

Ministério das Cidades
Conselho Nacional de Trânsito
Departamento Nacional de Trânsito



Pnatrans
UNIÃO PELA VIDA

Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

2018



SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	7
2. INTRODUÇÃO	9
2.1. A DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA.....	9
2.2. O PNATRANS E O FORTALECIMENTO DO MODELO DE GESTÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL.....	11
2.3. BASE DE DADOS	11
2.4. ORÇAMENTO DOS ÓRGÃOS.....	15
2.5. CAPACIDADE OPERACIONAL.....	16
3. O PNATRANS	17
3.1. ÍNDICES E METAS.....	18
3.2. ALINHAMENTO COM OUTRAS POLÍTICAS, PLANOS E AÇÕES	19
4. DEFINIÇÃO DE ÍNDICES	21
4.1. ÍNDICE DE MORTOS POR GRUPO DE HABITANTES.....	21
4.2. ÍNDICE DE MORTOS POR GRUPO DE VEÍCULOS.....	22
5. METAS DE REDUÇÃO DE ÍNDICES DE MORTES.....	23
6. PLANO DE AÇÕES.....	32
6.1. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE AÇÕES	32
6.2. FERRAMENTAS DE GESTÃO UTILIZADAS.....	33
6.3. PLANO DESCRITIVO	34
7. REFERÊNCIAS.....	45

GLOSSÁRIO

ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CID-10	Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (Versão 10)
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DPVAT	Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
EAD	Ensino a Distância
FETRAN	Festival Estudantil Temático de Trânsito
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
RENAVAM	Registro Nacional de Veículos Automotores
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SIM	Sistema de Informações sobre Mortalidade
SIGER	Sistema de Informações Gerenciais
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
UF	Unidade da Federação

TABELAS

Tabela 1 - Mortes no Trânsito - DATASUS	15
Tabela 2 - População Brasileira.....	15
Tabela 3 - Processos administrativos de indenização por acidentes de trânsito...	16
Tabela 4 - Frota Nacional de Veículos por Unidade da Federação	17
Tabela 5 - Mortes nas rodovias federais por unidade da federação	17
Tabela 6 - Variáveis dos índices do PNATRANS	23
Tabela 7 - Metas de redução dos indicadores de mortos por grupo de habitantes e por grupo de veículos	30
Tabela 8 - Critérios para a projeção dos indicadores para 2018.....	32
Tabela 9 - Pilares e Iniciativas do Plano de Ação	35
Tabela 10 - 5W2H.....	36

FIGURAS

Figura 1 - Fluxograma de construção e apresentação do PNATRANS.....	19
Figura 2 - Estabelecimento de índices de redução de mortes.....	20



1. APRESENTAÇÃO

Alexandre Baldy
Ministro das Cidades

A Lei nº 13.614/2018 criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), acrescentando o artigo 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e propôs um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). O Plano, elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, traz as diretrizes para que o país reduza em, no mínimo, metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes. Para tanto, estabelece um prazo de dez anos. As metas de redução de mortes e lesões no trânsito, fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, a partir das propostas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA), do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), no âmbito das respectivas circunscrições, garante que todos sejam chamados a contribuir. Incluindo-se aí, igualmente, o cidadão, que, de forma direta, pode participar nas audiências públicas criadas para discutir o tema, bem como diversos outros setores da sociedade.

O PNATRANS surge, ainda, como uma oportunidade para o estabelecimento de um Programa Nacional de Trânsito, conforme determina o CTB. O Plano também se coaduna às ações positivas já existentes em torno da segurança viária, porém dá um passo adiante ao propor que iniciativas em torno da matéria estejam pautadas em oito pilares fundamentais para o desenvolvimento das propostas, a saber: Integração, Cooperação e Coordenação no PNATRANS, Coleta e Integração de Dados, Financiamento do Plano, Esforço Legal, Fiscalização de Trânsito, Educação para o Trânsito, Mobilidade e Engenharia e Atendimento de Vítimas. Isso permite que a questão seja vista em suas diversas vertentes.

Por último, o PNATRANS fortalece a legislação de trânsito no país e estabelece, de forma significativa, a consecução dos objetivos propostos.



Maurício José Alves Pereira
Presidente do CONTRAN

O objetivo da criação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) é, primordialmente, o de preservar vidas, tendo em vista que o trânsito é umas das maiores causas de mortes de pessoas no mundo. Mortes essas que podem ser evitadas. Mas o Plano também se constitui como um passo adiante na resolução de problemas relacionados à infraestrutura viária brasileira, organização e alinhamento dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mobilidade urbana, convivência harmoniosa entre pedestres, ciclistas, motociclistas, entre outros aspectos.

A vigência do Plano de dez anos e o estabelecimento da meta de reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, bem como a revisão e a exposição das ações, dos projetos ou dos programas, anualmente, conforme determina a Lei do PNATRANS, são um avanço na legislação sobre o tema e sobre o entendimento da relevância de se discutir as questões do trânsito no Brasil. Na verdade, isso permite que o planejamento e a responsabilidade de todos sejam definidos de antemão a fim de que as ações previstas sejam efetivamente acompanhadas e desempenhadas com eficiência.

Por fim, o PNATRANS reconhece o impacto que os acidentes de trânsito causam à sociedade, não apenas financeiro, mas humano, vale dizer, tornando-se um instrumento de diagnóstico dos problemas, mas também das soluções que cada um dos órgãos de trânsito, de todas as esferas, se propôs a debater e a colocar em prática.

2. INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são reconhecidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como um grave problema de saúde pública e uma das principais causas de mortes e lesões em todo o mundo. Além do elevado custo para os serviços de saúde e para as economias dos países, podendo atingir de 1% a 3% do Produto Interno Bruto (PIB) (ONU, 2011), os acidentes de trânsito desencadeiam diversos traumas para a sociedade e as relações sociais, além de acarretar a perda precoce de vidas.

É necessário compreender que o trânsito é primordial para o desenvolvimento nacional. Facilita a circulação de pessoas e bens, melhora o acesso à educação, aos serviços de saúde, ao emprego e ao desenvolvimento. A Segurança Viária envolve a responsabilidade quanto à mobilidade das pessoas e veículos na via, bem como a complexa dinâmica de compartilhamento de espaço, até o estabelecimento de normas de circulação com o objetivo de proteger os usuários e evitar reflexos negativos em todo o aparato estatal.

O desenvolvimento desordenado das cidades, com vias pouco interconectadas, ocasiona prejuízo à mobilidade urbana, dificuldades para a melhoria na infraestrutura pela falta da aplicação dos conceitos relacionados à segurança das vias. Um grave sintoma disso é a perda significativa de vidas, danos à integridade psicológica e física das pessoas e perdas econômicas da ordem de bilhões de dólares.

Para que o enfrentamento aos acidentes de trânsito seja eficaz, a política de segurança viária deve contar com o empenho de todos os setores e a responsabilidade deve ser compartilhada entre os vários atores sociais: o Poder Executivo, o Poder Legislativo, o Poder Judiciário, os órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, os setores de saúde, transporte e indústria automobilística, as organizações não governamentais e a sociedade.

A evolução da segurança viária no Brasil deve considerar o desenvolvimento de um sistema de trânsito que seja capaz de acomodar o erro humano com a maior margem de segurança possível, levando em consideração a vulnerabilidade do corpo humano, em vez de manter como foco principal a prevenção do erro, visto que vias e acostamentos mais seguros e velocidades menores acomodam erros humanos com mais segurança.

2.1. A DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA

As ações de segurança viária ganharam amplitude mundial de forma organizada e articulada a partir da Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança Viária: Tempo de Agir, realizada em Moscou em novembro de 2009. A partir desse evento, a Organização Mundial de Saúde (OMS), endossada pela Organização das Nações



Unidas (ONU), recomendou a criação de uma campanha mundial pela redução dos acidentes de trânsito.

Assim, foi proclamado, por meio da Resolução A/RES/64/255, publicada em 2 de março de 2010, o período de 2011 a 2020 como a *Década de Ações para a Segurança Viária*. O objetivo primordial era que cada país membro elaborasse um plano para definir políticas, programas, ações e metas para reduzir a quantidade de mortos em acidentes de trânsito em 50% no período de dez anos. Como forma de estimular a mobilização dos países membros, a ONU lançou o Plano de Ação para a Década, que contém subsídios para o desenvolvimento de planos de ação nacionais e locais.

No Brasil, a Década de Ação para a Segurança Viária foi lançada em 11 de maio de 2011, sendo o marco para várias ações dos órgãos envolvidos na fiscalização e infraestrutura viária no enfrentamento aos acidentes de trânsito.

A Década de Ação foi instituída com base em estudos elaborados em 2004 pela OMS. Tais estudos, levando em consideração 178 países, apontaram que 1,2 milhão pessoas morreram e que entre 20 e 50 milhões ficaram feridos. Na época, as mortes decorrentes de acidentes no trânsito ocupavam a 11^a causa de mortes em todo o mundo. Desta forma, projetou-se que, se não houvesse qualquer intervenção organizada e com esforços conjuntos, no ano de 2020 chegaríamos a ter 1,9 milhão de mortes no trânsito.

Diante desse mapeamento, a OMS e, por conseguinte, a ONU passaram a fomentar ações para promover a segurança viária em nível mundial, com base em cinco pilares: Gestão de Segurança Viária; Infraestrutura Viária; Segurança Veicular; Segurança dos Usuários e Conscientização; e Resposta ao Acidente.

Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), intitulada de *Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*, de maio de 2003, apontou os custos das ocorrências de trânsito em R\$ 5,3 bilhões por ano nas aglomerações urbanas brasileiras (IPEA, 2003, p. 8). A publicação *Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas* (WALSELFISZ, 2013, p. 82) apresentou os custos atualizados, tomando como referência dezembro de 2011, no valor de R\$ 10,6 bilhões.

Em seu relatório geral de 2013, publicado em 2015, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estimou, para o ano de 2013, que tais custos chegariam em R\$ 17 bilhões (ANTP, 2015, p. 62). Do total de R\$ 11,8 bilhões estimados para 2013, 69% referem-se aos acidentes com mortes, embora eles representem apenas 14% do total.

Em 2006, o IPEA, em parceria com o DENATRAN, divulgou o estudo *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras*. Para as rodovias federais, os custos obtidos foram um pouco maiores do que R\$ 6,5 bilhões, com a estimativa de R\$ 6,1 bilhões para as rodovias estaduais e cerca de R\$ 1,4 bilhão para

Pnatrans

as rodovias municipais, num total de R\$ 22 bilhões, com valores referentes ao mês de dezembro de 2005 (IPEA, 2006, p. 64).

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) e o IPEA divulgaram, no dia 23 de setembro de 2015, o relatório *Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras: Caracterização, Tendências e Custos para a Sociedade* com a análise da evolução de acidentes, custos e principais componentes (PRF, 2016b). A publicação tem por base dados de 2007, 2010 e 2014, atualizando trabalhos desenvolvidos, naqueles anos, com a ANTP e o DENATRAN.

