

Nota Técnica

**POR UMA AGÊNCIA
NACIONAL DE PREVENÇÃO
E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES DE
TRANSPORTES**

Nº 81

Diset

Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais
de Inovação e Infraestrutura

Maio de 2021

Ana Flávia Silva de Paula

Erivelton Pires Guedes

Paulo César Pêgas Ferreira

Bruno Portes Costa de Castro

Luciana Freitas de Andrade

Luiza de Alencar Dusi



Nota Técnica

**POR UMA AGÊNCIA
NACIONAL DE PREVENÇÃO
E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES DE
TRANSPORTES**

Nº 81

Diset

Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais
de Inovação e Infraestrutura

Ana Flávia Silva de Paula

Erivelton Pires Guedes

Paulo César Pêgas Ferreira

Bruno Portes Costa de Castro

Luciana Freitas de Andrade

Luiza de Alencar Dusi

ipea

Governo Federal

Ministério da Economia

Ministro Paulo Guedes

ipea Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

Fundação pública vinculada ao Ministério da Economia, o Ipea fornece suporte técnico e institucional às ações governamentais – possibilitando a formulação de inúmeras políticas públicas e programas de desenvolvimento brasileiros – e disponibiliza, para a sociedade, pesquisas e estudos realizados por seus técnicos.

Presidente

Carlos von Doellinger

Diretor de Desenvolvimento Institucional

Manoel Rodrigues Junior

Diretora de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia

Flávia de Holanda Schmidt

Diretor de Estudos e Políticas

Macroeconômicas

José Ronaldo de Castro Souza Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais

Nilo Luiz Saccaro Júnior

Diretor de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura

André Tortato Rauen

Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Lenita Maria Turchi

Diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais

Ivan Tiago Machado Oliveira

Assessor-chefe de Imprensa e Comunicação

André Reis Diniz

Ouvidoria: <http://www.ipea.gov.br/ouvidoria>

URL: <http://www.ipea.gov.br>

Nota Técnica

**POR UMA AGÊNCIA
NACIONAL DE PREVENÇÃO
E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES DE
TRANSPORTES**

Nº 81

Diset

Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais
de Inovação e Infraestrutura

Maio de 2021

Ana Flávia Silva de Paula

Erivelton Pires Guedes

Paulo César Pêgas Ferreira

Bruno Portes Costa de Castro

Luciana Freitas de Andrade

Luiza de Alencar Dusi

ipea

AUTORES

Ana Flávia Silva de Paula

Pesquisadora na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea. *E-mail:* <ana.paula@ipea.gov.br>.

Erivelton Pires Guedes

Técnico de planejamento e pesquisa na Diset/Ipea. *E-mail:* <erivelton.guedes@ipea.gov.br>.

Paulo César Pêgas Ferreira

Pesquisador visitante na Diset/Ipea. *E-mail:* <pegasferreira@globo.com>.

EQUIPE TÉCNICA

Bruno Portes Costa de Castro

Pesquisador na Diset/Ipea. *E-mail:* <bruno.castro@ipea.gov.br>.

Luciana Freitas de Andrade

Pesquisadora na Diset/Ipea. *E-mail:* <luciana.andrade@ipea.gov.br>.

Luiza de Alencar Dusi

Pesquisadora na Diset/Ipea. *E-mail:* <luiza.dusi@ipea.gov.br>.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/ntdiset81>

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <<http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>>.

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte.
Reproduções para fins comerciais são proibidas.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 PANORAMA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL	8
3 RECOMENDAÇÃO PARA A CRIAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES	10
4 CONCLUSÃO	12
REFERÊNCIAS	12

1 INTRODUÇÃO

Em 2019, cerca de 1,3 milhão de pessoas perderam suas vidas nas estradas, e 50 milhões de pessoas ficaram feridas – e essa é uma situação recorrente há vários anos.¹ O risco de morrer em um acidente de trânsito é muito maior para os usuários vulneráveis – pedestres, ciclistas e motociclistas – do que para ocupantes do carro (WHO, 2018). No Brasil, os sinistros de trânsito mantêm-se como um grande problema social. Em 2017, morreram 38.651 pessoas em decorrência dos acidentes, o que coloca o nosso país em terceiro lugar no *ranking* mundial de mortes em acidentes de trânsito (WHO, 2018).

