**TRÂNSITO BRASILEIRO, PERVERSA REALIDADE NEGLIGENCIADA**

**Altamiro Raimundo de Melo**

**Resumo:**A partir do estudo de dados estatísticos e interpretação desses dados, fazer uma análise dos acidentes de trânsito rodoviário ocorridos na área de atuação da Polícia Rodoviária nos anos de 2016 e 2017.Através dessa análise o Poder Legislativo poderá adotar medidas específicas para redução dos acidentes, de modo que faça reformas e modernize o Código de Trânsito Brasileiro, e concretizar efetivamente a repressão aos crimes de trânsito. **Metodoligia**:O estudo foi realizado utilizando-se instrumentais de documentação direta e indireta. O instrumental de documentação direta foi feito pelo método quantitativo descritivo, baseando – se em pesquisas a dados, com o objetivo de quantificar os dados e os fatos correlatos aos acidentes de trânsito. A pesquisa utilizada foi realizada com base no banco de dados da seção de Planejamento e Operações do BPMRV, os quais são recolhidos das diversas ocorrências policiais de acidentes de trânsito ocorridas em sua área de responsabilidade. As ocorrências policiais militares de trânsito seguem os padrões de coletas de dados dos acidentes, tendo informações importantes e suficientes para uma análise das causas presumíveis dos acidentes.**Resultado**: O combate aos crimes de trânsito necessita de uma especialização da justiça brasileira.

**Palavra chave:** Trânsito; justiça; condutor;especialização;crimes;trânsito.

**INTRODUÇÃO**

 Os acidentes de trânsito no Brasil não recebem a devida atenção por parte dos governantes, por parte dos estudiosos e nem por parte da própria sociedade, que ano após ano, pagam um alto preço por esse descaso. Os acidentes de trânsito já são considerados uma epidemia em nosso país, e as ações de prevenção e controle desses acidentes de trânsito estão apenas no início, e pelo pouco que se sabe através da análise dos acidentes de trânsito de diversas unidades de polícia rodoviária e da contribuição de especialistas no assunto, o comportamento dos motoristas (comportamento infrator) e de pedestres (comportamento negligente) tem sido a principal causa dos acidentes. Corroborando com essa assertiva, O Portal do Trânsito Brasileiro afirma que, “Estatisticamente, 75% dos acidentes foram causados por falha humana”. Outros fatores também fazem parte desse rol, como por exemplo, as condições de segurança das vias e dos veículos, a engenharia de tráfego, a demora do judiciário na apuração e punição nos crimes de trânsito e o envolvimento de toda a sociedade na questão dos acidentes, etc. Fato é que o trânsito brasileiro é um trânsito que mata! E a Administração Pública, através da Polícia Rodoviária, seja Federal ou Estadual, o que tem feito para ao menos amenizar esse grave problema? Como é a legislação vigente no Brasil para a prevenção das mortes no trânsito?

 Por traz dos acidentes de trânsito muitos outros fatores devem ser levados em consideração, não somente as vítimas, considerada a maior perda em caso de acidentes, os custos humanos e ambientais do uso de veículos automotores, as consequências traumáticas resultantes dos acidentes, os custos hospitalares e previdenciários por conta dos acidentes, problemas familiares, de locomoção, profissionais, emocionais, etc., são outros motivos que devem ser levados em consideração por todos nós quando se trata de acidentes de trânsito, inclusive a aplicação da lei nos crimes cujo instrumento seja o veículo automotor.

 De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito, DENATRAN, circulavam no Brasil, em dezembro de 2014, 86.700.490 veículos, somente em Minas Gerais eram 9.437.008 veículos; ressalta-se que esse número é referente somente aos veículos cadastrados e nacionais. É realmente um número muito grande de veículos automotores se comparado com a infraestrutura precária de nossas ruas, estradas e rodovias, sem falar na tendência infratora dos condutores, isso faz, segundo o Ministério da Saúde, com que o Brasil ocupe o 5º lugar no ranking mundial de mortes em acidentes no trânsito, são cerca de 45.000 mortes por ano; digamos que o Brasil ocupa uma posição não invejável.