Já o Observatório Nacional de Segurança Viária, divulgou estudo, em 2017, sobre o custo per capita por acidentes de trânsito no Brasil, que alcançaram um total de R\$ 52.283.362 bilhões, em 2015, o que representava um custo per capita de R\$ 255,69.

2.2. O PNATRANS E O FORTALECIMENTO DO MODELO DE GESTÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL

Há algum tempo, discute-se, no Brasil, principalmente entre especialistas dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e mesmo da Casa Civil da Presidência da República, a necessidade de um projeto que altere de maneira substancial o modo como o trânsito no Brasil é concebido e a forma como é gerido e organizado. Apesar de as divisões e estruturas estarem relativamente bem definidas no CTB, o modelo atual necessita de fortalecimento para efetivar a integração plena dos órgãos. Neste processo, é primordial o fortalecimento de órgãos na governança da implementação do PNATRANS.

2.3. BASE DE DADOS

Atualmente, existem três fontes de dados que buscam contabilizar as mortes em acidentes de trânsito no Brasil: DENATRAN ? Departamento Nacional de Trânsito; DATASUS ? Banco de dados do Sistema Único de Saúde/Ministério da Saúde; e Seguro DPVAT ? Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não. Tais bases de dados adotam metodologias distintas, o que pode gerar resultados diferenciados na análise dos dados

O diagnóstico e a gestão dos principais problemas relacionados a acidentes de trânsito devem ser continuados e baseados em dados reais e atualizados. Ou seja, mesmo que de fontes diferentes, devem ser interconectados, de maneira que ações adequadas sejam tomadas e recursos sejam alocados apropriadamente. Sem isso, é impossível haver uma redução significativa e sustentável alteração no quadro de mortes no quadro atual, tanto do nível de exposição da população ao risco de acidentes quanto da sua gravidade.

Reduzir, de fato, o número de acidentes de trânsito exige que os dados de segurança viária não sejam apenas coletados, mas, também, sistematicamente



processados, qualificados, analisados e divulgados para que os atores envolvidos possam tomar as medidas corretivas necessárias.

Assim, possuir dados confiáveis é de extrema relevância para que o Brasil possa compreender de uma maneira definitiva que a segurança no trânsito é uma questão prioritária. Os dados também podem ser utilizados pelos meios de comunicação para conscientização do público e a promoção de mudanças comportamentais. Usar dados confiáveis de acidentes de trânsito é essencial para identificar riscos, para desenvolver estratégias e intervenções corretivas, como também avaliar o impacto destas intervenções.

Estatísticas de acidentes de trânsito podem servir para descrever a magnitude do problema e subsidiar programas e políticas de monitoramento. Igualmente, deve-se fazer uso de informações mais detalhadas para gerir a segurança viária e nela intervir com base em evidências concretas. Estatísticas de acidentes de trânsito não fornecem um quadro completo da situação da segurança viária, pois devem ser interpretadas à luz de outros dados, os quais, normalmente, não são derivados de registros policiais, como, por exemplo, dados demográficos locais, quantidade de motoristas habilitados, fatores de infraestrutura viária, volume diário de veículos transitando nas vias, razões dos deslocamentos, origem e destino final dos condutores, velocidade da via, velocidade média dos veículos acidentados, uso de equipamentos obrigatórios, se o veículo é segurado, existência de equipes especializadas no atendimento pré-hospitalar, entre outros dados. Isso significa que a contabilização das informações deve ser ampliada. A seguir, tratamos que algumas bases de dados pertinentes a essas questões.

2.3.1. DATASUS

Os dados do DATASUS, por meio do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), representam os óbitos registrados pelo Ministério da Saúde a cada ano. Esse sistema computa as mortes das pessoas atendidas em estabelecimentos de saúde. É a fonte mais utilizada para estudos sobre segurança viária.

A Tabela a seguir apresenta a evolução de óbitos ocasionados por acidentes de trânsito computados pelo SIM desde 2010, discriminados por cada Unidade da Federação.

UF	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
AC	138	164	158	129	138	115	126
AL	797	859	846	783	831	756	735
AM	470	508	458	453	459	424	418
AP	121	153	124	115	130	90	96
BA	2614	2634	2845	2676	2693	2257	2404
CE	2047	2053	2430	2343	2613	2312	1980
DF	638	642	553	542	555	469	465
ES	1148	1159	1186	1118	1013	855	844
GO	1939	1842	2043	2004	2110	1864	1745
MA	1300	1481	1676	1576	1792	1617	1664
MG	4362	4576	4451	4243	4396	3933	3589
MS	789	859	819	836	859	680	642

Pnatrans

UF	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
MT	1113	1083	1151	1201	1169	1056	1047
PA	1358	1366	1529	1560	1589	1570	1549
PB	835	792	974	1015	972	1022	1010
PE	1960	1969	2057	1868	1922	1919	1907
PI	1052	1090	1204	1203	1297	1173	1106
PR	3442	3365	3629	3168	3076	2678	2746
RJ	2898	2775	3047	2680	2902	2197	2262
RN	652	595	602	610	582	587	545
RO	609	591	668	540	531	507	475
RR	146	135	149	151	146	166	107
RS	2234	2070	2095	2036	2012	1786	1768
SC	1859	1997	1916	1680	1851	1600	1508
SE	630	590	651	669	535	548	469
SP	7164	7377	7003	6564	7032	5923	5553
TO	529	531	548	503	575	547	585
Total	42844	43256	44812	42266	43780	38651	37345

Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Tabela 1 - Mortes no Trânsito - DATASUS

2.3.2. IBGE

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem atribuições ligadas às geociências e estatísticas sociais, demográficas e econômicas, o que inclui realizar censos e organizar as informações obtidas nesses censos. Dessa forma, os dados populacionais têm como fonte o IBGE. A Tabela a seguir traz a evolução e distribuição da população brasileira ao longo das décadas.

Domicílio	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Rural	33.161.506	38.987.526	41.603.839	39.137.198	36.041.633	31.835.143	29.830.007
Urbano	18.782.891	32.004.817	52.904.744	82.013.375	110.875.826	137.755.550	160.925.792
Total	51.944.397	70.992.343	94.508.583	121.150.573	146.917.459	169.590.693	190.755.799

Fonte: IBGE - Censo Demográfico

Tabela 2 - População Brasileira

2.3.3. DPVAT

A Seguradora Líder, entidade gestora do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), fornece estatísticas referentes às indenizações pagas. Os números da Tabela abaixo representam as indenizações pagas a cada ano desde 2005. Isto não corresponde ao número de óbitos ocorridos no ano, pois certos processos de indenização podem durar vários anos. Os dados trazem unicamente a evolução dos processos administrativos de indenização sem relação com a evolução do número de ocorrências.

ANO	DPVAT
2005	55.024
2006	63.776
2007	66.838
2008	57.116
2009	53.052
2010	50.780



ANO	DPVAT
2011	58.134
2012	60.752
2013	54.767
2014	52.226
2015	42.501
2016	33.547
2017	41.151

Fonte: DPVAT

Tabela 3 - Processos administrativos de indenização por acidentes de trânsito

2.3.4. DENATRAN

Os dados do DENATRAN sobre óbitos em acidentes de trânsito originam-se dos anuários estatísticos, que tomam como base os boletins de ocorrência lavrados pelos agentes de trânsito. Computa, portanto, apenas as mortes *in loco*. Trata-se da fonte com o maior nível de desagregação de dados para análises. Com o objetivo de trazer mais confiabilidade ao processo de contabilização dos dados iniciou-se, em 2007, a elaboração de um sistema que unifica os dados de acidentes, conhecido como RENAEST - Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito. Contudo, tal sistema ainda está em desenvolvimento e ainda não dispõe dos dados estatísticos. Sua conclusão é, inclusive, uma das ações definidas pela Lei nº 13.614, de 2018.

Além disso, o DENATRAN é a fonte para consulta da frota nacional de veículos por meio do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) A evolução anual por Unidade da Federação é apresentada na Tabela abaixo:

UF	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
AC	151.320	17.412	183.848	205.777	223.550	239.657	251.556	262.814
AL	438.788	45.094	540.669	614.566	671.607	717.559	753.825	787.815
AM	530.814	51.463	628.825	700.849	755.763	794.923	819.382	844.303
AP	115.323	15.212	138.399	152.634	164.945	174.330	179.665	185.717
BA	2.308.978	219.958	2.799.664	3.158.326	3.424.742	3.639.408	3.801.090	3.947.974
CE	1.711.998	167.531	2.099.734	2.384.395	2.596.621	2.778.605	2.909.172	3.011.094
DF	1.245.521	118.031	1.400.465	1.511.110	1.586.169	1.649.563	1.699.682	1.746.475
ES	1.262.848	97.356	1.450.263	1.585.076	1.685.304	1.757.383	1.811.993	1.861.165
GO	2.428.705	179.529	2.860.178	3.169.088	3.386.702	3.545.533	3.657.750	3.761.353
MA	796.083	105.172	1.044.173	1.215.478	1.345.427	1.460.158	1.541.845	1.612.345
MG	7.005.640	514.766	8.139.767	8.884.663	9.437.008	9.877.798	10.277.988	10.679.620
MS	972.529	69.531	1.131.417	1.253.199	1.339.401	1.405.990	1.459.464	1.512.864
MT	1.173.125	94.429	1.395.465	1.565.739	1.696.945	1.796.054	1.881.794	1.955.115
PA	969.667	104.241	1.222.055	1.428.355	1.585.786	1.723.096	1.827.135	1.908.543
PB	698.556	71.620	858.241	959.085	1.036.041	1.114.851	1.184.259	1.232.894
PE	1.774.389	179.735	2.149.617	2.396.738	2.569.142	2.715.622	2.816.115	2.898.869
PI	582.777	68.566	736.713	855.445	947.605	1.024.415	1.085.009	1.134.846
PR	5.160.354	298.965	5.846.441	6.351.183	6.716.094	6.959.319	7.140.439	7.312.765
RJ	4.489.680	267.113	5.119.976	5.568.514	5.915.612	6.184.773	6.377.484	6.525.524
RN	731.263	64.671	866.074	967.299	1.043.508	1.110.993	1.183.363	1.231.518
RO	561.811	54.820	683.448	758.308	816.943	865.839	905.487	937.847
RR	125.451	11.603	148.666	165.339	178.817	191.053	201.081	209.499
RS	4.808.503	238.160	5.415.432	5.885.383	6.217.960	6.457.517	6.650.259	6.829.238
SC	3.414.195	222.347	3.869.108	4.201.255	4.445.951	4.623.582	4.772.160	4.923.237
SE	427.048	43.070	516.728	575.510	622.583	661.871	709.682	738.452
SP	20.537.980	1.193.183	22.974.026	24.560.202	25.718.248	26.605.042	27.332.101	28.079.571

Pnatrans

UF	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TO	394.628	35.695	470.314	527.213	572.016	612.002	637.236	659.038
Total	64.817.974	13.497.332	74.689.706	81.600.729	86.700.490	90.686.936	93.867.016	96.790.495

Fonte: DENATRAN

Tabela 4 - Frota Nacional de Veículos por Unidade da Federação

2.3.5. SIGER/PRF

A Polícia Rodoviária Federal analisa seus dados de acidentes por meio de ferramenta de inteligência de negócios integrada aos sistemas operacionais de atendimento de acidentes de trânsito. O Sistema de Informações Gerenciais (SIGER) permite inúmeras análises e direciona os esforços do órgão na prevenção de acidentes. A Tabela abaixo apresenta as mortes nas rodovias federais por Unidade da Federação.