Em termos econômicos, o Ipea estimou em cerca de R\$ 60 bilhões o custo dos acidentes no país em 2014 (Ipea, 2015). Estudos mais recentes, no entanto, apontam valores ainda maiores. Ferreira (2020) estimou, para o período 2007-2018, em R\$ 1,584 trilhão – ou uma média de R\$ 130 bilhões ao ano – os custos dos acidentes no Brasil. Esses custos se dividem entre custos aos cofres públicos e privados. São custos crescentes que impactam os serviços de saúde e deterioram as finanças públicas.

Globalmente, as lesões causadas pelo trânsito são, sem dúvida, um grande problema de saúde pública (Belin, Tillgren e Vedung, 2012), entretanto não têm recebido atenção suficiente por parte do governo. Apesar dos grandes custos sociais e econômicos, a quantidade de investimento em pesquisa e desenvolvimento de segurança no trânsito é pequena em comparação com outros tipos de perda de saúde (WHO, 2004).

Nos últimos dez anos, houve um esforço global para colocar a segurança do trânsito no centro do debate, com a adesão de diversos países à chamada Década de Ação pela Segurança Viária (2011-2020), cujo objetivo era reduzir em 50% as taxas de mortalidade no trânsito. O Brasil, um dos países signatários, se propôs a adotar uma série de políticas e medidas, como campanhas para prevenção de acidentes, redução dos limites de velocidade, melhorias de infraestrutura etc. Concretamente, entretanto, poucos foram os esforços para alcançar esse objetivo. Em um deles, o governo federal lançou, em 2011, a campanha do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada), com a finalidade de promover ações de conscientização sobre a segurança no trânsito. Esse pacto tinha como meta reduzir em, no mínimo, 50% o número de vítimas no trânsito até 2020.

Embora seja observável uma tendência decrescente das mortes por acidentes em algumas capitais nesse período, como é o caso de Aracaju, Porto Velho, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador e Maceió, que reduziram em mais de 40%, quando olhamos em escala nacional, vemos que o país ainda anda a passos muito lentos. Além disso, há fatores externos que podem estar atrelados a essa redução, como a menor circulação de veículos nesse mesmo período, em decorrência da crise econômica vivenciada no país.

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, 90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas. Essa constatação parte da visão tradicional de segurança do trânsito, que atribui ao indivíduo todo o ônus dos acidentes, o que leva às medidas de segurança no trânsito se concentrarem na adaptação do indivíduo ao sistema de transporte rodoviário, em vez de adaptar o sistema de transporte rodoviário ao indivíduo e suas limitações (Belin, Tillgren e Vedung, 2012).

Uma inovação consiste na política de Visão Zero, originada nos anos 1990 na Suécia. Essa política tem como objetivo de longo prazo para a segurança no transporte prevenir que ninguém morra ou machuque-se permanentemente em acidentes de transporte (Elvik, 2009). Tal ideia inova ao ampliar a responsabilidade atribuída aos usuários das vias, que passam a demandar de servidores públicos e políticos eleitos melhorias na segurança viária (McAndrews, 2013).

Esse deslocamento do centro do problema – que deixa de ser visto como individual e passa a ser tratado como algo sistêmico e coletivo – permite um redirecionamento das políticas de prevenção, de modo que os formuladores de políticas públicas, as instituições do sistema de transporte e os responsáveis pelo desenho das vias se tornam atores fundamentais para a redução das mortes e lesões graves no trânsito.

Partindo dessa nova abordagem, segue-se a necessidade de construir uma capacidade pública interdisciplinar, a fim de se desenhar, implementar e avaliar políticas de prevenção de acidentes no Brasil. As políticas para a prevenção de acidentes de trânsito precisam ser baseadas em dados e informações objetivas para que se tornem eficazes.

1. Para mais informações, acessar o *link*: <<https://is.gd/nNoZ3U>>.

No Brasil, apenas os setores aéreo e aquaviário possuem um sistema consolidado para prevenção e investigação dos acidentes de transporte. No setor aéreo, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) é responsável por conduzir a investigação dos acidentes e incidentes envolvendo aeronaves em sua totalidade e, a partir das investigações, são produzidos relatórios com orientações, a fim de evitar que o ocorrido se torne um padrão. Já no setor aquaviário, as capitânicas dos portos e suas agências são responsáveis pela abertura e condução do inquérito para investigar as causas dos acidentes e igualmente produzir orientações para adoção de procedimentos de segurança.