 Até mesmo na Constituição da República Federativa do Brasil, CF/88, há a previsão legal de educação para a segurança no trânsito, vejamos o que versa a CF/88: “Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito”. Existe também anualmente a Semana Nacional do Trânsito, onde os órgãos que têm envolvimento direto com o trânsito fazem campanhas nacionais com o intuito de tornar o trânsito brasileiro melhor e mais seguro. Contudo, não há uma adesão por parte dos demais órgãos do governo e tampouco da sociedade nessa causa. Apesar do investimento em propaganda na citada semana, o que se percebe é que o brasileiro realmente não se importa com a questão, mesmo tendo pagado com vidas por esse descaso. Nesse sentido, o presente trabalho analisará os acidentes de trânsito rodoviários ocorridos na área de atuação do 3º Pelotão, de Trânsito Rodoviário, pertencenteao Batalhão de Trânsito da Policia Militar de Minas Gerais, nos anos de 2014 e 2015. A partir da análise dos acidentes, buscar-se-á traçar um perfil dos acidentes para subsidiar a Administração Pública, através da Polícia Rodoviária Estadual, apresentando sugestões para a melhor aplicação da legislação vigente e também propostas para um ordenamento jurídico que efetivamente ajude na redução do número de acidentes, em especial os acidentes com vítimas graves e fatais, pois são os que mais prejuízo traz à sociedade.

**JUSTIFICATIVA**

 A frota de veículos no Brasil aumentou significativamente nos últimos anos, vários foram os fatores que contribuíram para esse aumento, contudo, as ruas, estradas e rodovias não melhoraram e/ou aumentaram na mesma proporção que os veículos. Com uma frota maior, consequentemente o número de motoristas também aumentaram, mas o que se tem visto são cada vez mais motoristas menos preparados para condução de veículos automotores, em especial nas rodovias. Há um tempo, para se conseguir uma carteira nacional de habilitação, CNH, era um processo muito difícil, hoje, com as auto-escolas, esse processo passou a ser mais fácil, tornou-se oneroso, porém, mais fácil. Os números têm nos mostrado que essa realidade vivida pelos brasileiros tem trazido sérios prejuízos para a sociedade, tanto financeiros quanto considerados de saúde pública. O Policiamento Rodoviáriotem a responsabilidade de fiscalização de trânsito rodoviário em rodovias estaduais e federais delegadas, sendo fundamental sua atuação de forma eficaz e eficiente para assegurar um trânsito melhor, fluente e mais seguro.

 Torna-se premente, portanto, fazer uma análise dos acidentes de trânsito nas rodovias de responsabilidade da Policia Militar Rodoviária pela necessidade de discutir, analisar e mostrar a realidade contemporânea de suas rodovias, de forma a sensibilizar e mobilizar a sociedade, o poder público para a busca da diminuição do número de acidentes e consequente melhora da qualidade e segurança no trânsito; repassando esses dados analisados para os demais pelotões do BPMRV e também para as Companhias de Policiamento de Trânsito de Minas Gerais, para adoção de analises dos acidentes de suas respectivas áreas e implementação de medidas para obtenção do mesmo objetivo do presente trabalho, redução dos acidentes de trânsito rodoviário com vítimas graves e principalmente vítimas fatais, tendo como instrumento fundamental o próprio ordenamento jurídico, apresentando propostas para a atuação da Justiça brasileira no tocante aos crimes de trânsito.

**PROBLEMA**

 Os números de acidentes de trânsito rodoviário com vítimas graves e principalmente com vítimas fatais ocorridos na área de atuação da Polícia Militar Rodoviária de Minas Gerais nos anos de 2016 e 2017 poderiam ser evitados ou ao menos minimizados? Quais são as causas presumíveis desses acidentes e quais medidas/ações poderiam ter sido adotadas pelo Poder Legislativo, no sentido de subsidiar a Justiça, bem como a Polícia RodoviáriaEstadual,para a redução desses números?