UF	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
AC	20	13	31	14	23	21	23	32	20	23	18
AL	140	102	125	153	156	191	148	149	118	105	102
AM	12	11	11	18	34	19	18	18	15	22	14
AP	15	13	9	12	19	12	28	11	13	16	9
BA	633	665	638	813	780	849	799	794	644	612	594
CE	191	194	141	276	227	237	233	291	202	224	190
DF	72	49	43	41	63	71	40	46	47	58	46
ES	219	208	220	315	317	261	303	279	172	187	201
GO	341	393	451	515	510	520	503	468	442	352	344
MA	285	249	279	298	311	323	294	317	300	224	244
MG	1076	1145	1214	1344	1304	1195	1265	1164	960	834	869
MS	159	175	177	197	228	178	233	226	160	146	162
MT	224	233	226	234	260	270	297	282	239	221	191
PA	157	174	172	202	181	196	186	197	191	185	162
PB	178	187	202	194	176	223	180	182	170	156	139
PE	380	380	429	475	474	452	404	425	410	387	343
PI	158	167	199	208	236	235	200	228	169	149	209
PR	347	293	558	723	740	855	750	778	583	653	613
RJ	522	492	469	532	557	576	564	537	402	373	342
RN	177	139	140	194	183	207	208	150	186	145	139
RO	86	117	97	123	152	153	130	103	111	103	119
RR	51	33	19	33	35	28	33	30	31	25	37
RS	365	399	379	500	456	457	489	507	396	348	391
SC	597	540	563	567	627	551	506	536	461	450	381
SE	108	81	77	120	98	105	101	64	68	57	51
SP	435	399	382	407	398	361	381	307	267	255	255
TO	103	97	93	115	129	114	110	118	93	109	82
Total	7051	6948	7344	8623	8674	8660	8426	8239	6870	6419	6247

Fonte: SIGER/PRF

Tabela 5 - Mortes nas rodovias federais por unidade da federação

2.4. ORÇAMENTO DOS ÓRGÃOS

Os orçamentos dos órgãos e entidades do sistema nacional de trânsito historicamente sempre foram reduzidos e insuficientes para o atendimento das



ações de segurança viária, porém, mesmo já sendo exíguos, os orçamentos previstos são invariavelmente contingenciados ao longo dos anos.

Assim, sem aportes e destinação de recursos para enfrentar as audaciosas metas do PNATRANS, há uma possibilidade de que várias das ações propostas não sejam realizadas, especialmente aquelas de caráter estruturante. Desse modo, há a necessidade de que sejam criados fundos nacionais específicos para segurança viária, com recursos oriundos, por exemplo, de percentagens das multas aplicadas, nos moldes do FUNSET, ou aportes de recursos dos ministérios ou secretarias diretamente envolvidas nesse processo a fim de se garantir o financiamento dos projetos, o custeio dos equipamentos, as ações de policiamento e fiscalização, etc.

2.5. CAPACIDADE OPERACIONAL

Há uma necessidade premente de regularização dos cargos dos integrantes da estrutura dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT. O redimensionamento do número de servidores, a reestruturação da carreira e a implementação de uma estrutura de apoio administrativo condizente com as atribuições dos órgãos são necessidades que carecem de revisão e aperfeiçoamento há bastante tempo, o que decorre não apenas do não provimento dos cargos que já integram legalmente a estrutura dos órgãos, mas também da insuficiência do número de cargos contemplados na atual estrutura, que se mostra insuficiente para o efetivo desempenho das atribuições institucionais. A adoção de tais medidas é significativa para a consecução de objetivos constantes no PNATRANS.

3. O PNATRANS

Em razão da Década de Ação para Segurança Viária, o governo brasileiro desencadeou ações legislativas para estabelecer um plano nacional para redução de mortes no trânsito. As proposições legislativas apresentadas tinham por base, além de estudos internacionais, os estudos do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito. A finalidade era a de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias entre setores para a melhoria da segurança viária. Em que pesem as pautas legislativas tempestivas, somente em 11 de janeiro de 2018, foi sancionada a Lei nº 13.614, de 2018, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS –, decorrente do Projeto de Lei nº 8.272/2014.

A Lei do PNATRANS incluiu o artigo 326-A ao CTB de forma que as ações dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) fossem direcionadas para o cumprimento de metas anuais de redução de índices de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes no âmbito das vias federais, estaduais e municipais.

O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade (50%), no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, diferentemente das metas estabelecidas pela ONU, que visam à redução do número absoluto de mortes, o que significa uma inovação. Para tanto, o CONTRAN, tendo como base as propostas e os planos apresentados pela Polícia Rodoviária Federal, os Conselhos Estaduais de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, fixou as metas, os índices anuais e as diretrizes gerais para as ações dos órgãos no âmbito de suas respectivas circunscrições seguindo de maneira sintética o fluxograma apresentado na Figura a seguir.

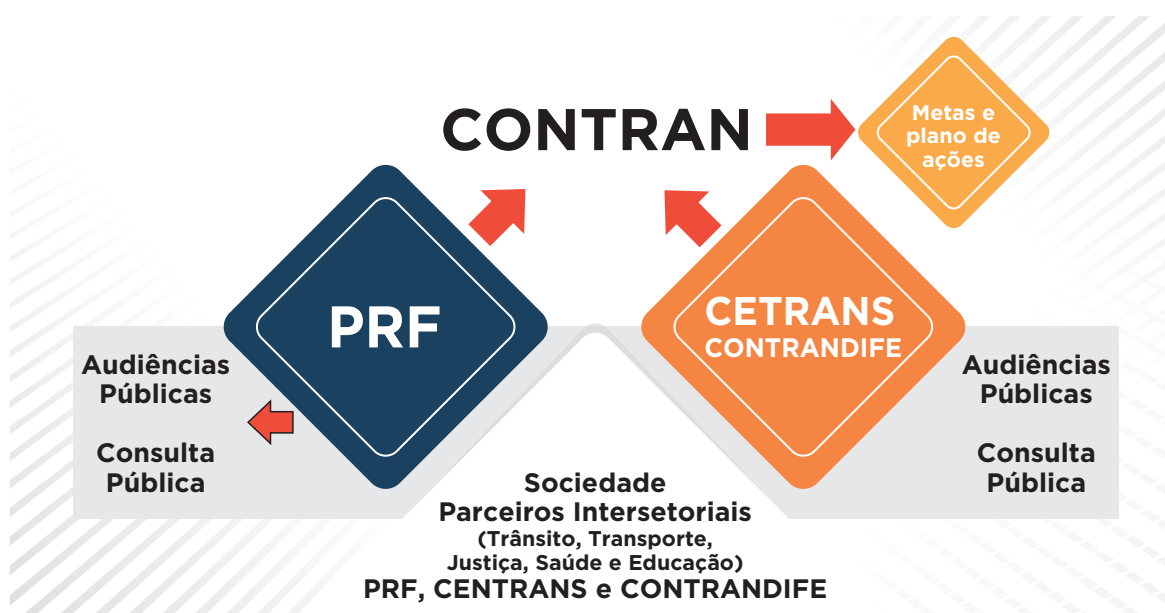


Figura 1 - Fluxograma de construção e apresentação do PNATRANS



As metas fixadas serão divulgadas em setembro de cada ano, durante a Semana Nacional de Trânsito, assim como o desempenho, absoluto e relativo do cumprimento das metas vigentes no ano anterior, detalhados os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais, devendo tais informações permanecer à disposição do público na rede mundial de computadores, na página eletrônica do órgão máximo executivo de trânsito da União.

Em que pese a lei estabelecer que as diretrizes de elaboração do PNATRANS estejam sob a responsabilidade dos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça, a responsabilidade pela sua execução, em grande medida, recai, fundamentalmente, sobre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito na busca pelo cumprimento das metas nas respectivas circunscrições.

Cabe destacar que os órgãos de Educação (Ministério e Secretarias) não foram inseridos formalmente pela Lei no escopo do PNATRANS. No entanto, as ações que envolvam os órgãos e entidades de educação são primordiais à consecução do Plano, por isso devem estar inseridas.

3.1. ÍNDICES E METAS

Conforme afirmado, as metas, os planos e as ações visam à redução, no mínimo, de 50% dos índices de mortes por grupo de habitantes e de mortes por grupo de veículos no período de 10 anos (2019-2028). Sendo assim, para cada ano, em cada circunscrição da União (vias federais) e dos Estados (vias estaduais e municipais), uma redução percentual dos índices estabelecidos deve ocorrer para o alcance da meta global estipulada, demonstrado no fluxograma da Figura a seguir.

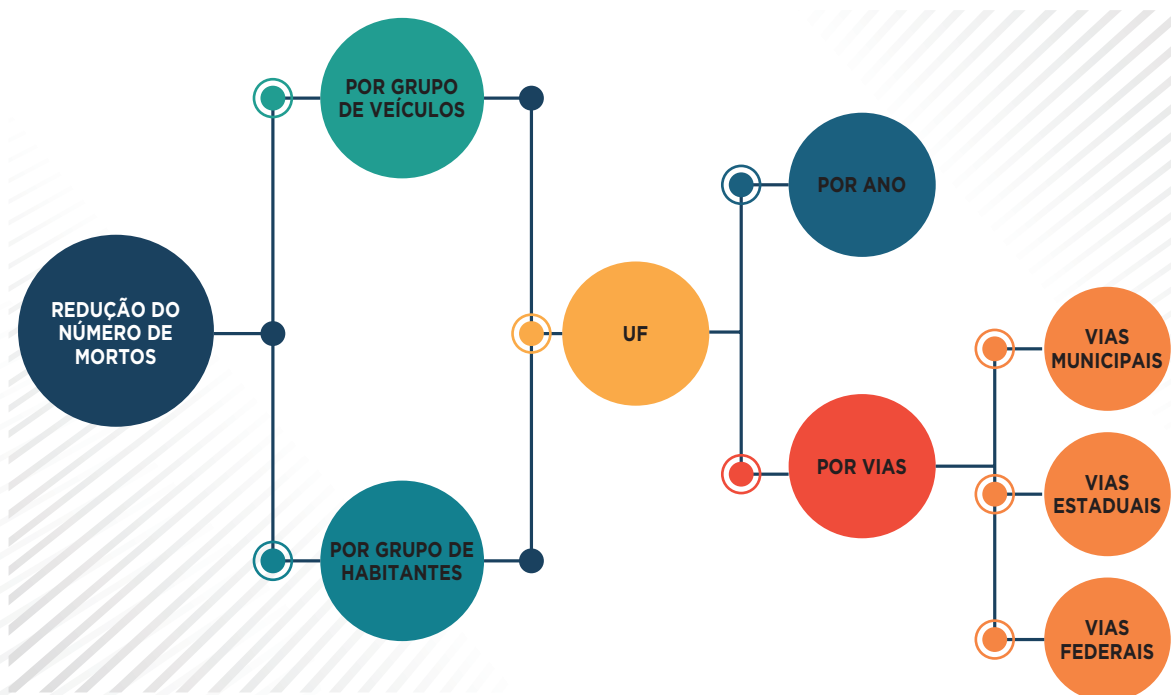


Figura 2 - Estabelecimento de índices de redução de mortes

Pnatrans

O PNATRANS entrou em vigor no dia 12 de março de 2018. Portanto, tem-se, como referência para início da redução dos índices, o ano base de 2018. Dessa maneira, as metas serão apresentadas com dados projetados (quantidade de mortes, frota e habitantes) do ano base de 2018.