Nesse contexto, esta nota técnica propõe a criação de uma agência nacional independente, com o único objetivo de investigar e prevenir acidentes de transportes. Essa agência deve acompanhar sistematicamente as sinistralidades ocorridas nos diferentes modos de transporte, consolidar recomendações de segurança e apoiar o desenho de políticas para evitar que acidentes de mesmo padrão voltem a ocorrer. Além disso, deve integrar todas as estruturas relacionadas em todos os níveis federativos, articulando e harmonizando as ações voltadas à segurança dos transportes.

A proposta deste texto é ampliar essa dinâmica de prevenção para os modais de transporte terrestre, em especial os rodoviários, que hoje são os maiores responsáveis pelos casos de mortes e feridos graves. Assim, na seção 2, discute-se o panorama dos acidentes de trânsito no Brasil e, na seção 3, apresenta-se a proposta de criação de uma agência nacional de segurança viária brasileira.

2 PANORAMA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

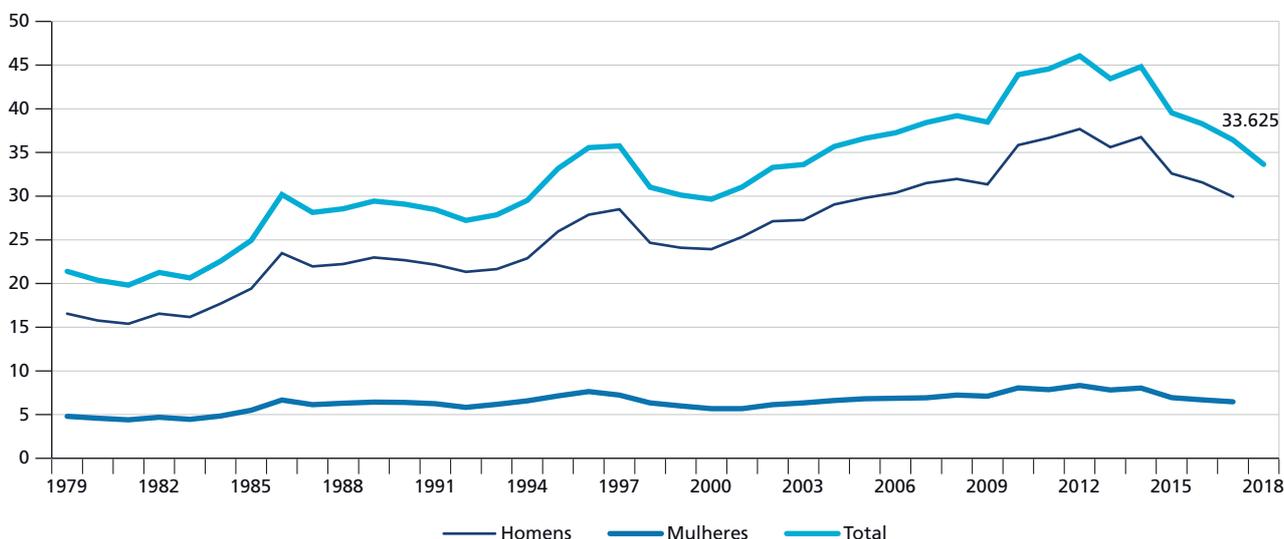
Segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (Datasus), em 2017, o Brasil registrou 36.430 óbitos em decorrência dos acidentes de transporte (gráfico 1), o que configura uma taxa de dezenove óbitos a cada 100 mil habitantes, a nona maior taxa entre os países da América Latina.

Apesar do maior destaque nos grandes centros, mesmo os municípios de pequeno e médio porte populacional evidenciam esse importante problema social. Isso se deve, em parte, devido ao crescimento progressivo do número de veículos circulantes (Teixeira, Calixto e Pinheiro, 2008).

GRÁFICO 1

Evolução dos óbitos por acidentes de transporte no Brasil (1979-2018)

(Em 1 mil)



