidades tematicamente responsáveis, em busca da solução de segurança viária necessária, dentro de uma verdadeira interação multiagências.

#### SISTEMA MULTIAGÊNCIAS DE GESTÃO DA ACIDENTALIDADE NO TRÂNSITO

De pouca valia serão os laudos de PPLA se não existir um sistema de gestão da acidentalidade no trânsito, capaz de armazenar e consolidar estes laudos e promover o acompanhamento sistemático das ações indicadas. Se efetivamente implementadas, qual o resultado obtido? Se não implementadas, por que não o foram ainda e por quem?

O ideal é que esse sistema seja multiagências, para que, mesmo gerido por uma única agência pública (o CONTRAN, por exemplo), possa ser objeto de consulta e inserção de dados por parte de diversas agências tematicamente relacionadas ao trânsito e/ou segurança viária.

Não se trata de um sistema que seja apenas um repositório de dados sobre acidentes de trânsito e suas causas, de acordo com os registros existentes e para atender requisitos legais. O Sistema Multiagências de Gestão da Acidentalidade no Trânsito vai além disto, para perseguir a aplicação do segundo componente do Pacote *Save Lives*, OMS: Liderança na segurança viária, onde destacamos duas das cinco propostas de “intervenções”, especialmente relacionadas ao proposto sistema: A) *Avaliar o impacto das estratégias de segurança rodoviária* e B) *Monitorar a segurança rodoviária através do fortalecimento de sistemas de dados*.

#### PPLA - INICIATIVAS NACIONAIS RELACIONADAS

Merecem destaque duas referências em que parte da metodologia da PPLA foi utilizada de forma eficaz. Essas iniciativas encontram-se detalhadas na referência (RSV-Ambev).

A primeira referência, implementada em São Paulo, denominada “Movimento Paulista de Segurança no Trânsito”, tem a meta de reduzir a metade as vítimas fatais nos acidentes até 2020. Possui banco de dados de acidentes de trânsito de diversas fontes, permite identificar o perfil do caso, da vítima e da frota. Mapeia os óbitos em acidentes de trânsito no Estado e compila dados de 645 municípios, incluindo perfil do acidente, da vítima e localização geográfica.

A segunda referência, lançado em agosto de 2016, o projeto Brasília Vida Segura é uma iniciativa do Governo do Distrito Federal (GDF) para diminuir o número de mortes no trânsito em 70% até 2020. Participam, também, a iniciativa privada e a sociedade civil organizada (CLP, 2018). Os resultados são animadores e Brasília superou em 40% a meta de 2017, de redução do número de mortes em acidentes de trânsito, estando perto de atingir a meta da ONU até 2020. O GDF realizou estudo analisando dados e mapeando locais mais frequentes de acidentes no DF. As ações adotadas envolvem um núcleo de engenharia trabalhando na adequação das vias, iluminação e sinalização; um núcleo de educação e comunicação e um terceiro núcleo, o de fiscalização, focado em pontos críticos com maior recorrência de acidentes.

#### **Considerações finais**

Observando os dados de mortes e lesões no trânsito no Brasil dos últimos 7 anos desta década (2011 até 2020), resta evidente que, apesar da redução do número de acidentes de trânsito, houve o esgotamento das ações implantadas entre 2011 e 2016 para a manutenção do ritmo mais acentuado de redução da letalidade no trânsito.

Por isto é importante que os três setores da sociedade brasileira revisitem os manuais de boas práticas da Década para a Segurança no Trânsito, ONU, e estabeleçam ações que possam se somar àquelas já postas em prática, sem o quê não será possível, para a nação brasileira, o desejado alcance das metas de redução da violência no trânsito, estabelecidas conforme o PNATRANS.

A PPLA - perícia preventiva de local de acidente, apresentada neste Artigo, a partir da identificação dos pontos com maior ocorrência de acidentes de trânsito, é potencialmente uma ferramenta eficaz, além de economicamente viável, para se somar às demais medidas implementadas, no intuito de contribuir para a redução dos índices de letalidade no trânsito.

A Polícia Rodoviária Federal deve exercer papel de destaque na implantação, em todo o Brasil, da perícia de trânsito, nos seus aspectos preventivos (locais de grande incidência de acidente de trânsito) e reativos (local do acidente de trânsito com vítima), fomentando as mesmas boas práticas (perícia de trânsito) por parte dos diversos órgãos e entidades afetos ao trânsito e à segurança viária, notadamente nas polícias militares e guardas municipais.