**OBJETIVO GERAL**

 A partir do estudo de dados estatísticos e interpretação desses dados, fazer uma análise dos acidentes de trânsito rodoviário ocorridos na área de atuação da Polícia Rodoviários nos anos de 2016 e 2017. Pois através dessa análise o Poder Legislativo poderá adotar medidas específicas para redução dos acidentes, de modo que faça reformas e modernize o Código de Trânsito Brasileiro, e concretizar efetivamente a repressão aos crimes de trânsito.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

* Identificar as principais causas de acidentes de trânsito rodoviário ocorridos na área de atuação da Polícia Rodoviária nos anos de 2016 e 2017.
* Fazer uma análise geral dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito e tentar traçar um perfil desses condutores.
* Propor sugestões para a redução do número de acidentes com vítimas graves e vítimas fatais.

**METODOLOGIA**

O estudo foi realizado utilizando-se instrumentais de documentação direta e indireta. O instrumental de documentação direta foi feito pelo método quantitativo descritivo, com base em pesquisas a dados estatísticos, com o objetivo de quantificar os dados e os fatos correlatos aos acidentes de trânsito. A pesquisa estatística utilizada foi realizada com base no banco de dados da seção de Planejamento e Operações do BPMRV, os quais são recolhidos das diversas ocorrências policiais de acidentes de trânsito ocorridas em sua área de responsabilidade. As ocorrências policiais militares de trânsito seguem os padrões de coletas de dados dos acidentes, tendo informações importantes e suficientes para uma análise das causas presumíveis dos acidentes. O instrumental de documentação indireta consistiu-se no levantamento de todos os dados possíveis encontrados sobre o assunto. Foi realizada pesquisa documental, visando à coleta de dados restritos a documentos, sendo pesquisados arquivos públicos, fontes estatísticas, fotografias, além de pesquisas bibliográficas sobre o assunto envolvendo livros, revistas, internet, trabalhos acadêmicos, publicações científicas diversas, legislação nacional, documentos normativos e dados da Polícia Militar de Minas Gerais.

**DEFINIÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

 Este capítulo dedica-se ao estudo bibliográfico dos acidentes de trânsito, para tal será usado como base o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) e as Resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), será também usado conceitos e padrões de nomenclatura. Para que haja um bom entendimento do assunto faz-se necessária a apresentação dos conceitos de trânsito e vias terrestres. De acordo com o CTB, Art. 1º (...) § 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Art. 2º Código de Transito Brasileiro - São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais. Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Como apresentado, trânsito não significa somente a locomoção de veículos ou pessoas pelas vias, mas sim o conjunto que pode ser formado por pessoas, veículos e animais, seja isolado ou não. E quanto ao termo acidente, que é a parte central desse trabalho, vejamos algumas definições. A palavra acidente tem o significado etimológico de acontecimento casual, imprevisto, inesperado. De acordo com o Dicionário online de Português, acidente é um “Acontecimento fortuito, geralmente lamentável, infeliz; desastre: acidente de tráfego”.

Para JUPPA, citando a ABNT,

Acidente de trânsito são todos os eventos não premeditados de que resulte algum dano em veículos, em suas cargas e/ou lesões em pessoas e/ou animais, sendo que uma das partes necessariamente deve estar em movimento nas vias terrestres ou nas áreas abertas ao público.

 Na mesma linha de raciocínio, acidente de trânsito foi definido pelo DENATRAN, como evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos.

De maneira mais simples, oIPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, define acidente de trânsito como “todo acidente com veículo ocorrido na via pública”.