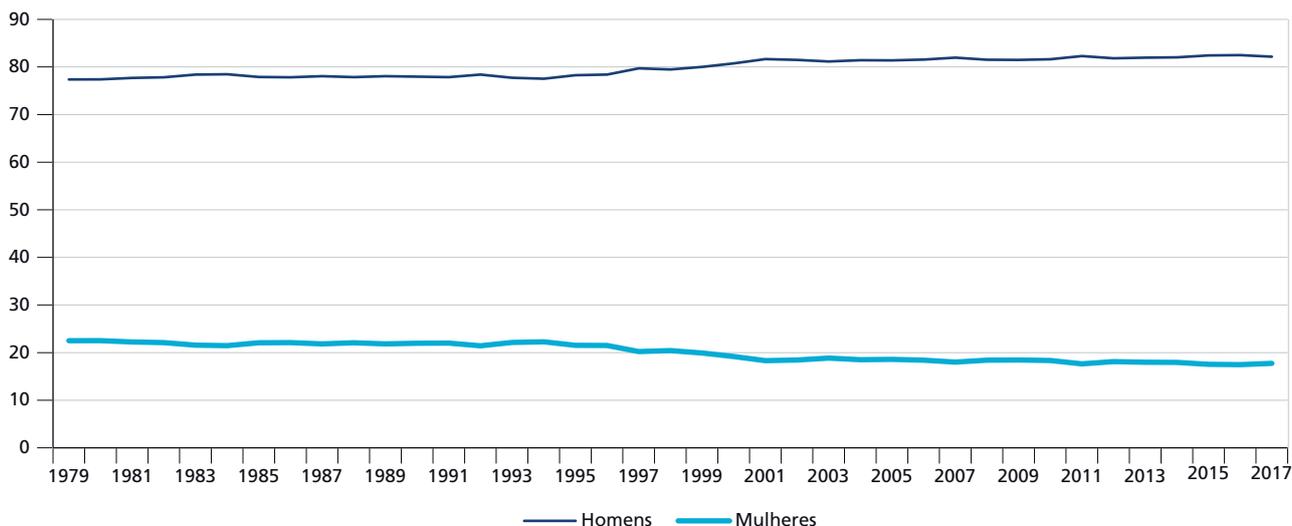
Fonte: Datasus – disponibilizado pelo Atlas da Violência (Ipea).
Elaboração dos autores.

O número de óbitos de homens é cerca de cinco vezes superior ao de mulheres. Em 2017, houve 29.935 óbitos de homens e 6.466 óbitos de mulheres (gráfico 1). O gráfico 2 mostra a evolução dessa proporção entre homens e mulheres, na qual se pode notar uma leve tendência de aumento da proporção de óbitos entre homens. Entretanto, o trânsito também mata mais homens na maioria dos países do mundo (Camargo, 2012).

GRÁFICO 2

Evolução dos óbitos por acidentes de transporte: por gênero – Brasil (1979-2017)

(Em %)

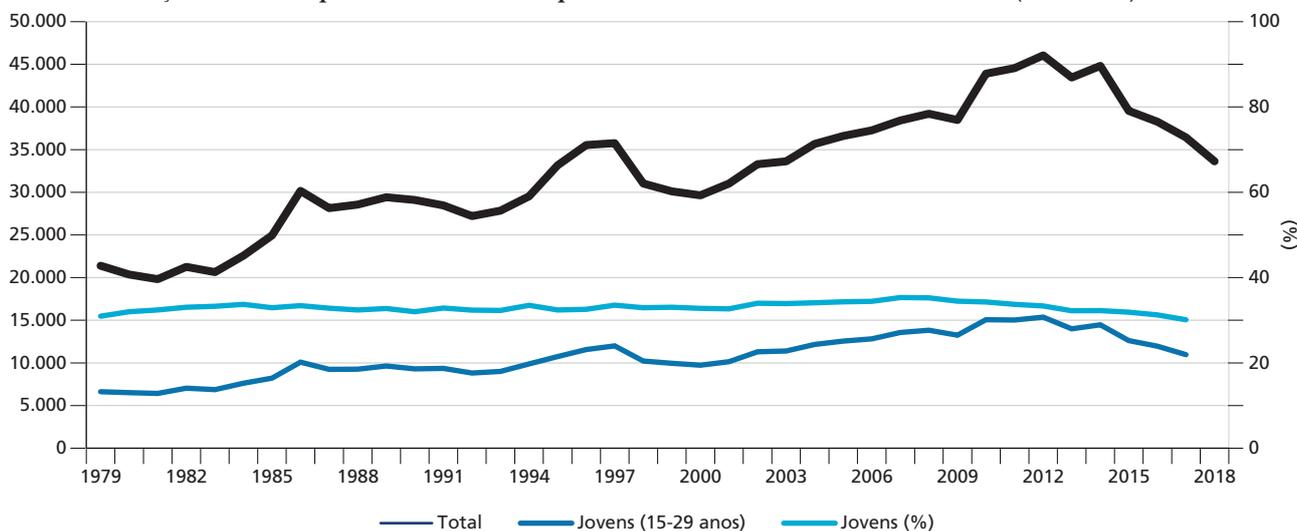


Fonte: Datasus – disponibilizado pelo Atlas da Violência (Ipea).
Elaboração dos autores.