3.2. ALINHAMENTO COM OUTRAS POLÍTICAS, PLANOS E AÇÕES

O PNATRANS se apresenta como uma alternativa para operacionalizar diretrizes expressas em diversos planos de governo e organizações, como o caso da ONU. Esse pensamento se alinha aos documentos e Leis apresentados abaixo.

3.2.1. Política Nacional de Trânsito

A Política Nacional de Trânsito (PNT), instituída pela Resolução CONTRAN nº 514, de 18 de dezembro de 2014, constitui-se como o marco referencial do país para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional. Seus objetivos e diretrizes visam assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico, atendidos os seguintes princípios:

- I - assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção;
- II - priorizar ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente; e
- III - incentivar o estudo e a pesquisa orientada para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.

3.2.2. Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamentada pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e o artigo 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território nacional.

Nesse sentido, o aprimoramento das ações de mobilidade no âmbito das cidades brasileiras contribui substancialmente para a promoção da segurança viária, com a efetiva redução dos acidentes de trânsito e de sua mortalidade.

3.2.3. Plano Plurianual (PPA 2016-2019)

O Plano Plurianual da União para o período de 2016-2019, regulamentado pela Lei nº 13.249, de 13 de janeiro de 2016, é instrumento de planejamento governamental que define diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada, com o propósito de viabilizar a implementação e a gestão das políticas públicas.



3.2.4. Década de Ação para a Segurança no Trânsito

- Por meio da Resolução nº 64/255, de março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período 2011-2020 a Década de Ação para a Segurança Viária com cinco principais eixos de atuação:
- Pilar 1: Gestão da segurança viária;
- Pilar 2: Vias mais seguras;
- Pilar 3: Veículos mais seguros;
- Pilar 4: Usuários mais seguros;
- Pilar 5: Resposta aos acidentes.

O objetivo geral é o de estabilizar e posteriormente reduzir o número estimado de mortes em acidentes de trânsito tendo em vista atividades desenvolvidas nos níveis regional, nacional e mundial.

Com a proximidade do fim da Década de Ações e ciente de que os objetivos traçados não serão alcançados no prazo estabelecido, muito embora grandes avanços tenham sido observados no que diz respeito à segurança viária no mundo, a Assembleia Geral da ONU adotou, em 12 de abril de 2018, a Resolução A/RES/72/271, intitulada *Promovendo a Segurança Viária*, por meio da qual convida seus Estados Membros a dar continuidade aos esforços realizados de promoção da segurança viária no mundo visando à redução das vítimas de trânsito. Passa, então, a englobar tais iniciativas dentro dos marcos estabelecidos pela Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável.

3.2.5. Agenda 2030 do Desenvolvimento Sustentável.

Durante a 70ª Assembleia Geral das Nações Unidas ocorrida em 2015, os representantes dos países membros da ONU adotaram a Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável. Nela propõe-se a implantação de 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas correspondentes no decorrer do período 2016-2030, objetivando a promoção do desenvolvimento sustentável nas dimensões social, econômica e ambiental.

No que diz respeito a segurança viária, o ODS 3, referente à saúde e bem-estar, e o ODS 11, referente às cidades e comunidades sustentáveis, apresentam ações voltadas à redução de mortes e feridos em acidentes de trânsito e à melhoria da segurança viária e dos sistemas de transporte.

4. DEFINIÇÃO DE ÍNDICES

Conforme o §1º do Art. 326-A do Código de Trânsito Brasileiro, ao final de dez anos, os índices devem ser reduzidos pela metade, em relação aos índices apurados no ano da entrada em vigor da Lei que cria o PNATRANS, ou seja, 2018. Com isso, o ano base dos índices será 2018 e o período para acompanhamento compreenderá os anos de 2019 a 2028.

As metas, conforme a Lei, serão fixadas pelo CONTRAN para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, mediante as propostas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições. Para o cálculo dos índices, serão utilizadas as seguintes variáveis:

Variável	Apuração	Fonte
Quantidade de mortos nas vias	Mensal	DPRF, órgãos executivos de trânsito e rodoviários dos Estados e Municípios
Frota nacional	Mensal	DENATRAN
Frota estadual	Mensal	DENATRAN
Estimativa da população	Anual	IBGE

Tabela 6 - Variáveis dos índices do PNATRANS

4.1. ÍNDICE DE MORTOS POR GRUPO DE HABITANTES

O índice de mortos por grupo de habitantes a ser utilizado no âmbito do PNATRANS é a taxa de mortalidade por 100.000 (cem mil) habitantes. Este é um indicador utilizado universalmente e que, segundo documento da OMS (2012), mostra o impacto dos acidentes de trânsito sobre a população, sendo útil, ainda, para estimar a gravidade dos acidentes, a magnitude do problema em relação a outras causas de mortes e para fins de comparações entre realidades distintas.

A quantidade de mortes por 100 mil habitantes é calculada da seguinte forma:

$$I_H = \frac{Mortos_i}{\left(\frac{População_i}{100.000}\right)}$$

Onde:

- I_H é o indicador por grupo de habitantes;
- i é o ano de apuração;
- $Mortos_i$ é a quantidade de mortos no ano i ; e
- $População_i$ é a população estimada pelo IBGE para o ano i .



4.2. ÍNDICE DE MORTOS POR GRUPO DE VEÍCULOS

O segundo índice a ser utilizado no âmbito do PNATRANS, que exprime o número de mortos em relação ao tamanho da frota de veículos, é a taxa de mortalidade por 10.000 (dez mil) veículos, calculada da seguinte forma:

$$I_v = \frac{Mortos_i}{\left(\frac{Frota_i}{10.000}\right)}$$

Onde:

- a) I_v é o indicador por grupo de veículos;
- b) i é o número do mês;
- c) $Mortos_i$ é a quantidade de mortos no mês i ; e
- d) $Frota_i$ a frota divulgada pelo Denatran no mês i .

5. METAS DE REDUÇÃO DE ÍNDICES DE MORTES

O objetivo geral da Lei nº 13.164, de 2018, que criou o PNATRANS, é de que o índice nacional de mortos por grupo de habitantes e o índice nacional de mortos por grupo de veículos seja reduzido à metade ao final do prazo de dez anos relativos aos índices apurados no ano de entrada em vigor do Plano, ou seja, 2018, conforme já mencionado.

Compete ao CONTRAN fixar tais metas para cada Unidade da Federação. Nesse sentido, apresentam-se na Tabela, a seguir, as metas de redução desses índices nacionais de mortos discriminados para cada Estado, para o Distrito Federal e para a Polícia Rodoviária Federal.



UF	ÍNDICE BASE (PROJEÇÃO 2018)		META								
			Redução	2019		2020		2021		2022	
	I_H	I_V		I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
AC	14,87	4,62	%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%
			Índice	13,87	4,17	12,95	3,78	12,08	3,45	11,27	3,15
AL	20,46	8,50	%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%
			Índice	19,09	7,59	17,81	6,82	16,62	6,15	15,51	5,55
AP	12,01	5,11	%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%
			Índice	11,20	4,67	10,45	4,30	9,75	3,96	9,10	3,66
AM	9,83	4,63	%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%
			Índice	9,17	4,23	8,56	3,88	7,99	3,57	7,45	3,29
BA	15,29	5,77	%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%
			Índice	14,27	5,16	13,31	4,64	12,42	4,18	11,59	3,78
CE	22,09	6,48	%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%
			Índice	20,61	5,82	19,23	5,26	17,94	4,77	16,74	4,33
DF	14,72	2,52	%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%
			Índice	13,73	2,31	12,81	2,12	11,95	1,95	11,15	1,80
ES	20,24	4,32	%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%
			Índice	18,89	3,94	17,62	3,61	16,44	3,32	15,34	3,05
GO	26,06	4,69	%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%
			Índice	24,32	4,28	22,69	3,93	21,17	3,62	19,75	3,33
MA	23,67	10,01	%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%
			Índice	22,09	8,91	20,61	7,99	19,23	7,20	17,94	6,51
MT	30,39	5,09	%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%
			Índice	28,35	4,60	26,45	4,18	24,68	3,81	23,03	3,47

Pnatrans

META											
2023		2024		2025		2026		2027		2028	
I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%
10,51	2,87	9,81	2,62	9,15	2,40	8,54	2,19	7,97	2,01	7,44	1,84
-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%	-6,70%	-9,72%
14,47	5,02	13,50	4,53	12,60	4,10	11,75	3,72	10,97	3,37	10,23	3,06
-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%	-6,70%	-7,84%
8,49	3,37	7,92	3,11	7,39	2,87	6,90	2,65	6,43	2,44	6,00	2,26
-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%	-6,70%	-8,04%
6,95	3,03	6,49	2,78	6,05	2,56	5,65	2,36	5,27	2,17	4,92	2,00
-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%	-6,70%	-9,73%
10,81	3,42	10,09	3,08	9,41	2,79	8,78	2,52	8,19	2,29	7,65	2,07
-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%	-6,70%	-9,25%
15,62	3,94	14,57	3,58	13,60	3,25	12,69	2,96	11,84	2,70	11,04	2,46
-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%	-6,70%	-7,96%
10,41	1,66	9,71	1,52	9,06	1,40	8,45	1,29	7,89	1,19	7,36	1,10
-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%	-6,70%	-8,20%
14,31	2,80	13,36	2,57	12,46	2,36	11,63	2,17	10,85	2,00	10,12	1,84
-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%	-6,70%	-8,06%
18,43	3,06	17,19	2,82	16,04	2,59	14,97	2,39	13,97	2,20	13,03	2,02
-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%	-6,70%	-9,74%
16,74	5,89	15,62	5,32	14,57	4,81	13,60	4,36	12,69	3,96	11,84	3,59
-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%	-6,70%	-8,85%
21,49	3,17	20,05	2,89	18,71	2,64	17,45	2,41	16,28	2,20	15,19	2,02