## Referências

- CHAGAS, DM.** *Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de trânsito urbano*. 2011. Dissertação de Mestrado em Engenharia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.
- CLP & Brasília Vida Segura, 2018.** Disponível em: <<http://www.clp.org.br/Show/CLP-e-parceiros-lancam-projeto-de-seguranca-viaria--Brasilia-Vida-Segura-?=CmsJw4q8DQni01D06Hg7/A==>> Acesso em: 10SET2018
- CTB. Lei 9.503/1997, Planalto.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm)> Acesso em: 08SET2018
- Imprudência no Trânsito, Doutor Multas.** Disponível em: <<https://doutormultas.com.br/imprudencias-transito>> Acesso em: 08SET2018
- MPAT. Manual de Perícias em Acidentes de Trânsito. 2ª Edição.** Disponível em: <[http://www.millenniumeditora.com.br/produtos\\_descricao.asp?codigo\\_produto=2431&so=Normal](http://www.millenniumeditora.com.br/produtos_descricao.asp?codigo_produto=2431&so=Normal)> Acesso em: 07SET2018
- MPO-015 Atendimento de Acidentes – PRF – V2 – 2015.** Disponível em: <[http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/432155/RESPOSTA\\_PEDIDO\\_MPO%20015%20-%20Atendimento%20de%20Acidentes.pdf](http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Attachments/432155/RESPOSTA_PEDIDO_MPO%20015%20-%20Atendimento%20de%20Acidentes.pdf)> Acesso em: 09SET2018
- ONU. Resolução n. 2 de 2009.** Disponível em: <[www.vias-seguras.com/content/download/2560/.../Década\\_11-20\\_PropostaBrasil.pdf](http://www.vias-seguras.com/content/download/2560/.../Década_11-20_PropostaBrasil.pdf)> Acesso em: 08SET2018
- PNATRANS. Lei 13.614/2018.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Atos2015-2018/2018/Lei/L13614.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos2015-2018/2018/Lei/L13614.htm)> Acesso em: 08SET2018
- Portal do Trânsito.** Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/informacoes-sobre-acidentes-de-transito-poderao-ter-base-unica/>> Acesso em: 07SET2018
- Portal Vias Seguras** [http://vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais)> acesso em: 08SET2018
- Portaria n. 6 de 2018, MJSP.** Disponível em: <[http://www.lex.com.br/legis\\_27599144\\_PORTARIA\\_N\\_6\\_DE\\_4\\_DE\\_JANEIRO\\_DE\\_2018.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27599144_PORTARIA_N_6_DE_4_DE_JANEIRO_DE_2018.aspx)> Acesso em: 08SET2018
- RSV-Ambev. Relatório de Segurança Viária: O Futuro em Jogo.** Disponível em: <[https://www.ambev.com.br/conteudo/uploads/2017/09/Retrato-da-Seguran%C3%A7a-Vi%C3%A1ria\\_Ambev\\_2017.pdf](https://www.ambev.com.br/conteudo/uploads/2017/09/Retrato-da-Seguran%C3%A7a-Vi%C3%A1ria_Ambev_2017.pdf)> Acesso em: 07SET2018
- Relatório de Gestão do Exercício de 2016/PRF.** Disponível em: <[http://www.justica.gov.br/Acesso/auditorias/arquivos\\_auditoria/policia-rodoviaria-federal/sede-e-superintendencias-consolidados/prf-2016-relatoriogestao-p-1.pdf](http://www.justica.gov.br/Acesso/auditorias/arquivos_auditoria/policia-rodoviaria-federal/sede-e-superintendencias-consolidados/prf-2016-relatoriogestao-p-1.pdf)> Acesso em: 08SET2018
- Relatório de Segurança Viária: O Futuro em Jogo.** Disponível em: <[https://www.ambev.com.br/conteudo/uploads/2017/09/Retrato-da-Seguran%C3%A7a-Vi%C3%A1ria\\_Ambev\\_2017.pdf](https://www.ambev.com.br/conteudo/uploads/2017/09/Retrato-da-Seguran%C3%A7a-Vi%C3%A1ria_Ambev_2017.pdf)> Acesso em: 07SET2018