Os eventos analisados neste trabalho, acidentes de trânsito, seguirão as definições acima citadas, logo, para que um evento seja caracterizado como acidente de trânsito, ele deve necessariamente ser não premeditado, ou seja, não pode haver a intenção de causar dano ou lesão. Precisa-se ainda do envolvimento de pelo menos um veículo, seja ele motorizado ou não, se não motorizado, de propulsão humana ou animal. Existe ainda a exigência de o fato ter ocorrido em via de trânsito, ou seja, pelo menos uma das partes deve estar em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público. Essas três situações devem ocorrer necessariamente no mesmo fato para que possa haver a caracterização do acidente de trânsito.

Os acidentes que envolvem veículos em áreas particulares, como por exemplo, no interior de postos de gasolina, pátios de estacionamentos de shoppings, universidades, supermercados, farmácias, restaurantes, etc., não serão considerados como acidentes de trânsito, devido ao fato de eles ocorrerem em locais que não são considerados vias públicas de acordo com o CTB, sendo locais de natureza particular. Os acidentes de veículos que ocorrem em sua totalidade em lugares que não sejam vias públicas são classificados como acidentes não de trânsito, portanto, não serão objetode estudo deste trabalho.

**FATORES CONTRIBUINTES NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Para a maioria das pessoas, os acidentes de trânsito são uma fatalidade, sendo, portanto, impossíveis de se prevenir. Esse ponto de vista cai por terra quando os acidentes de trânsito são analisados friamente do ponto de vista técnico. Para que ocorra um acidente de trânsito, vários fatores adversos devem ocorrer no mesmo local e instante, ou seja, na via pública. Fatores tais como, a via propriamente dita, o ambiente, os veículos, o comportamento das pessoas, muitas das vezes criminosas,seja na condução de veículos ou como pedestres, são fatores que combinados podem provocar sérios acidentes de trânsito. Os acidentes de trânsito podem ser classificados de acordo com três grupos de fatores contribuintes, quais sejam fatores humanos, fatores da via e/ou meio ambiente, e por último, fatores veiculares.

Fatores humanos são ações arriscadas do indivíduo no trânsito, quer na condição de condutor de veículo que pode se envolver em um acidente quer na de pedestre arriscando-se a ser atropelado. Estes comportamentos indevidos acabam, isolados ou juntamente com outros fatores, induzindo à ocorrência do acidente. Desrespeitar o sinal vermelho, dirigir com excesso de velocidade, não sinalizar intenção de manobra e principalmente dirigir alcoolizado são exemplos de fatores humanos que contribuem para que o acidente aconteça.Normalmente, são erros cometidos pelos usuários da via e, em sua maioria, constituem infrações de trânsito. (PAULA, 2008).

Existem dois tipos de fatores humanos, os objetivos, como os citados acima, muito bem descritos por PAULA, 2008, e os subjetivos, fatores estes que são mais difíceis de serem levantados. Os fatores subjetivos são encontrados na base dos objetivos e refletem aspectos ligados como má formação do envolvido, falta de experiência, suas condições físicas e/ou psicológicas desfavoráveis, cansaço, sonolência, estresse, agressividade, euforia, pressa, desatenção, dentre outras, sendo esses fatores mais difíceis de serem identificados.

Paula (2008), também descreve os fatores da via e/ou meio ambiente, Fatores da via e/ou meio ambiente são características inseguras da via e/ou do ambiente no momento do acidente, que podem ter contribuído para a sua ocorrência. Os aspectos inseguros podem estar ligados às características geométricas da via (deficiências de projeto), à incorreção da sinalização implantada (idem), ao estado dessa sinalização (problemas de manutenção), ao estado do pavimento, às condições climáticas etc. Os fatores da via e/ou do meio ambiente são fatores ligados diretamente com a via e/ou ao meio ambiente que podem vir a provocar um acidente de trânsito, tais como a falta de uma placa de sinalização, falta de faixa de pedestres nas ruas, buracos e imperfeições na via, óleo na pista, chuva, neblina, fumaça, poeira, vias mal projetadas, dentre outros. Fatores veiculares são aqueles decorrentes de falhas no desempenho dos veículos envolvidos no acidente, normalmente provocadas pelo seu mau estado de conservação. Farol desregulado provocando ofuscamento; estouro de pneu e deficiência no freio são exemplos de fatores contribuintes para o acidente, de ordem veicular. (Paula, 2008). Os fatores veiculares, dentre os três fatores contribuintes estudados neste trabalho, é o de mais difícil constatação, pois sempre que a Polícia chega ao local de um acidente de trânsito o fato já ocorreu e a identificação de eventuais falhas nos veículos fica prejudicada devido ao fato de os veículos envolvidos já estarem danificados em virtude do acidente, restando em alguns casos somente o relato dos envolvidos, até mesmo a perícia técnica tem dificuldade para apontar um fator contribuinte como fator veicular.