Desagregando os dados segundo a faixa etária, verifica-se um grande número de óbitos entre os mais jovens. Em 2017, 10.971 das 36.430 vítimas fatais dos acidentes de transportes tinham entre 15 e 29 anos, ou seja, cerca de 30% do total de óbitos (gráfico 3). Para além da tragédia coletiva, essas mortes significam também a redução na população economicamente ativa e que poderia contribuir para o desenvolvimento do país, gerando valor como trabalhadores ativos e contribuindo para a previdência social (Lima, 2017).

GRÁFICO 3

Evolução dos óbitos por acidentes de transporte: faixa etária de 15 a 29 anos – Brasil (1979-2018)



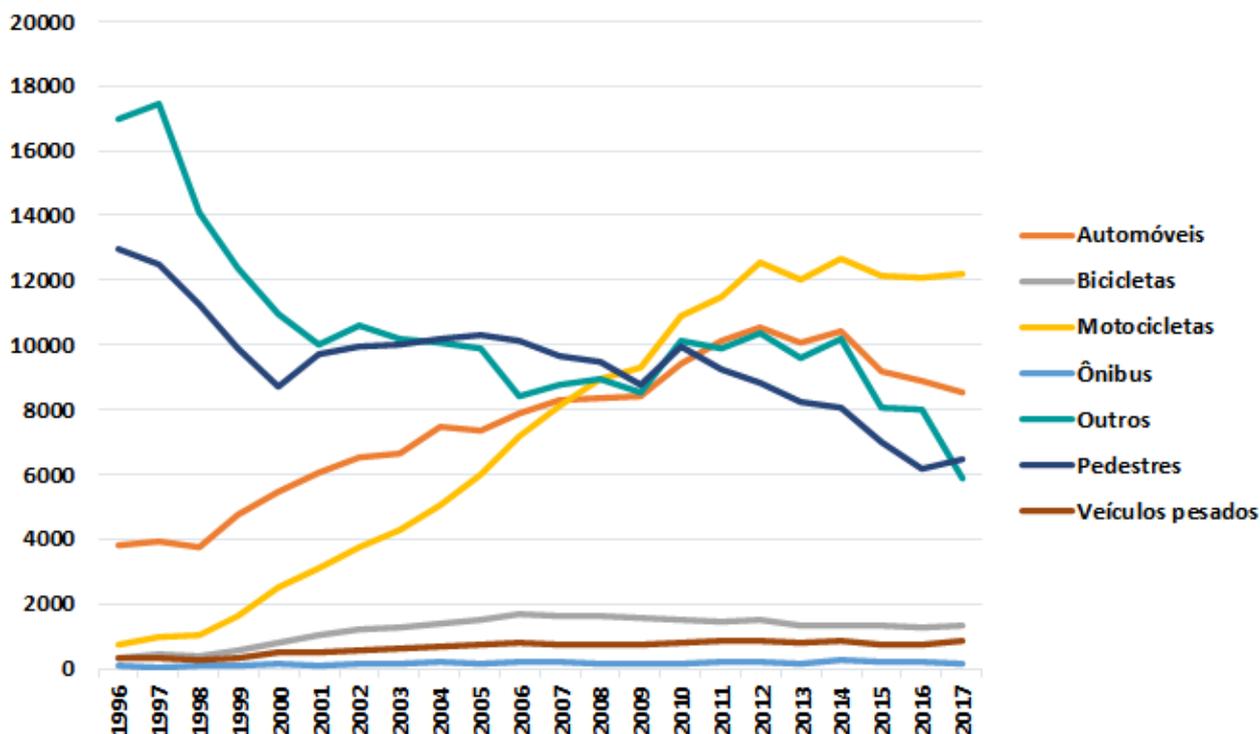
Fonte: Datasus – disponibilizado pelo Atlas da Violência (Ipea).
Elaboração dos autores.

O gráfico 3 mostra ainda que a proporção de jovens mortos manteve-se praticamente inalterada ao longo da série estudada.

O gráfico 4, a seguir, permite uma análise segmentada pelos tipos de veículos em que as vítimas fatais se encontravam, além dos pedestres. A prevalência dos óbitos atrelados ao uso de motocicletas em relação aos demais destaca-se principalmente a partir de 2009, situação que se mantém até o final da série. Em 1996, foi observada a ocorrência de 747 óbitos envolvendo motocicletas e, em 2016, esse total era de 12.085 mortes.