UF	ÍNDICE BASE (PROJEÇÃO 2018)		META								
			Redução	2019		2020		2021		2022	
	I_H	I_V		I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
MS	23,93	4,23	%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%
			Índice	22,33	3,84	20,84	3,51	19,44	3,21	18,14	2,93
MG	17,09	3,30	%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%
			Índice	15,95	2,99	14,88	2,71	13,88	2,46	12,95	2,24
PA	18,26	7,80	%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%
			Índice	17,03	6,98	15,89	6,28	14,83	5,68	13,84	5,15
PB	24,79	7,89	%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%
			Índice	23,13	7,05	21,58	6,33	20,13	5,71	18,79	5,16
PR	24,21	3,71	%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%
			Índice	22,59	3,39	21,07	3,10	19,66	2,85	18,35	2,62
PE	20,00	6,41	%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%
			Índice	18,66	5,80	17,41	5,27	16,24	4,81	15,16	4,39
PI	32,38	8,92	%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%
			Índice	30,21	7,92	28,19	7,08	26,30	6,36	24,54	5,73
RJ	13,44	3,41	%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%
			Índice	12,54	3,10	11,70	2,83	10,91	2,59	10,18	2,38
RN	15,68	4,37	%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%
			Índice	14,63	3,92	13,65	3,53	12,74	3,19	11,89	2,90
RS	15,45	2,52	%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%
			Índice	14,42	2,29	13,45	2,09	12,55	1,91	11,71	1,74
RO	26,58	5,00	%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%
			Índice	24,80	4,52	23,14	4,10	21,59	3,73	20,14	3,40
RR	20,81	5,28	%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%
			Índice	19,41	4,96	18,11	4,67	16,90	4,38	15,77	4,08

Pnatrans

META											
2023		2024		2025		2026		2027		2028	
I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%	-6,70%	-8,55%
16,92	2,69	15,79	2,46	14,73	2,25	13,75	2,06	12,83	1,89	11,97	1,73
-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%	-6,70%	-9,01%
12,09	2,04	11,28	1,86	10,52	1,69	9,82	1,54	9,16	1,41	8,55	1,28
-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%
12,91	4,68	12,04	4,24	11,24	3,86	10,49	3,51	9,78	3,20	9,13	2,91
-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%	-6,70%	-9,65%
17,53	4,68	16,35	4,23	15,26	3,83	14,24	3,47	13,28	3,15	12,39	2,86
-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%	-6,70%	-8,24%
17,12	2,40	15,97	2,20	14,90	2,02	13,90	1,86	12,97	1,71	12,10	1,57
-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%	-6,70%	-8,78%
14,14	4,01	13,19	3,66	12,31	3,34	11,49	3,06	10,72	2,80	10,00	2,56
-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%	-6,70%	-9,99%
22,90	5,17	21,36	4,65	19,93	4,20	18,60	3,80	17,35	3,44	16,19	3,11
-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%	-6,70%	-8,39%
9,50	2,18	8,86	2,00	8,27	1,83	7,72	1,68	7,20	1,55	6,72	1,42
-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%	-6,70%	-9,39%
11,09	2,63	10,35	2,39	9,65	2,17	9,01	1,97	8,40	1,79	7,84	1,63
-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%	-6,70%	-8,65%
10,93	1,60	10,20	1,46	9,51	1,33	8,88	1,22	8,28	1,12	7,73	1,02
-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%	-6,70%	-8,89%
18,79	3,11	17,53	2,83	16,36	2,58	15,26	2,36	14,24	2,16	13,29	1,97
-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%	-6,70%	-7,25%
14,71	3,79	13,73	3,48	12,81	3,48	11,95	3,48	11,15	2,71	10,40	2,49



UF	ÍNDICE BASE (PROJEÇÃO 2018)		META								
			Redução	2019		2020		2021		2022	
	I_H	I_V		I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
SC	21,82	3,09	%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%
			Índice	20,36	2,82	19,00	2,59	17,72	2,38	16,54	2,18
SP	12,41	1,97	%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%
			Índice	11,58	1,80	10,80	1,65	10,08	1,52	9,40	1,39
SE	20,70	6,28	%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%
			Índice	19,31	5,64	18,02	5,08	16,81	4,60	15,69	4,18
TO	37,13	8,52	%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%
			Índice	34,65	7,70	32,33	7,00	30,16	6,39	28,14	5,83
PRF	3,00	0,61	%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%
				2,79	0,57	2,60	0,53	2,43	0,50	2,27	0,46

Tabela 7 - Metas de redução dos indicadores de mortos por grupo de habitantes e por grupo de veículos

Pnatrans

META											
2023		2024		2025		2026		2027		2028	
I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V	I_H	I_V
-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%	-6,70%	-8,21%
15,43	2,00	14,40	1,84	13,43	1,69	12,53	1,55	11,69	1,43	10,91	1,31
-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%	-6,70%	-8,18%
8,78	1,28	8,19	1,18	7,64	1,08	7,13	0,99	6,65	0,91	6,20	0,84
-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%	-6,70%	-9,31%
14,64	3,80	13,66	3,44	12,74	3,13	11,89	2,85	11,09	2,59	10,35	2,36
-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%	-6,70%	-8,75%
26,26	5,33	24,50	4,87	22,86	4,45	21,33	4,07	19,90	3,73	18,57	3,41
-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%	-6,50%
2,11	0,43	1,97	0,40	1,84	0,38	1,72	0,35	1,60	0,33	1,50	0,30



Para a definição dessas metas foram utilizadas as informações de óbitos em acidentes de transporte terrestre registrados no Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do DATASUS (Categorias CID-10 V01 a V89) no período de 2007 a 2016.

No entanto, apesar de essa ser a base mais completa com informações de mortalidade no trânsito e de possuir abrangência nacional, os dados mais recentes publicados remontam ao ano de 2016. Dessa forma, a fim de cumprir com a legislação, é necessário fazer uma projeção desses dados para que se tenha o cenário requerido no ano da entrada em vigência do PNATRANS (2018).

Como cada Unidade da Federação apresentou um comportamento diferente nos últimos anos em relação ao número de óbitos em acidentes de trânsito, foi necessário determinar um a um o melhor critério de projeção desses resultados.

Para os Estados que apresentaram crescimento no indicador de óbitos por 100 mil habitantes entre os anos de 2015 e 2016, foi aplicado como critério de projeção para 2017 e 2018 a média dos últimos 2 anos. Já para o grupo de estados que apresentaram redução no indicador de óbitos por 100 mil habitantes, seu desempenho de redução (em percentual) foi comparado com a taxa média de redução necessária nos próximos 10 anos a fim de se atingir a meta prevista no PNATRANS (50% de redução no índice de mortes por 100 mil habitantes até 2028), isto é, 6,70% de redução ao ano até 2028. Assim, para os estados que apresentaram redução percentual abaixo de 6,7% (entre 2015 e 2016), foi aplicado o critério de redução percentual dos últimos 2 anos. Para os estados que apresentaram redução maior do que 6,7% (entre 2015 e 2016), foi mantido o mesmo índice do ano anterior. Para todos os estados, as projeções foram feitas de modo que não houvesse aumento em relação ao índice apurado ou projetado para o ano anterior.

As projeções foram feitas para o indicador I_H , de mortos por 100 mil habitantes, e o critério para cada uma das UF encontra-se na tabela abaixo:

Cenário	UF	Critério para projeção 2018
Crescimento no índice entre 2015 e 2016	AC, AP, BA, MA, PR, RJ e TO	Média dos últimos 2 anos
Diminuição no índice entre 2015 e 2016	AL, AM, DF, ES, MT, PA, PB, PE, PI, e RS	Redução percentual dos últimos 2 anos
Elevada redução no índice entre 2015 e 2016	CE, GO, MS, MG, RN, RO, RR, SC, SP e SE	Mesmo índice do último ano

Tabela 8 - Critérios para a projeção dos indicadores para 2018

Obtida a projeção para o ano de 2018, a meta de óbitos por 100 mil habitantes para 2028 considerou a redução de 50% do valor de 2018 estabelecida pela Lei nº 13.614, de 2018. A partir disso, foi determinada qual seria a redução percentual anual do indicador I_H e, conseqüentemente, a redução do valor absoluto do indicador I_H ano a ano, de 2018 a 2028.

Determinados esses valores anuais do indicador I_H de mortos por 100 mil habitantes e levando em consideração os dados de evolução da população brasileira

Pnatrans

estabelecidos pelo IBGE, tanto com relação à estimativa de população de 2007 a 2017 quanto com relação à projeção de população de 2018 a 2028, obteve-se o valor absoluto da quantidade de mortos em cada UF e em cada ano de duração do PNATRANS.

O valor absoluto de mortos em cada ano é o elemento de correlação entre o indicador por grupo de habitantes e o indicador por grupo de veículos. Se apenas fosse aplicado o percentual de 50% de redução em ambos os indicadores, teríamos metas de redução distintos no que diz respeito ao número de vidas salvas no trânsito brasileiro durante este decênio. Assim, a partir da obtenção do número absoluto de mortes a cada ano, utilizou-se esse valor para definir o indicador de óbitos por 10 mil veículos, a cada uma das UF e a cada ano. Salienta-se que para a projeção da frota utilizou-se o percentual de aumento do número de veículos registrados no RENAVAL no último 5 (cinco) anos.

Portanto, a metodologia utilizada garante o cumprimento das duas metas impostas pelo PNATRANS de reduzir, no mínimo, pela metade o índice de óbitos por grupos de habitantes e por grupo de veículos. O fato de a taxa de crescimento da frota ser consideravelmente maior que a da população implica afirmar que ao se atingir a meta de redução de 50% do índice de mortos por 100 mil habitantes (I_H), conseqüentemente, a meta de redução do indicador por grupo de veículos (I_V) também será atingida. Já o contrário não seria verdade, pois é possível atingir a redução de 50% do I_V e não atingir a redução do I_H .



6. PLANO DE AÇÕES

A elaboração do Plano de Ação é exigência prevista no artigo 326-A do Código de Trânsito Brasileiro, alterado pela Lei nº 13.614/2018:

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.

§ 1º O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados no ano da entrada em vigor da lei que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

§ 2º As metas expressam a diferença a menor, em base percentual, entre os índices mais recentes, oficialmente apurados, e os índices que se pretende alcançar.
[...]

§ 4º As metas serão fixadas pelo Contran para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições.

§ 6º As propostas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal serão encaminhadas ao Contran até o dia 1º de agosto de cada ano, acompanhadas de relatório analítico a respeito do cumprimento das metas fixadas para o ano anterior e de exposição de ações, projetos ou programas, com os respectivos orçamentos, por meio dos quais se pretende cumprir as metas propostas para o ano seguinte.
[...]

6.1. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE AÇÕES

As ações que integram o presente Plano foram consolidadas a partir de propostas registradas durante as audiências e consultas públicas realizadas pelos CETRAN, CONTRANDIFE e PRF.

Além disso, salienta-se que o PNATRANS surge como uma oportunidade para o estabelecimento do Programa Nacional de Trânsito, de modo que as ações previstas

Pnatrans

que devem compor o Programa, impactam sobre todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, bem como sobre outros órgãos da Administração Pública relacionados a esse tema. Assim, são apresentadas ações que o CONTRAN entende como essenciais para um trânsito mais seguro no país.

Tais ações consubstanciam diretrizes para o aprimoramento dos planos de ações realizados pelos órgãos e entidades envolvidos. Nesse sentido, foram estabelecidos Pilares, em torno do tema do trânsito e da segurança viária, subdivididos, por sua vez, em iniciativas e ações.