**PRINCIPAIS CAUSAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

 Um acidente de trânsito, normalmente, não ocorre somente por uma causa, há na imensa maioria das vezes um segundo fator envolvido, que somados culminam de maneira negativa causando o acidente de trânsito. Os fatores contribuintes, humanos, da via e/ou meio ambiente e veicular, estudados no item anterior, são fatores adversos que na verdade constituem a causa dos acidentes. Esses fatores são identificados no momento da coleta de dados para o registro do boletim de ocorrência e/ou para a elaboração do laudo pericial, fatos estes que ocorrem simultaneamente.

É de primordial importância para os órgãos de trânsito conhecer os fatores contribuintes dos acidentes mais frequentes de uma determinada via, podendo assim adotar medidas com vistas à redução desses acidentes. Os fatores contribuintes levantados nos diversos acidentes atendidos somente devem ser usados para fins estatísticos e análise desses acidentes, com o objetivo de subsidiar medidas de segurança para o trânsito, o que é o caso deste trabalho. Os fatores contribuintes humanos podem ser levantados através de entrevistas com as pessoas envolvidas no acidente, com as testemunhas e também através de imagens gravadas. Os fatores da via e/ou meio ambiente podem ser identificados através de consulta aos envolvidos, testemunhas, filmagens e também através da observação direta feita pelo policial no local do acidente.

A identificação de fatores veiculares é mais difícil, o fator contribuinte veicular mais comum e que pode ser identificado pelo policial são as más condições dos pneus, os outros fatores somente podem ser identificados através de relatos dos envolvidos. Na Polícia Militar de Minas Gerais, para fins estatísticos, os fatores contribuintes são chamados de causa ou motivação presumida e são especificados nos diversos boletins de ocorrência para facilitar o preenchimento e também para a coleta de dados estatísticos. Essas causas ou motivações presumíveis de acidentes de trânsito relacionadas nos boletins de ocorrências são vinte e sete no total, conforme descritas e explicadas no anexo I. As maiorias das causas presumíveis são em virtude de atitudes infratoras dos condutores e de atitudes negligentes de pedestres. O brasileiro tem uma tendência à infração de trânsito e isso é provado quando da análise dos acidentes de trânsito e também pelo elevado número de autuações de trânsito lavradas diariamente nas vias públicas brasileiras. É um problema que deve ser enfrentado diretamente para que possamos ao menos reduzir o número de acidentes e consequentemente de vítimas dos acidentes de trânsito no Brasil.

**TIPOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**

 Os acidentes de trânsito são classificados pela PMMG de acordo com suas características em:

• Atropelamento de animal;

• Atropelamento de pessoa;

• Capotamento;

• Choque;

• Colisão frontal;

• Colisão lateral;

• Colisão transversal;

• Colisão traseira;

• Engavetamento;

• Incêndio em veículo;

• Queda de pessoa de veículo;

• Queda de veículo;

• Queda/vazamento de carga de veículo;

• Saída de pista;

• Soterramento de veículo;

• Submersão de veículo;

• Tombamento;

• E outros.

 As colisões, o choque, o capotamento, o tombamento, os atropelamentos, o engavetamento, a queda ou ainda outros acidentes fazem parte dos acidentes de trânsito propriamente ditos e típicos de polícia; os outros acidentes são acidentes de trânsito mais voltados para ocorrências típicas de bombeiros, tais como soterramento, submersão, incêndio/explosão. O incêndio/explosão, soterramento e submersão, são ocorrências típicas de bombeiro e não foram neste trabalho definidos. Os acidentes tidos como outras de trânsito necessitam ser bem esclarecidos pelos policiais que os atendem, pois não se enquadram em nenhum dos descritos anteriormente.

A PMMG diferencia os acidentes de trânsito em acidentes com vítima e acidentes sem vítima, sendo que os com vítima podem ser com vítima leve, grave/inconsciente ou fatal. Os acidentes de trânsito sem vítima são aqueles onde há somente danos materiais, sem lesões nos envolvidos, fato observado e registrado no momento do acidente. Há acidentes que são registrados como sem vítima, contudo, com o passar das horas ou dos dias, lesões internas podem ser verificadas. Esse é um fator que dificulta o levantamento fiel dos dados de acidentes, pois prejudica na análise final.

Os acidentes de trânsito com vítima são aqueles que do acidente surge ao menos um ferido, podendo esse ferimento ser de natureza leve, grave/inconsciente ou fatal. Quem analisa o grau dos ferimentos é o policial que registra a ocorrência, podendo este vir a registrar um acidente com vítima leve, quando na verdade era com vítima grave, pois, somente depois de uma avaliação médica o verdadeiro estado da vítima pode ser diagnosticado.

Também, não são raros os acidentes registrados como com vítima grave e depois de algum tempo essa vítima venha a óbito. Os acidentes que mais causam prejuízos são os com vítima fatal, é quando pelo menos um dos envolvidos entra em óbito devido ao acidente. Da mesma maneira, esses dados inseridos no registro de forma equivocada ou até mesmo, antes de se ter um quadro real do estado clínico do acidentado pelos médicos, dificulta a análise estatística dos acidentes, pois acidentes com vítima grave podem ser registrados como com vítima leve e acidentes com vítima fatal podem ser registrados com vítima grave.

**CONSEQUÊNCIAS NEGATIVAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

 Não é difícil perceber que as consequências de um acidente de trânsito sempre serão negativas. Tanto pelo lado material, com danos que podem ser de pequena, média ou grande monta quanto pelo lado físico, emocional ou psicológico, com lesões, traumas e até mesmo a perda de vidas.

As consequências dos acidentes de trânsito podem ser classificadas como pequenas quando o acidente foi sem vítima e os danos foram de pequena monta, já os acidentes com vítimas, de qualquer gravidade, e com danos de grande monta são tidos como de grandes consequências.

Todo acidente de trânsito gera custos, e esses custos causam diretamente impactos econômicos no país, e são compostos de custos relativos às pessoas, com custos hospitalares e previdenciários; aos veículos; à via e também ao meio ambiente. Muitas instituições públicas e privadas são acionadas e envolvidas em decorrência de acidentes de trânsito. Os custos relativos às pessoas são compostos, por sua vez, com os custos relativos ao atendimento pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar, remoção e translado de vítima fatal, previdenciários e de seguros.

Os custos associados aos veículos são os relativos a danos materiais dos veículos, perda de carga, remoção e pátio, seguros e reposição do veículo no tempo em que ele ficou indisponível. Os custos institucionais são os relacionados com processos judiciais, atendimento dos bombeiros/samu e atendimento policial. Os custos associados à via e ao meio ambiente são os relacionados com os danos a propriedade pública e privada.

A consequência de custos mensuráveis é apenas umas delas, pois também existe consequência de custos imensuráveis, pois se deve sempre considerar o sofrimento humano, o impacto nos círculos de convivência direta e indireta dos envolvidos, a desestruturação de núcleos familiares com a perda de arrimos de família e sequelas de longo prazo que podem trazer problemas de locomoção e profissional.