GRÁFICO 4

Evolução dos óbitos por acidentes de transporte: por modal – Brasil (1996-2017)



Fonte: Datasus – disponibilizado pelo Atlas da Violência (Ipea).

Elaboração dos autores.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

O que os dados revelam é que há anos o Brasil convive com um grave problema de forma pacífica e passiva, no qual a falta de segurança nos transportes tem levado o país a perder anualmente milhares de vidas. Em 2018, com a criação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), por meio da Lei nº 13.614/2018, o Brasil assumiu, novamente, o compromisso 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, relativamente aos índices apurados no ano da entrada em vigor da lei que cria o referido plano (Brasil, 2018). Para que esse objetivo seja alcançado, serão necessários esforços conjuntos entre os governos federal, estaduais e municipais e a sociedade – e algo precisa ser mudado.

Em que pese o inegável avanço criado por essa lei, é importante destacar que o desafio do Brasil é muito grande. Como já mencionado, os custos decorridos dessa falta de segurança são elevados, e medidas mais firmes precisam ser criadas.

3 RECOMENDAÇÃO PARA A CRIAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

As lesões causadas pelo trânsito são um importante, mas negligenciado, problema de saúde pública global, exigindo esforços concentrados para uma prevenção eficaz e sustentável (WHO, 2004).

Com o objetivo de criar mecanismos capazes de dar suporte ao PNATRANS e garantir que o Brasil reduza o número de mortos e feridos no trânsito, propõe-se a criação da Agência Nacional de Prevenção e Investigação de Acidentes de Transportes (Anpa), conforme orientação da Organização Mundial da Saúde (OMS), cuja missão seja investigar todos os acidentes de transportes graves (envolvendo mortos ou gravemente feridos ou potencialmente graves), com o objetivo de anular os fatores causadores dos acidentes e evitar que acidentes do mesmo padrão voltem a ocorrer. Além disso, a agência terá o papel de ampliar o uso da ciência e da tecnologia para o aperfeiçoamento do sistema de transportes brasileiro em sua totalidade.

Recomenda-se que a Anpa seja uma entidade integrante da administração pública federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Propõe-se que a natureza de autarquia especial conferida à agência se caracterize por independência administrativa, autonomia financeira e mandato fixo de seus dirigentes, nos mesmos moldes das demais agências reguladoras. Isso é importante para permitir que as políticas

e ações propostas sejam planejadas e executadas no longo prazo e relativamente imunes a transições políticas.

Além disso, é importante que a Anpa atue com autoridade no que se refere à investigação de acidentes com propósito único de prevenção, contando com as prerrogativas necessárias ao exercício adequado dessa competência, ao mesmo tempo em que interaja com os demais órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), assim como as universidades e os institutos de pesquisa, a fim de gerar aprendizagem mútua e intensificar a resolução de problemas.

Quanto à estrutura, dado o tamanho do nosso país, recomenda-se que a agência possua unidades regionais responsáveis pela condução das investigações e articulações com atores estratégicos, como secretarias estaduais e municipais de transporte, unidades do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), Polícia Rodoviária Federal (PRF), universidades, institutos e demais órgãos relacionados às vias e à segurança viária. Entretanto, é necessário elaborar, executar e avaliar um projeto-piloto antes da ampliação para unidades regionais.

Com relação às metas, é proposto que o planejamento estratégico da agência contemple, de início, as metas estabelecidas pelo PNATRANS, que prevê até 2028 reduzir à metade o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados em 2018 (Brasil, 2018). O planejamento estratégico também deve responder às metas anuais definidas junto aos demais órgãos que compõem o SNT, respeitando suas jurisdições.

Propõe-se, ainda, que a Anpa avalie sua atuação por meio de um indicador de qualidade das soluções propostas, medindo sua eficácia na anulação dos fatores de risco e também um indicador de disseminação do conhecimento, de forma a perceber o quanto os estudos e as informações estatísticas estão ao alcance de toda a população. Esses indicadores serão base para posteriormente identificar o impacto das suas atividades, a fim de avaliar sua efetividade e contribuição para a melhoria da segurança viária. A continuidade da agência deve ser condicionada ao seu desempenho e ao alcance da meta ao final do prazo de dez anos.