Pilar	Descrição do Pilar	Iniciativa	Descrição da Iniciativa
P1	Integração, Cooperação e Coordenação no PNATRANS	I1	Implementar a coordenação do PNATRANS
		I2	Monitorar o plano a partir das metas, ações, prazos e responsáveis
		I3	Acompanhar os investimentos
		I4	Fomentar a inovação
		I5	Aprimorar a qualificação dos agentes públicos
		I6	Fomentar o desenvolvimento dos órgãos e entidades componentes do SNT
		I7	Incentivar a participação da sociedade
P2	Coleta e Integração de Dados	I1	Adequar os sistemas e metodologia dos órgãos e entidades para coleta de dados sobre acidentes e mortes no trânsito
		I2	Unificar as bases de dados
P3	Financiamento do Plano	I1	Prever fontes orçamentárias
		I2	Aumentar a eficiência na aplicação dos recursos
		I3	Captar novos recursos
P4	Esforço Legal	I1	Viabilizar aprovação de instrumentos legais que favoreçam a segurança viária
P5	Fiscalização de Trânsito	I1	Ampliar o uso de tecnologia na fiscalização de trânsito
		I2	Ampliar as fiscalizações específicas
		I3	Fomentar o desenvolvimento de equipamentos de fiscalização
P6	Educação para o Trânsito	I1	Transversalizar a educação para o trânsito no ensino básico
		I2	Fomentar o incremento de disciplinas sobre segurança viária no ensino superior
		I3	Promover ações de educação para o trânsito
		I4	Aprimorar e direcionar campanhas educativas de segurança viária
		I5	Aprimorar a formação dos condutores
P7	Mobilidade e Engenharia	I1	Ampliar a qualidade e oferta do transporte público
		I2	Reduzir a vitimização de pedestres
		I3	Reduzir a vitimização de ciclistas
		I4	Reduzir a vitimização de motociclistas
		I5	Aumentar a segurança veicular
P8	Atendimento de Vítimas	I6	Aprimorar a infraestrutura viária
		I1	Otimizar o socorro de vítimas de acidentes de trânsito
		I2	Ampliar a rede de atendimento às vítimas de trânsito

Tabela 9 - Pilares e Iniciativas do Plano de Ação

6.2. FERRAMENTAS DE GESTÃO UTILIZADAS

Na construção do Plano de Ações adotou-se o método 5W2H, por ser o que mais se adequa às exigências legais do PNATRANS. Dessa forma, a matriz elaborada para consolidação das ações, responde às seguintes questões:



5W	What?	O quê?	Descrição da Ação
	Why?	Por quê?	Justificativa
	Who?	Quem?	Responsável
	When?	Quando?	Prazo
	Where?	Onde?	Âmbito de circunscrição da ação
2H	How Much?	Quanto custa?	Recursos Financeiros
	How?	Como?	Justificativa

Tabela 10 - 5W2H

6.3. PLANO DESCRITIVO

A seguir apresenta-se o rol de iniciativas e de ações que integram o PNATRANS e constituem o Programa Nacional de Trânsito.

PILAR 1 - Integração, Cooperação e Coordenação no PNATRANS

INICIATIVA 1 - Implementar a coordenação do PNATRANS			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A111	Incorporar o PNATRANS nas atribuições do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes, Casa Civil, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, CETRAN e CONTRANDIFE.	30/11/2018
A112	Publicar boletins trimestrais das reuniões do Comitê.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	Até o dia 25 do mês subsequente ao trimestre
A113	Alinhar o PNATRANS com os demais planos e programas que tratam da Segurança Viária já em desenvolvimento por outros Ministérios.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes.	30/01/2019

INICIATIVA 2 - Monitorar o plano com metas, ações, prazos e responsáveis			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A121	Elaborar modelo de matriz que consolide todas as informações necessárias para monitoramento do PNATRANS.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes, Casa Civil, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, CETRAN e CONTRANDIFE.	30/11/2018
A122	Desenvolver sistema nacional para registro de acidentes de trânsito.	Ministério das Cidades, CONTRAN, DENATRAN.	30/11/2019
A123	Realizar reuniões de trabalho nos Estados para sensibilizar os gestores dos órgãos de trânsito e fomentar a elaboração dos planos locais.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/18
A124	Divulgar as metas e ações do PNATRANS para os órgãos de controle, Poder Legislativo Estaduais e Municipais.	DENATRAN	31/10/2018

INICIATIVA 3 - Acompanhar os investimentos			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A131	Identificar os investimentos que estão sendo executados com o objetivo de reduzir acidentes.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	01/07/2019
A132	Disponibilizar repositório com modelos de projetos para captação de recursos para emprego na redução de acidentes.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/03/2019
A133	Identificar representantes na PRF, Estados e Municípios responsáveis pelo gerenciamento de projetos.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	30/11/2018

Pnans

INICIATIVA 4 – Incentivar a inovação			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A141	Desenvolver programa de reconhecimento de melhores práticas na área de Segurança Viária.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, CETRAN e CONTRANDIFE.	31/03/2019
A142	Desenvolver programa de visitas técnicas em nível regional, nacional e internacional.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, CETRAN e CONTRANDIFE.	31/03/2019

INICIATIVA 5 – Aprimorar a qualificação dos agentes públicos			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A151	Elaborar grade curricular mínima para o curso de Segurança Viária.	Ministérios das Cidades, Educação, Segurança Pública, Saúde e Transportes, CONTRAN, DENATRAN e DPRF.	31/12/2019
A152	Desenvolver cursos de formação, especialização e mestrado em Segurança Viária.	Ministérios das Cidades, Segurança Pública, Saúde e Transportes, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, Universidades.	31/12/2020
A153	Disponibilizar plataformas EAD e promover cursos na área de trânsito, de mobilidade e de segurança viária, voltados para agentes públicos.	Ministérios das Cidades, Segurança Pública, Saúde e Transportes, CONTRAN, DENATRAN, DPRF, Universidades.	31/12/2019
A154	Fomentar a participação de agentes públicos em cursos internacionais na área de trânsito e segurança viária.	Ministério das Cidades e Ministério da Segurança Pública.	31/12/2019
A155	Implantar a Escola Pública de Trânsito.	Órgãos do SNT.	31/12/2020

INICIATIVA 6 – Fomentar o desenvolvimento dos órgãos e entidades componentes do SNT			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A161	Adquirir etilômetros e aparelhos para identificar o uso de substâncias psicoativas que determine dependência (drogômetros).	Ministérios das Cidades e Segurança Pública.	31/12/2021
A162	Adquirir medidores de velocidade estáticos/portáteis.	Ministérios das Cidades e Segurança Pública.	31/12/2021
A163	Estimular a criação da Agência Nacional de Segurança Viária.	Casa Civil, Ministério das Cidades, Congresso Nacional.	31/12/2018
A164	Integrar ao SNT municípios com mais de 20.000 habitantes.	Ministério Público, CONTRAN, CETRAN, CONTRANDIFE e DETRAN, Governos Municipais.	31/12/2021
A165	Viabilizar o consórcio entre municípios para possibilitar a municipalização de trânsito.	Ministério Público, CONTRAN, CENTRAN, CONTRANDIFE e DETRAN, Governos Municipais.	31/12/2021
A166	Revisar legislação para estimular a melhoria contínua dos serviços e processamentos dos autos de infração.	Congresso Nacional, CONTRAN.	31/12/2020
A167	Viabilizar o ingresso dos órgãos do SNT ao Sistema de Notificação Eletrônica.	CONTRAN, DENATRAN, CETRAN e CONTRANDIFE.	31/12/2019



INICIATIVA 7 – Incentivar a participação da sociedade			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A171	Realizar anualmente uma audiência pública ou consulta pública em cada um dos estados para apresentar os resultados e os investimentos realizados pelos Governos Federal, Estadual e Municípios.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	Até o dia 10 de maio de a cada ano
A172	Disponibilizar e atualizar anualmente boletim de desempenho de cada Estado e do Distrito Federal.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	Setembro de cada ano
A173	Disponibilizar serviço ao cidadão para reclamações e sugestões relacionadas aos temas do plano.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	01/01/2019

PILAR 2 – Coleta e Integração de Dados

INICIATIVA 1 – Adequar os sistemas e metodologia dos órgãos e entidades para coleta de dados sobre acidentes e mortes			
Ação	Descrição	Responsável	Fim
A211	Coletar informações sobre as condições das vias.	Órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários.	Até 10 de maio de cada ano
A212	Adequar os sistemas de registro de acidentes de trânsito.	Órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários.	31/12/2019
A213	Possibilitar o registro de grau de alcoolemia no Boletim de Acidentes de Trânsito.	CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2018
A214	Desenvolver softwares para viabilizar as adequações e inovações estabelecidas no PNATRANS.	Órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários.	31/12/2019
A215	Integrar e aprimorar base de dados entre todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e demais órgãos correlatos.	Casa Civil, Ministério da Saúde, Ministério do Trabalho e Previdência Social, CONTRAN, CETRAN, CONTRADIFE, Órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários.	21/07/2019

INICIATIVA 2 – Unificar bases de dados			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A221	Padronizar o levantamento de informações e registro de acidentes de trânsito.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2019
A222	Estimular a adoção de um sistema único de registro e estatística de acidentes de trânsito.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2019

PILAR 3 – Financiamento do Plano

INICIATIVA 1 – Prever fontes orçamentárias			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A311	Prever a utilização de parte do FUNSET nas ações elencadas para o plano.	DENATRAN	Durante todo período de vigência do Pnatrans
A312	Disponibilizar na plataforma de dados abertos a aplicação dos recursos do FUNSET e demais fontes de que trata o artigo 320 do CTB.	Órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários.	Até 10 de maio os valores executados no ano anterior

Pnatrans

INICIATIVA 2 – Aumentar a eficiência na aplicação dos recursos			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A321	Estabelecer parâmetros de distribuição de recursos para execução do PNATRANS, neles incluídos o FUNSET.	Ministério das Cidades, Casa Civil, Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/2019

INICIATIVA 3 – Captar recursos			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A331	Prospectar recursos internacionais para financiamento de ações de segurança viária.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/2019
A332	Fomentar as parcerias público-privadas.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/2019
A333	Incentivar a doação de recursos de pessoas jurídicas aos projetos de pesquisa do PNATRANS.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/2019
A334	Criar o Fundo de Segurança Viária.	Ministério da Segurança Pública.	31/12/2019
A335	Propor a captação de recursos de áreas impactadas com a redução de acidentes.	Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito.	31/12/2019