**CONCLUSÃO**

 O problema da violência do trânsito não é um problema que aflige somente os brasileiros, é problema progressivo global, que vem se agravando ano após ano, fato esse que levou a Organização das Nações Unidas, ONU, a proclamar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, numa tentativa de primeiramente estabilizar o problema e, posteriormente, reduzir o significativo número de vítimas.

 Para tal, formulará e programará planos nacionais, regionais e internacionais.

 Já seguindo a recomendação da ONU, o então Ministro das Cidades, Mário Negromonte e o então Ministro da Saúde, Alexandre Padilha, lançaram em 11 de maio de 2011 o intitulado “Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito - Um Pacto pela Vida”, que tem por objetivo engajar os poderes executivo, legislativo e judiciário, nos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), e também tentar envolver toda a sociedade civil na busca pela redução dos acidentes de trânsito e violência no trânsito.

 Um dos principais objetivos do Pacto Nacional é a construção do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020.

 O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, reuniu-se para discutir e elaborar uma proposta preliminar do plano brasileiro. Apesar de ter sido elaborado ainda em 2010, até o final do ano de 2014 esse plano ainda não havia sido colocado em prática, apesar de sua enorme importância para a busca da diminuição dos acidentes de trânsito.

 O Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 traz um conjunto de medidas que visam contribuir para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no Brasil, isso através da implementação de ações de fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular, no curto, médio e longo prazo.

 A Policia Militar Rodoviária realiza diuturnamente fiscalização e educação de trânsito, em suas diversas operações policiais de trânsito realizadas durante os turnos de serviço de seus militares.

 Pelo CTB, em seu art. 1º, § 2º, “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar medidas destinadas a assegurar esse direito”.

 Em respeito a esse princípio, percebe-se que o a Polícia Rodoviária necessita atuar de forma mais eficiente na redução do número de acidentes nas rodovias sob sua responsabilidade, cabendo ainda a ele repassar as informações para os demais órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito, SNT, informações que possam vir a melhorar a segurança do trânsito.

 É de conhecimento as dificuldades enfrentadas por quase toda a Administração Pública, senão toda ela, na questão de recursos humanos, financeiros e logísticos; para tentar solucionar esse problema deve haver um estudo constante dos acidentes ocorridos em sua área de atuação, mapeamento dos pontos críticos onde ocorre o maior número de acidentes para direcionar o policiamento para esses locais no sentido de prevenção.

 O estudo dos acidentes deve ainda levar em consideração o tipo de veículo, o tempo de habilitação dos condutores envolvidos nos acidentes e sua faixa etária. Cada militar, quando do cumprimento de sua missão constitucional, deve envidar esforços para o cumprimento de sua missão, fiscalizando com rigor, aplicando as penalidades e medidas administrativas cabíveis e fazendo cumprir a lei, tudo em prol de um trânsito mais seguro.

 Mas acima de tudo educando os condutores e pedestres, sendo ele o exemplo a ser seguido.

 É comum no Brasil a culpa pelos acidentes de trânsito recair sobre os usuários, sem a devida responsabilização dos projetistas e gestores do sistema viário, além dos construtores dos veículos. Há uma filosofia surgida na Suécia de Visão Zero, esse paradigma teve como objetivo a eliminação do número de mortos e feridos com gravidade no trânsito. Esta filosofia mudou a consciência sobre como tratar o trânsito, além de mudar a forma de pensar sobre as responsabilidades dos acidentes.

 Os dados sobre os acidentes ocorridos na área de atuação da Polícia Rodoviária são aceitáveis se comparados com a realidade do Brasil, todavia deve-se perseguir o paradigma da filosofia Visão Zero, sendo todo esforço empreendido na busca de acabar com as mortes e vítimas graves no trânsito.

 Essa deve ser a meta de todo brasileiro e a obrigação de todo o Sistema Nacional de Trânsito.

 Esse ano, entrou em vigor uma nova lei que busca punir com mais rigor os motoristas que beberem, dirigirem, e causarem mortes ou lesões corporais graves. Com certeza foi um avanço, mas ainda é muito pouco tendo em vista a demanda existente, são milhares de mortes no trânsito em decorrência de infratores.

 Levando-se em conta o tempo médio dos processos no Brasil, segundo o site EXAME, um processo na Justiça Estadual no Brasil leva em media quatro anos e quatro meses para uma sentença em primeira instância, com base em relatórios divulgados pelo CNJ.

 Já os processos das justiças especiais esse tempo é consideravelmente mais curto. Com base nisso, seria razoável a criação de uma justiça especial de transito, para cuidar e julgar dos crimes de trânsito em geral, encurtando assim o tempo para a aplicação e execução da pena nos casos de crimes de trânsito.

 Ações e implementações dessa natureza diminuiria a sensação de impunidade por parte dos condutores infratores que cometem crimes de transito.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

 **Acidente.** Disponível em: < http://www.dicio.com.br/acidente/>. Acesso em: 08 dez 2017.

**AcidentesCausas.**Disponívelem:<http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\_conteudo=8>. Acesso em: 13 out. 2015.

**Causa ou Motivação Presumível.** Disponível em: <https: //web.sids.mg.gov.br/reds/>. Acesso em: 08 de dez. 2017.

**Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 07 dez. 2015.

**Constituição do Estado de Minas Gerais.** Disponível em: <https://www.almg.gov.br/opencms/export/sites/default/consulte/legislacao/Downloads/pdfs/ConstituicaoEstadual.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2017.

**Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).**Frota Nacional (Dezembro de 2013).Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>. Acesso em: 09 dez. 2017.

 Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Frota Nacional (Dezembro de 2014).Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>. Acesso em: 09 dez. 20157.

**DUKE**. ***Cartum Revista CNT*.** Disponível em:< http://dukechargista.com.br/author/duke/page/7/>. Acesso em: 07 dez. 2017.

**Informações Sobre os Municípios Brasileiros.** Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. Acesso em: 08 dez. 2017.

**Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras.** Disponível em:< http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos\_acidentes\_transito.pdf>. Acesso em:08 dezl. 2017.

**Identificação das Interseções Críticas de Acidentes de Trânsito na Área Urbana do Município de Foz do Iguaçu no Ano de 2009 –PR –Brasil.** Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/acidentes\_em\_Foz.pdf>. Acesso em: 08 dez 2017.

**Lei 12.971 de 09 de Maio de 2014.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/\_ato2011-2014/2014/lei/l12971.htm>. Acesso em: 08 dez. 2017.

**Lei 9.530 de 23 de Setembro de 1997.** Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em:08 dez. 2017.

**Mais de ¼ das Rodovias Brasileiras Ainda Está em Situação Crítica.** Disponível em: <http://www.abepl.org.br/noticias\_detalhes.php?noticia=20>. Acesso em: 07 dez 2017.

**MARIN, L. & QUIEROZ, M. S.**A Atualidade dos Acidentes de Trânsito na Era da Velocidade: Uma Visão Geral.Disponível em: < http://www.scielosp.org/pdf/csp/v16n1/1560.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2017.

**Minas Gerais Ocupa 22ª Posição no Ranking de Mortes por Acidente de Motocicletas.** Disponível em: <http: //portalsaude.saude.gov.br/index.php/cidadao/principal/agencia-saude/17847-minas-gerais-ocupa-22-posicao-no-ranking-de-mortes-por-acidente-de-motocicletas>. Acesso em: 08 dez. 2017. PAULA, P.

**O Brasil é o Quinto País no Mundo em Mortes Por Acidentes no Trânsito.** Disponível em:<http://www.blog.saude.gov.br/index.php/35535-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito>. Acesso em: 09 dez. 2017.

**Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011 - 2020.** Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/decada\_transito.htm>. Acesso em: 08 dez. 2017.

**Tipos de Acidentes.** Disponível em: < http://www.polmil.sp.gov.br/unidades/cprv/acidente.asp>. Acesso em: 09 dez. 2017.