Caberia à agência atuar com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

- investigar as causas de todo acidente terrestre que envolva mortos e/ou gravemente feridos, sem caráter punitivo e com garantia de sigilo nessa investigação;
- elaborar pareceres técnicos sobre medidas de segurança a serem adotadas nos locais dos acidentes, de forma a eliminar os fatores de risco e reduzir as chances de que acidentes do mesmo padrão voltem a ocorrer;
- elaborar e publicizar estudos técnicos com recomendações de segurança para todo e qualquer cidadão em formato acessível;
- fiscalizar a implementação das medidas de segurança indicadas pelos pareceres técnicos;
- criar um banco nacional, em padrão aberto, consolidando todas as estatísticas relacionadas aos acidentes de transporte no Brasil;
- expedir normas e padrões para a condução das investigações dos acidentes;
- firmar convênios com instituições de ensino com nível de excelência, reconhecidas pelo Ministério da Educação (MEC), que poderiam se tornar polos de excelência na formação e na capacitação de técnicos e especialistas para a condução de investigação dos acidentes; e
- firmar convênios com instituições de ensino com nível de excelência, reconhecidas pelo MEC, propondo ajustes curriculares nos cursos de formação e capacitação de técnicos e especialistas para os temas relacionados à infraestrutura viária e transportes que incorporem os aprendizados adquiridos por meio das investigações.

No que se refere ao financiamento da agência, propõe-se que a receita seja constituída por:

- recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset); e
- dotações, créditos adicionais e especiais e repasses que lhe forem consignados no Orçamento Geral da União;
- recursos provenientes de convênios, acordos ou contratos celebrados com órgãos ou entidades federais, estaduais e municipais, empresas públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, e organismos internacionais; e
- recursos provenientes de um novo seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT), a ser reestruturado com foco na prevenção.

Propõe-se que o Funset seja, de início, o maior financiador da Anpa. Considerando-se que a receita desse fundo é composta majoritariamente pelo percentual de 5% das multas de trânsito arrecadadas no país, entende-se que tais recursos seriam aproximadamente proporcionais à necessidade das atividades dessa nova agência. Atualmente, esses recursos são administrados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Porém, segundo Martins (2011), somente no período 2008-2011, mais de R\$ 1 bilhão desses recursos não foram utilizados. Uma busca no Portal da Transparência (2020) mostra um cenário semelhante, com receitas próximas a R\$ 1 bilhão e investimentos modestos para os anos recentes.

Em um momento como o atual, de grande crise fiscal e transição acelerada dos modos de trabalho, propõe-se que a criação de tal agência seja feita por meio de uma reorganização do Estado, em nível federal. Sugere-se sua implantação de forma gradativa, com profissionais atualmente já engajados no tema, com destaque para as atuais agências reguladoras ligadas a transportes – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) –, além da PRF, do Denatran, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) etc. Tal agência deve ter ainda a prerrogativa de acesso privilegiado a dados de acidentes e acidentados (em todos os níveis federativos, garantido o sigilo e a privacidade). Essa agência não deve ter atribuições administrativas estranhas à investigação e à prevenção de acidentes. Em sua instalação inicial, não serão contemplados os modos aéreo e aquaviário, cujas investigações permanecem com os atuais órgãos responsáveis. Entretanto, é ideal que os trabalhos entre essa nova agência, o Cenipa e as capitâneas dos portos sejam articulados e, na medida do possível, integrados.

4 CONCLUSÃO

Milhares de vidas são perdidas anualmente no Brasil em decorrência dos acidentes de trânsito e centenas de milhares de pessoas sobrevivem com sequelas. Estudos mais recentes revelam que tais acidentes são previsíveis e podem ser prevenidos. É importante destacar que esse não é somente um problema individual, e, sim, coletivo, cabendo ao governo e toda a sociedade compreendê-lo como um problema público que deve ser tratado com prioridade. Além disso, os elevados custos daí decorrentes são, em grande parte, arcados por toda a sociedade.

Ao longo dos últimos anos, o Brasil tem aplicado esforços em suas diversas instâncias para reduzir o número de acidentes. Entretanto, o que se vê são casos isolados de políticas públicas bem sucedidas, enquanto em nível nacional ainda se caminha a passos lentos. Em 2018, com a criação do PNATRANS, o país efetivamente apontou uma meta, comprometendo-se, até 2028, em reduzir pela metade os índices de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de mortos no trânsito por grupos de veículos, o que exigirá esforços concentrados para a efetividade dessas metas.