PILAR 4 – Esforço Legal

INICIATIVA 1 - Viabilizar aprovação de instrumentos legais que favoreçam a segurança viária			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A411	Tornar obrigatório o uso do Talonário Eletrônico para todos os órgãos e entidade pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT.	CONTRAN	31/07/2019
A412	Operacionalizar ações decorrentes da implementação da Convenção de Viena sobre Trânsito Viário de 1968.	Congresso Nacional e CONTRAN.	31/12/2020
A413	Propor ampliação da composição do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.	Congresso Nacional e CONTRAN.	31/12/2019
A414	Implantar o Gravador de Acidentes de Trânsito.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A415	Ampliar o Modelo de Controle de Velocidade.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A416	Aperfeiçoar o modelo de penalização do transporte com excesso de peso e Capacidade Máxima de Tração.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A417	Tornar obrigatória a Notificação de Trânsito Eletrônica.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A418	Aprimorar a legislação do Crime de Embriaguez com graduação de pena.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, da Saúde, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A419	Incluir no CTB dispositivo que regulamente a remoção de pessoas e veículos do local de acidente de trânsito com vítima.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2018
A4110	Criar a infração de trânsito relacionada a veículo abandonado.	Congresso Nacional e CONTRAN.	31/12/2018



INICIATIVA 1 - Viabilizar aprovação de instrumentos legais que favoreçam a segurança viária			
A4111	Regulamentar o uso de novos equipamentos de segurança obrigatórios para ciclistas e motociclistas.	CONTRAN	31/12/2018
A4112	Unificar a metodologia utilizada na identificação de pontos e segmentos críticos em rodovias	CONTRAN, DNIT, ANTT e PRF.	31/12/2018
A4113	Estabelecer a metodologia na identificação de pontos críticos em vias urbanas.	Órgãos executivos de trânsito	31/12/2108
A4114	Destacar dos valores arrecadados com licenciamento, nos próximos dez anos, uma parcela para investimentos nas ações do PNATRANS.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN	31/12/2021
A4115	Adotar sistema obrigatório de sensores que alertam para mudança de direção sem acionamento das setas.	CONTRAN	31/12/2019
A4116	Criar dispositivos legais que favoreçam a renovação da frota.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2019
A4117	Tornar obrigatória a inserção de um campo de informações do seguro obrigatório (DPVAT) nos boletins de acidente.	CONTRAN	31/12/2019
A4118	Viabilizar cobrança administrativa dos custos com saúde e previdência social dos causadores de acidentes com vítimas.	Congresso Nacional, Ministérios da Segurança Pública, Transportes e das Cidades e CONTRAN.	31/12/2019
A4119	Ampliar a estrutura organizacional dos órgãos envolvidos no PNATRANS com a criação de um setor de coordenação na área de Segurança Viária.	Casa Civil, Congresso Nacional, Governos estaduais e municipais.	31/12/2019
A4120	Condicionar o repasse de recursos financeiros procedentes do Governo Federal ou estadual à integração do município ao SNT.	Congresso Nacional, Poder Legislativo Estadual.	31/12/2019
A4121	Compatibilizar a legislação brasileira com as diretrizes de circulação do veículo autônomo.	Congresso Nacional e CONTRAN.	31/12/2019

PILAR 5 - Fiscalização de Trânsito

INICIATIVA 1 - Ampliar o uso de tecnologia na fiscalização de trânsito			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A511	Ampliar em 20% os meios de fiscalização eletrônica dos limites de velocidade.	Órgãos do SNT	31/12/2019
A512	Modernizar os meios de fiscalização eletrônica de peso e dimensões.	ANTT, DNIT, PRF, INMETRO, MDIC, CONTRAN e MTPA.	31/12/2021
A513	Adotar sistema único de talonário eletrônico para todos os órgãos de fiscalização integrantes do SNT.	DENATRAN e CONTRAN.	31/12/2020
A514	Prospectar novas tecnologias para maior efetividade da fiscalização.	DENATRAN e CONTRAN.	31/12/2019
A515	Estabelecer calendário de operações integradas com a atuação dos órgãos de segurança pública e de fiscalização de trânsito.	CONTRAN	01/01/2019

Pnatrans

INICIATIVA 2 – Ampliar as fiscalizações específicas			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A521	Ampliar a fiscalização das ultrapassagens proibidas em pistas simples em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A522	Ampliar a fiscalização do uso de álcool e outras drogas por condutores em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A523	Ampliar a fiscalização dos veículos de 2 rodas em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A524	Ampliar a fiscalização do uso de cinto de segurança em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A525	Ampliar a fiscalização dos limites da velocidade em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A526	Ampliar a fiscalização do uso de capacetes, demais equipamentos obrigatórios e normas de circulação nas cidades do interior do país em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A527	Ampliar a fiscalização do uso de equipamentos de retenção para crianças em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A528	Ampliar a fiscalização do uso de celular na direção do veículo em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019
A529	Ampliar a fiscalização do controle de direção do motorista profissional em relação ao ano anterior.	Órgãos de fiscalização de trânsito	31/12/2019

INICIATIVA 3 – Fomentar com apoio dos centros de pesquisa o desenvolvimento de equipamentos que contribuam na fiscalização			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A531	Fomentar a pesquisa, desenvolvimento e homologação pelo INMETRO de equipamento medidor do uso de álcool e outras drogas por condutores.	DENATRAN, CONTRAN, INMETRO e PRF.	31/07/2019
A532	Fomentar a cooperação com centros de pesquisa e desenvolvimento, universidades federais, entre outras, visando o desenvolvimento de tecnologia nacional voltadas à medição de velocidade, álcool e outras drogas, peso e dimensões, etc.	Ministérios da Educação, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, da Segurança Pública, da Saúde, Transportes e das Cidades.	31/12/2019
A533	Fomentar a criação de centros de pesquisa que envolvam universidades, empresas privadas e entidades governamentais que tratem de segurança viária.	Ministérios da Educação, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, da Segurança Pública, da Saúde, Transportes e das Cidades.	31/12/2020

PILAR 6 - Educação Para o Trânsito

INICIATIVA 1 – Transversalizar a educação para o trânsito no ensino básico			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A611	Divulgar programas e projetos de educação para o trânsito para os Estados e Municípios.	DENATRAN e CONTRAN	31/12/2019
A612	Disponibilizar o projeto FETRAN PEDAGÓGICO - Modalidade de Educação para o Trânsito desenvolvido pela PRF que envolve alunos do ensino fundamental e médio, de escolas públicas ou privadas, e trabalha elementos do trânsito, transversalmente no conteúdo das disciplinas, conduzido pelos docentes e com participação ampla da comunidade escolar.	Ministérios da Segurança Pública e da Educação.	31/12/2019
A613	Formalizar acordo de cooperação com Universidades e outras instituições para desenvolvimento de material pedagógico.	DENATRAN, CONTRAN, PRF e Universidades.	30/06/2019
A614	Fomentar projetos que estimulem a vivência do trânsito no ambiente escolar.	Ministérios da Educação, da Segurança Pública e das Cidades.	31/12/2021



INICIATIVA 2 – Fomentar o incremento de disciplinas sobre segurança viária no ensino superior

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A621	Fomentar junto às universidades a disponibilização de cursos de pós-graduação, lato e stricto sensu em universidades públicas e privadas.	Ministérios da Educação, da Segurança Pública e das Cidades.	31/12/2019
A622	Incentivar as instituições de ensino superior a disponibilizar em seus currículos, disciplinas de Direito de Trânsito e Segurança Viária, por exemplo, nos cursos de Direito e Engenharias.	Ministérios da Educação, da Segurança Pública e das Cidades.	31/12/2019

INICIATIVA 3 – Promover ações de educação para o trânsito

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A631	Envolver os Institutos ou Organismos Não Governamentais nas ações de educação.	Ministérios da Segurança Pública e das Cidades.	31/12/2019
A632	Estabelecer parcerias com a iniciativa privada para transmitir vídeos de campanhas educativas em ônibus, aviões, empresas, órgãos públicos, etc.	Ministérios da Segurança Pública e das Cidades.	31/12/2019

INICIATIVA 4 – Aprimorar e direcionar campanhas educativas de segurança viária

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A641	Estabelecer estratégias e campanhas de publicidade na área de Segurança Viária, com foco nos principais fatores de riscos (excesso de velocidade, não uso do cinto de segurança, não uso do capacete, consumo de bebida alcoólica por condutores, transporte inadequado de crianças, uso do celular na direção de veículos).	Ministérios das Cidades, da Segurança Pública, da Educação, da Saúde e CONTRAN.	31/12/2019
A642	Destinar espaço nas notificações de autuação e penalidade para divulgação de campanhas educativas.	Todos os Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.	31/12/2019

INICIATIVA 5 – Aprimorar a formação de condutores

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A651	Elaborar metodologia de avaliação das autoescolas.	CONTRAN	31/12/2019
A652	Controle e Gestão Nacional das avaliações de aprendizagem, especialmente da prova teórica.	CONTRAN	21/12/2019
A653	Reavaliar metodologia atual dos exames médicos para obtenção e renovação da CNH.	CONTRAN	21/12/2019

PILAR 7 – Mobilidade e Engenharia

INICIATIVA 1 – Ampliar a qualidade e oferta do transporte público

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A711	Investir em medidas de priorização do transporte público coletivo no sistema viário (corredores e faixas exclusivas).	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A712	Fomentar a implantação de linhas de metrô nas regiões metropolitanas.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A713	Promover a integração física entre o serviço de transporte público coletivo e os demais modos de transporte.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028

Pnatrans

INICIATIVA 1 – Ampliar a qualidade e oferta do transporte público			
A714	Incentivar a construção e ampliação de sistemas de transporte público coletivo integrados.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A715	Estimular programas que contemplem compartilhamento de veículos.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2019
A716	Estimular programas que reduzam os deslocamentos.	Governos Federal, Estaduais e Municipais.	31/12/2019
A717	Combater o transporte ilegal de passageiros.	Órgãos de fiscalização de trânsito e transporte.	31/12/2019
A718	Fomentar a implantação Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS).	Ministério das Cidades, Transportes, Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A719	Fomentar a implantação de centros de controle operacional – CCO.	Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais.	31/12/2028
A7110	Promover a substituição da frota do transporte público para proporcionar mais conforto ao usuário.	Governo Federal, Governos Estaduais e Municipais.	Durante todo o plano
A7111	Incluir o incentivo ao uso do transporte público em campanhas publicitárias sobre trânsito.	Ministérios das Cidades, da Segurança Pública, da Educação e da Saúde.	Durante todo o plano
A7112	Promover o uso de receitas extra tarifárias para o custeio do serviço de transporte público coletivo.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028

INICIATIVA 2 – Reduzir a vitimização de pedestres			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A721	Implantar sinalização adequada nos projetos de novas vias e ajustes das existentes.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A722	Considerar nos projetos de novas vias e ajustes das existentes, obras que evitem o conflito do pedestre com os veículos.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A723	Desenvolver programa de incentivo para os municípios adequarem os passeios.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A724	Adequar os passeios existentes aos padrões de acessibilidade.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A725	Desenvolver programa de construção de baias e adequar as já existentes, para facilitar as operações de embarque e desembarque nos pontos de ônibus.	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A726	Incentivar a construção e reforma de pontos de embarque e desembarque com infraestrutura adequada aos usuários (abrigo, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários).	Ministério das Cidades, Secretarias Estaduais e Municipais de Transporte e Mobilidade.	31/12/2028
A727	Implantar iluminação pública voltada para as calçadas, especialmente nos pontos de travessias.	Governos municipais	31/12/2028

INICIATIVA 3 – Reduzir a vitimização de ciclistas			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A731	Fomentar a implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028



INICIATIVA 3 – Reduzir a vitimização de ciclistas

A732	Viabilizar a fiscalização e o processamento de infrações de trânsito cometidas por ciclistas e pedestres.	Órgãos do SNT.	31/12/2028
A733	Incluir o incentivo ao uso de bicicletas em campanhas publicitárias sobre trânsito.	Ministérios das Cidades, da Segurança Pública, da Educação e da Saúde.	31/12/2019
A734	Implantar iluminação pública voltada para as ciclovias, especialmente nos pontos de travessias.	Administrações municipais.	31/12/2028
A735	Implantar o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito sobre Sinalização Cicloviária.	CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2019

INICIATIVA 4 – Reduzir a vitimização de motociclistas

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A741	Fomentar programas de redução de vitimização de ocupantes de veículos de duas rodas nas regiões metropolitanas e cidades com maior índice de mortalidade em motocicletas	Casa Civil, Ministérios das Cidades, da Segurança Pública, da Saúde e Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito	31/12/2019
A742	Desenvolver novos equipamentos de segurança para os ocupantes de motocicletas	Casa Civil, Ministérios das Cidades, da Segurança Pública, da Saúde e Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito	31/12/2019
A743	Desenvolver novos equipamentos de segurança para as motocicletas	Casa Civil, Ministérios das Cidades, Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Segurança Pública, da Saúde e Órgãos do Sistema Nacional de Trânsito	31/12/2019
A744	Prever em novos projetos e adequar vias já existentes, medidas de segurança para os motociclistas.	Ministério das Cidades, CONTRAN, DENATRAN, DNIT, órgãos executivos de trânsito e rodoviários dos Estados e dos Municípios.	31/12/2028
A745	Proibir o uso de tinta preta com baixo coeficiente de atrito para recobrimento da sinalização horizontal	Congresso Nacional, CONTRAN	31/12/2019
A746	Realizar estudo para proposição legislativa que regulamente a circulação de motocicletas entre veículos, permitindo o trânsito em situações de baixa velocidade em relação ao tráfego geral	Congresso Nacional	31/12/2020
A747	Fomentar a destinação de faixa exclusiva para motocicletas	CONTRAN, DENATRAN	31/12/2019
A748	Regulamentar o uso de defensas metálicas com dispositivo de proteção ao motociclista.	CONTRAN, DENATRAN	31/12/2009

INICIATIVA 5 – Aumentar a segurança veicular

Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A751	Desenvolver e publicar pesquisa informando itens de segurança que são mais eficientes.	CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2019
A752	Pesquisar itens de segurança já utilizados em outros países.	CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2019
A753	Incrementar a segurança dos veículos comercializados no Brasil, com a internalização das evoluções tecnológicas da indústria automobilística mundial.	Congresso Nacional, CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2018
A754	Aplicar os regulamentos de segurança veicular internacionais definidos no Fórum Mundial para a Harmonização dos Regulamentos Veiculares (WP.29) da ONU.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2021
A755	Incentivar o uso pelo governo e por frotistas privados de veículos que disponham das tecnologias de segurança avançadas e que ofereçam níveis elevados de proteção dos ocupantes.	Congresso Nacional, CONTRAN, DENATRAN, demais órgãos públicos.	31/12/2025
A756	Criar estrutura laboratorial para a realização dos ensaios de homologação, de avaliação da conformidade da produção e de investigação de acidentes de consumo.	CONTRAN, DENATRAN e MDIC	31/12/2025

Pnatrans

INICIATIVA 5 – Aumentar a segurança veicular			
A757	Aprimorar o processo de investigação de acidentes de consumo e de comunicação de recall .	Congresso Nacional, CONTRAN, DENATRAN, DETRAN.	31/12/2020
A758	Estimular a concessão de incentivos fiscais para a fabricação de veículos e sistemas com elevado nível de segurança.	Ministério da Fazenda, MDIC, Casa Civil.	31/12/2025
A759	Promover a renovação da frota para veículos mais seguros.	MDIC, CONTRAN e Casa Civil.	31/12/2025
A7510	Criar uma rede de pesquisa em universidades para o desenvolvimento de novas tecnologias de segurança veicular.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2020
A7511	Aprimorar o processo de homologação de veículos.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2019
A7512	Criar centro de estudos de acidentes de trânsito.	CONTRAN, DENATRAN	31/12/2025
A7513	Estabelecer protocolo padrão para obtenção dos dados de telemetria dos veículos em caso de acidentes.	CONTRAN e DENATRAN	31/12/2020
A7514	Criar a rotulagem veicular de segurança	DENATRAN	31/12/2019
A7515	Estabelecer o processo de inspeção técnica veicular para os veículos em circulação.	Congresso Nacional, CONTRAN, DENATRAN e DETRAN	31/12/2019

INICIATIVA 6 – Aprimorar a infraestrutura viária			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A761	Fomentar a melhoria das rodovias federais 101 e 116 em toda sua extensão.	DNIT e ANTT	31/12/2021
A762	Identificar e tratar no mínimo os 20 segmentos críticos nos municípios com mais de 200 mil habitantes.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A763	Identificar e tratar no mínimo os 20 segmentos críticos de 10km nas rodovias estaduais de cada UF.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A764	Identificar e tratar no mínimo os 20 segmentos críticos de 10km nas rodovias federais em cada UF.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A765	Melhorar a segurança nos retornos localizados nas rodovias e vias de trânsito rápido.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A766	Melhorar a segurança de rodovias de pista simples nos trechos mais críticos em ocorrências de acidentes com mortes.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A767	Aumentar a segurança das rodovias nos trechos urbanos.	Ministério das Cidades, Órgãos executivos rodoviários da União e dos Estados, Secretarias Estaduais e Municipais de Trânsito.	31/12/2028
A768	Reforçar a importância dos programas já existentes de melhoria da sinalização e pavimentação nos estados e municípios.	Secretarias estaduais e municipais de Trânsito, Obras e Mobilidade.	31/12/2020
A769	Estimular a criação de programas de diagnóstico de rodovias e vias urbanas pelos Estados e Municípios.	Órgãos executivos de trânsito e rodoviários.	31/12/2020
A7610	Promover a redução de velocidades nas vias urbanas e nas vias rurais com características de vias urbanas (vias rurais que cruzam áreas urbanas).	Congresso Nacional, CONTRAN, DENATRAN, CETRAN, órgãos executivos de trânsito e rodoviários.	31/12/2019
A7611	Garantir a utilização da sinalização viária regulamentada em todo o território nacional.	CONTRAN, DENATRAN, CETRAN e órgãos executivos de trânsito.	31/12/2019
A7612	Desenvolver e atualizar os normativos e manuais referentes a sinalização de trânsito e a segurança viária.	CONTRAN e DENATRAN.	31/12/2019



INICIATIVA 6 – Aprimorar a infraestrutura viária			
A7613	Elaborar planos de mobilidade urbana em todos os municípios com mais de 20 mil habitantes ou integrantes de regiões metropolitanas.	Ministério das Cidades e Administrações municipais.	31/12/2019
A7614	Promover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e fluidez dos deslocamentos.	Ministério das Cidades e Administrações municipais.	Durante todo o plano

PILAR 8 – Atendimento de Vítimas

INICIATIVA 1 – Otimizar o socorro de vítimas de acidentes de trânsito			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A811	Adequar as unidades hospitalares existentes e disponibilizar novas unidades ao longo de rodovias federais e estaduais com maiores índices de mortes em acidentes de trânsito.	Ministérios da Saúde e da Segurança Pública.	31/12/2023

INICIATIVA 2 – Ampliar rede de atendimento às vítimas de trânsito			
Ação	Descrição	Responsável	Prazo
A821	Ampliar a cobertura do SAMU nas rodovias federais e estaduais.	Ministérios da Saúde e da Segurança Pública.	31/12/2023
A822	Implementar bases de resgate aeromédico em regiões metropolitanas que ainda não dispõem do serviço.	Ministérios da Saúde, Ministério da Segurança Pública e PRF.	31/12/2023

7. REFERÊNCIAS

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. Relatório 2013 – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP – junho/2015. Disponível em: <http://antigo.antp.org.br/website/produtos/sistema-de-informacoes-da-mobilidade>. Acessado em 20 jun. 2018.

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. Resoluções. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acessado em 12 abr. 2018.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. Frota de Veículos. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: 15 abr. 2018.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileira. Brasília, 2006.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea. Brasília, 2015.

Ministério da Saúde. Sistema de Informações de Mortes – Datasus. Disponível em <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0203>. Acessado em 18 abr. 2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Custo dos Acidentes de Trânsito no Brasil, 2017. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/observatorio-divulga-custos-per-capita-dos-acidentes-de-transito-no-pais/>. Acessado em: 20 de jun. 2018.

OMS - Organização Mundial de Saúde. Resolution of the World Health Assembly, 19th session, 20 May 1966. Resolution of the World Health Assembly, 19th session, 20 May 1966. Geneva: WHO; 1966. Disponível em: http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/resources/publications/en/WHA1936_eng.pdf?ua=1. Acessado em 20 jun. 2018.

OMS - Organização Mundial de Saúde. *Resolution WHA 27.59. Prevention of road traffic accidents. Twenty-seventh World Health Assembly, Geneva 7-23 May 1974.* Geneva: WHO; 1974. Disponível em: http://www.who.int/entity/violence_injury_



prevention/resources/publications/en/WHA2759_eng.pdf?ua=1. Acessado em 20 jun. 2018.

OMS - Organização Mundial de Saúde. *Global Status Report On Road Safety 2009: Time for action*. Geneva, 2009. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/. Acessado em 20 jun. 2018.

OMS - Organização Mundial da Saúde. *The Moscow Declaration. First Global Ministerial Conference on Road Safety. United nations Global Road Safety Colaboration*. Disponível em: http://www.who.int/entity/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf?ua=1. Acessado em 20 jun. 2018.

OMS - Organização Mundial de Saúde. *Sistemas de dados: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área*. Brasília-DF. 2012. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44256/9789275717110_por.pdf;jsessionid=1776513C64C25A680EBB5F534A310B95?sequence=3. Acessado em 04 set. 2018.

OMS - Organização Mundial de Saúde. *Global Status Report On Road Safety 2015*. Geneva, 2015. Geneva, 2015. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/189242/1/9789241565066_eng.pdf?ua=1. Acessado em 20 jun. 2018.

OMS - Organização Mundial da Saúde. Declaração de Brasília. *The Brasilia Declaration. WHO/Violence and Injury Prevention*. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/. Acessado em 20 jun. 2018.

ONU - Organização das Nações Unidas, *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. 2011. Disponível em http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf. Acessado em 05 set. 2018.

PEDEN M, editor. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: *World Health Organization*; 2004. Disponível em: http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html. Acessado em 20 jun. 2018.

WALSELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas*. Rio de Janeiro: CEBELA; Flacso Brasil, 2013. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf. Acessado em: 20 jun. 2018.