Com o objetivo de contribuir para a redução de mortes e injúrias no trânsito, esta proposta se concentra na criação de uma agência nacional independente focada na prevenção e na investigação dos acidentes de transportes no Brasil, a fim de difundir recomendações técnicas de segurança para anular os fatores de risco e, com isso, reduzir a sinistralidade dos transportes.

Tal agência é proposta sem acréscimo de gastos públicos, aproveitando-se de mão de obra já existente e, atualmente, dispersa por diversos órgãos. Pelo contrário, espera-se que esse esforço potencialize as diversas atividades já em curso, visando à prevenção de acidentes e, assim, economizando recursos. É oportuno ainda mencionar que tal ente pode ser parte da mencionada reforma administrativa anunciada pelo governo federal, realocando pessoas qualificadas para trabalharem nesse objetivo.

A busca pela redução dos acidentes de transportes deve ser constante, consistente e efetiva. Precisa-se compreender a complexidade do problema e seu caráter coletivo e trabalhar cada vez mais para que os fatores de risco possam ser anulados e, com isso, garantir à toda sociedade verdadeiramente o direito ao trânsito seguro. O modelo proposto deve ser ainda aprimorado, mas acreditamos que apenas com uma entidade federal, focada somente nesse tema, será capaz de realizar ações efetivas para combater esse problema.

REFERÊNCIAS

- BELIN, M.-A. **Public road safety policy change and its implementation-Vision Zero a road safety policy innovation**. Inst för folkhälsovetenskap/Dept of Public Health Sciences, 2012.
- BELIN, M.-A.; TILLGREN, P.; VEDUNG, E. Vision Zero—a road safety policy innovation. **International Journal of Injury Control and Safety Promotion**, v. 19, n. 2, p. 171-179, 2012.

- BRASIL. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). **Diário Oficial**, Brasília, 12 jan. 2018.
- CAMARGO, F. I. Vítimas fatais e anos de vida perdidos por acidentes de trânsito em Minas Gerais, Brasil. **Escola Anna Nery**, v. 16, n. 1, p. 141-146, 2012.
- DE LIMA, L. C.; CRUZ JÚNIOR, V. da S. Fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito no Brasil em 2013. **Revista Latinoamericana de Población**, v. 11, n. 21, p. 167-179, 2017.
- ELVIK, R. The trade-off between efficiency and equity in road safety policy. **Safety science**, v. 47, n. 6, p. 817-825, 2009.
- FERREIRA, P. C. P. **Impactos socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil no período de 2007 a 2018**. 2020.
- IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do Ipea**. Brasília: Ipea, 2015. (Relatório de Pesquisa).
- MARTINS, A. P. S. **A política nacional de trânsito: diagnóstico da execução dos recursos do Funset e do DPVAT, pelo Denatran, desde 2008**. 2011.
- MCANDREWS, C. Road safety as a shared responsibility and a public problem in Swedish road safety policy. **Science, Technology & Human Values**, v. 38, n. 6, p. 749-772, 2013.
- PEDEN, M. *et al.* **World report on road traffic injury prevention**. World Health Organization, 2004.
- TEIXEIRA, R. J.; CALIXTO, R.; PINHEIRO, A. C. D. **O reflexo da lei seca nos acidentes de trânsito em Londrina**. Formação e gestão de políticas públicas no Paraná: reflexões, experiências e contribuições. Curitiba: Editora Progressiva, 2008. v. 1. p. 457-475.
- WHO – WORLD HEALTH ORGANIZATION. **A segurança rodoviária não é acidental**. Brochura para o Dia Mundial da Saúde – 7 de abril de 2004. World Health Organization, 2004.
- _____. **Global status report on road safety 2018**. World Health Organization, 2018.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

EDITORIAL

Chefe do Editorial

Reginaldo da Silva Domingos

Assistentes da Chefia

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

Supervisão

Camilla de Miranda Mariath Gomes

Everson da Silva Moura

Editoração

Aeromilson Trajano de Mesquita

Anderson Silva Reis

Cristiano Ferreira de Araújo

Danilo Leite de Macedo Tavares

Jeovah Herculano Szervinsk Junior

Leonardo Hideki Higa

Capa

Danielle de Oliveira Ayres

Flaviane Dias de Sant'ana

*The manuscripts in languages other than Portuguese
published herein have not been proofread.*

Livraria Ipea

SBS – Quadra 1 – Bloco J – Ed. BNDES, Térreo

70076-900 – Brasília – DF

Tel.: (61) 2026-5336

Correio eletrônico: livraria@ipea.gov.br

Missão do Ipea

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DA
ECONOMIA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL