

# Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil

doi: 10.5123/S1679-49742013000300019

## Vida no Trânsito Project–2010 to 2012: contributions for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020 in Brazil

### **Marta Maria Alves Silva**

Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

### **Otaliba Libânio de Moraes Neto**

Instituto de Patologia Tropical e Saúde Pública, Universidade Federal de Goiás, Goiânia-GO, Brasil

### **Cheila Marina de Lima**

Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

### **Deborah Carvalho Malta**

Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

### **Jarbas Barbosa da Silva Jr.**

Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

### **Grupo Técnico de Parceiros do Projeto Vida no Trânsito**

## **Resumo**

O artigo apresenta o Projeto Vida no Trânsito, inserido no contexto internacional de mobilização para o alcance da meta da Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011- 2020 decretada pela Assembléia Geral das Nações Unidas. O Projeto representa a implementação no Brasil da iniciativa 'Road Safety in Ten Countries'. São descritos os objetivos, metodologia e passos de implantação do projeto no país e uma análise dos avanços nos dois primeiros anos da intervenção no que concerne às ações nacionais realizadas pelo Governo Federal, organismos internacionais e demais parceiros do projeto. A continuidade e o fortalecimento do projeto nas cinco cidades onde está implantado desde 2010 possibilita o desenvolvimento de estratégias de articulação intersetoriais, potencializadoras das ações de educação, engenharia e fiscalização, que podem levar à redução das mortes e lesões causadas pelo trânsito nas cidades e no país.

**Palavras-chave:** Acidentes de Trânsito; Prevenção de Acidentes; Desenvolvimento de Programas; Vigilância Epidemiológica.

## **Abstract**

*This article presents the Life in the Traffic Project as part of the international mobilization to achieve the United Nations General Assembly goal of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. The project is the implementation in Brazil of the initiative named 'Road Safety in Ten Countries' funded by Bloomberg Philanthropies. A description is provided of the goals, methodology and steps of project implementation in the five of the country's cities and analyzes progress in the first two years of interventions conducted by the Federal Government, international organizations and other project partners including municipalities. Project evolution and strengthening in the five cities where it has been implanted since 2010 enables the development of strategies for intersectoral actions that maximize education, engineering, enforcement actions that can lead to the reduction of deaths and injuries caused by traffic both in the cities and in the country as a whole.*

**Key words:** Accidents, Traffic; Accident Prevention; Program Development; Epidemiological Surveillance.

### **Endereço para correspondência:**

**Marta Maria Alves Silva** – Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde, Coordenação-Geral de Doenças e Agravos Não Transmissíveis, SAF Sul, Trecho 2, Lotes 05/06, Bloco F – Torre I, Edifício Premium –, Térreo, Sala 14, Brasília-DF, Brasil. CEP: 70070-600  
E-mail: marta.silva@saude.gov.br

## Introdução

Os acidentes de trânsito matam 1,24 milhões de pessoas por ano, em todo o mundo, e deixam entre 20 e 50 milhões de pessoas feridas.<sup>1,2</sup> No Brasil, em 2011, foi registrado no Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) um total de 43.256 óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre (ATT). Desse total, 82,3% foram homens e entre estes, 38,8% se encontravam na faixa de idade de 20 a 39 anos.<sup>3</sup>

Em 2009, a divulgação do Relatório Mundial sobre o Estado da Segurança Viária, produzido pela Organização Mundial da Saúde (OMS),<sup>4</sup> e a realização da primeira Conferência Global de Ministros para a Segurança no Trânsito foram decisivos para que a Organização das Nações Unidas (ONU) definisse o período de 2011-2020 como a Década de Ações para a Segurança no Trânsito.

*O Projeto Vida no Trânsito é uma das estratégias dentro do conjunto de intervenções que farão parte do Plano Nacional da Década de Segurança Viária.*

No Brasil, o Projeto Vida no Trânsito (PVNT) faz parte da iniciativa internacional denominada 'Road Safety in Ten Countries' (RS 10), formada por um consórcio das seguintes instituições: OMS; OPISA; Association for Safe International Road Travel (ASIRT); EMBARQ; Global Road Safety Partnership (GRSP); Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health (JHU); World Bank Global Road Safety Facility (GRSF); e Bloomberg Philanthropies,<sup>5</sup> esta que é uma das instituições financiadoras do projeto juntamente com os recursos próprios dos países. Essa iniciativa está presente em dez países no mundo – Federação Russa, China, Turquia, Egito, Vietnã, Camboja, Índia, Quênia, México e Brasil –, convidados a participar do Projeto por apresentarem quase a metade de todas as mortes por acidentes de trânsito no mundo. Apenas nestes países, são aproximadamente 600 mil mortes por acidentes de trânsito a cada ano.<sup>1,6</sup>

O Governo brasileiro – a partir da experiência da Política Nacional de Trânsito<sup>7</sup> e, no âmbito do Ministério da Saúde, da Política Nacional de Redução da

Morbimortalidade por Acidentes e Violências<sup>8</sup> e da Política Nacional de Promoção da Saúde<sup>9</sup> – assumiu o compromisso de desenvolver o Projeto RS 10 no Brasil, denominado no país como Projeto Vida no Trânsito.

O comprometimento do Governo Brasileiro em desenvolver o Projeto no país tem como propósito enfrentar a grave situação dos acidentes de trânsito, descrita anteriormente, a partir de ações nacionais, estaduais e municipais, procurando desenvolver e aprimorar estratégias de segurança no trânsito bem-sucedidas, possíveis de serem apropriadas pelos municípios e Estados. O Projeto é mais uma estratégia dentro do conjunto de intervenções que farão parte do Plano Nacional da 'Década de Ações de Segurança Viária' decretada pela ONU.<sup>10</sup>

### Implantação do Projeto Vida no Trânsito no Brasil

Os passos para a implantação do Projeto no Brasil foram: (i) instituição da Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito (Portaria Interministerial nº 2.268, de 10/08/2010),<sup>11</sup> sendo o Ministério da Saúde o responsável pela coordenação dessa Comissão; (ii) definição dos dois fatores de risco prioritários pelo Projeto – 'beber e dirigir' e 'velocidade excessiva ou inadequada' –; (iii) construção de uma planilha para todas as capitais do país, composta de indicadores como taxa de mortalidade por acidentes de transporte terrestre, macrorregião do país, porte populacional, compromisso político dos gestores municipais, capacidade de intervenção para redução dos acidentes de trânsito, entre outros, com o intuito de eleger as cidades onde o Projeto poderia ser implantado; (iv) visita às cinco cidades selecionadas, para avaliação do comprometimento político do prefeito e viabilidade de implantação do Projeto; (v) definição final sobre as cinco capitais onde o Projeto seria implantado – Belo Horizonte-MG; Campo Grande-MS; Curitiba-PR; Palmas-TO; e Teresina-PI –, cada uma representando uma das macrorregiões do país; (vi) elaboração do plano de ação nacional do Projeto Vida no Trânsito (2010-2012); (vii) lançamento do Projeto em nível nacional, no mês de junho de 2010; e (viii) elaboração do plano de ação em cada uma das cidades e lançamento do Projeto pelos prefeitos.

A Organização Panamericana da Saúde (OPAS-OMS), por meio de sua Representação no Brasil, parti-

cipa ativamente do projeto, tendo contratado, em 2010, dois profissionais para cooperação técnica e apoio à Comissão Nacional Interministerial do PVNT, além de sua reponsabilidade no gerenciamento e execução dos recursos financeiros internacionais destinados ao projeto pela Bloomberg Philanthropies.

### **Metodologia do**

#### **Projeto Vida no Trânsito nas cidades**

A metodologia adotada para o planejamento e execução do Projeto Vida no Trânsito nas cidades foi apoiada na Estratégia de Proatividade e Parceria (EPP),<sup>12</sup> desenvolvida pela GRSP e adaptada à realidade das cinco capitais brasileiras onde o Projeto foi implantado, a partir de experiências exitosas em curso noutras cidades do país. Os principais passos da metodologia são:

a) Formação de parcerias

Nessa primeira etapa, é realizada a identificação de instituições parceiras governamentais e da sociedade civil e a constituição de comissões intersetoriais do Projeto Vida no Trânsito em cada uma das cidades, oficializada por decreto municipal dos respectivos prefeitos;

b) Coleta, gestão, qualificação e análise das informações

Nesse momento, são identificadas as fontes de informações existentes sobre as ocorrências de acidentes de trânsito, os mortos e feridos graves em consequência desses acidentes. São produzidos os indicadores de mortos em 30 dias (número absoluto, taxas por 100 mil habitantes e por 10 mil veículos), de feridos graves (pacientes de internação hospitalar por 24 horas e mais: número absoluto e taxas de internação hospitalar). Para qualificar as informações e harmonizar os dados das várias fontes de informações, é realizado, para cada trimestre, o relacionamento e integração entre as seguintes bases de dados: entre as Declarações de Óbito (DO) (Sistema de Informações sobre Mortalidade/Ministério da Saúde) e os Boletins de Ocorrência de Acidente de Trânsito emitidos pelos órgãos de trânsito/Segurança Pública; e entre as Autorizações de Internação Hospitalar (AIH) (Sistema de Informações Hospitalares, do Sistema Único de Saúde) e os Boletins de Ocorrência. Outras fontes de informações também são objeto do relacionamento de bases de dados: informações dos atendimentos realizado pelo Serviço de Atenção Móvel de Urgências (SAMU 192), Sistema de Informações da Polícia Rodoviária Federal,

estatísticas dos Departamentos Estaduais de Trânsito (Detran), Instituto Médico Legal (IML) e outras;

c) Análise para cada um dos mortos e feridos graves dos fatores de risco, condutas inadequadas dos usuários do trânsito, fatores contributivos e grupos de vítimas envolvidos no acidente de trânsito

A partir dessa análise individualizada, é possível identificar o perfil de determinação dos mortos e feridos graves em cada uma das cidades – fatores principais, relevantes e fatores locais de risco – e subsidiar a elaboração de um plano de intervenção com base em evidências suportadas pela análise dos dados. Essa análise é realizada pela comissão de análise de dados, constituída por profissionais das instituições da Saúde, Segurança e Trânsito responsáveis pela produção e consolidação das informações sobre acidentes de trânsito;

d) Elaboração de um plano de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito

Para tanto, o plano deve conter dois programas principais, responsáveis pela intervenção sobre os dois fatores de risco nacionais definidos pelo Projeto – ‘beber e dirigir’ e ‘velocidade excessiva e inadequada’ –, além dos programas específicos definidos a partir da identificação dos fatores de risco locais e/ou grupos de vítimas vulneráveis na cidade. Para cada programa, são definidas as ações integradas de educação, engenharia de trânsito, fiscalização, pesquisa e projetos especiais, organizadas na forma de projetos de intervenção. Cada projeto apresenta um conjunto de intervenções para as quais são definidos os parceiros da ação, os responsáveis, os objetivos, as metas físicas, os indicadores de processo e de resultados. Outro elenco de ações do plano consiste das ações denominadas de Sistema Dinâmico de Melhoria Contínua, constituídas por um conjunto de intervenções destinadas a um público específico – como motoristas de táxi ou de transporte coletivo ou de transporte de estudantes, ou escolas públicas que tenham por objetivo mudar o comportamento de segurança de trânsito nesse público-alvo (microculturas) –;

e) Execução das intervenções intersetoriais e integradas

As ações são executadas segundo as responsabilidades e especificidades de cada instituição, sempre buscando parcerias e integração nas ações. São exemplo dessas intervenções as ações integradas e intersetoriais de fiscalização, como as blitzes para

checagem de consumo de álcool por condutores, em que o planejamento e a execução se realizam de forma integrada entre a Polícia Militar, o Órgão Municipal de Trânsito, a Polícia Rodoviária Estadual, a Polícia Rodoviária Federal e o Detran, potencializando o impacto da operação;

f) Monitoramento do Projeto

São realizados monitoramentos trimestrais do Projeto, quando são avaliados o desempenho das intervenções de cada projeto de ação, o percentual de cumprimento das metas, o desempenho dos indicadores, como número absoluto de mortos e feridos graves e taxas de mortalidade por 100 mil habitantes e por 10 mil veículos, assim como o número de leitos hospitalares ocupados por vítimas de acidentes de trânsito e o número de dias consecutivos sem mortes causadas por esses acidentes (visão zero progressiva); e

g) Renovação e expansão

Esse momento é importante para a revisão do plano de ações, das metas e intervenções, incorporação e qualificação de novos atores e parceiros e expansão do projeto.

As ações de intervenção nos fatores de risco nacionais são avaliadas pelas Universidades Federais do Rio Grande do Sul (Palmas-TO e Teresina-PI) e de Minas Gerais (Belo Horizonte-MG e Campo Grande-MS) e pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Paraná (Curitiba-PR), sob a liderança da Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health.

## Conclusões

A implantação do projeto nas cinco cidades supracitadas, com intervenções em curso a partir do ano de 2011, já permite observar avanços. A análise deve se realizar a partir de duas perspectivas: da Comissão Nacional Interministerial do Projeto e das intervenções nas cinco cidades onde o Projeto se desenvolve.

Desde a perspectiva da Comissão Nacional Interministerial do Projeto, é importante ressaltar: (i) a constituição de uma Comissão Nacional Interministerial, responsável pela coordenação do Projeto e sua disseminação no âmbito do Governo Federal e da sociedade civil; (ii) a inclusão das ações de segurança no trânsito e do PVNT nos objetivos estratégicos do Ministério da Saúde, bem como o repasse de recursos financeiros do Ministério para as Secretarias de Estado e Municipais de Saúde para continuidade, fortalecimento e

sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito; (iii) o apoio financeiro por parte da Bloomberg Philanthropies, cujos recursos têm demonstrado um poder catalisador sobre as ações do Projeto no âmbito federal e no nível municipal; (iv) a cooperação técnica da OPAS-OMS de forma mais próxima, por intermédio de sua Representação regional no Brasil e dos profissionais – nacional e internacional – disponibilizados pela instituição e que têm apoiado a coordenação nacional e as coordenações municipais, e sua relação com os parceiros internacionais; (v) a parceria com a Global Road Safety Partnership, que tem apoiado a Comissão Nacional e as comissões intersetoriais do Projeto nos monitoramentos presenciais – de regularidade trimestral – em cada uma das cinco cidades, assim como na assessoria prestada à preparação de bases de dados e análise dos fatores de risco e indicadores de mortalidade e morbidade; e (vi) a parceria das universidades, que além de produzirem estudos avaliativos, contribuem com a equipe do Ministério da Saúde na formação das equipes municipais do Projeto nas cinco capitais.

Desde a perspectiva das ações do Projeto Vida no Trânsito nas cinco capitais, podem ser destacados os seguintes avanços: (i) a construção das comissões intersetoriais de coordenação e de apoio ao PVNT em cada uma das cidades, compostas por representantes dos setores da Saúde, Educação, Segurança e órgãos gestores estaduais e municipais do Trânsito; (ii) o processo de qualificação das informações sobre mortalidade e morbidade, bem como a construção dos indicadores de monitoramento; (iii) o processo de análise de fatores de risco de óbitos e feridos graves, que possibilita estabelecer prioridades no plano de ação do PVNT, além do monitoramento dos números de óbitos e feridos graves, possivelmente atribuídos aos fatores ‘velocidade excessiva e inadequada’ e ‘beber e dirigir’; (iv) o processo de planejamento e a realização de ações integradas de educação, fiscalização e *advocacy* do Projeto Vida no Trânsito; e (v) a realização das intervenções de forma articulada, intersetorial e integrada.

O cenário político potencialmente favorável no âmbito dos municípios a partir de 2013, com o início de uma nova gestão municipal e quatro anos de governo pela frente, somado ao apoio político do Governo Federal e à cooperação técnica dos organismos internacionais parceiros do Projeto, propicia a

continuidade e o fortalecimento das ações nas cinco capitais, nos próximos anos.

Espera-se que essa experiência do Projeto Vida no Trânsito, uma vez consolidada, possa ser estendida para outros municípios brasileiros.

## **Contribuição dos autores**

Todos os autores e autoras contribuíram na concepção, revisão e redação do artigo.

### **Grupo Técnico de Parceiros do Projeto Vida no Trânsito**

**Maira Coelho Silva**

Assessoria de Comunicação, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

**Marli de Mesquita Silva**

Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde, Brasília-DF, Brasil

### **Organização Pan-Americana da Saúde-Organização Mundial da Saúde**

**José Cameira Cardita**

Global Road Safety Partnership

**Lisandro Abulatif**

Global Road Safety Partnership

**Waleska Teixeira Caiaffa**

Observatório de Saúde Urbana de Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais e Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Belo Horizonte-MG, Brasil

**Amélia Augusta de Lima Friche**

Observatório de Saúde Urbana de Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais e Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, Belo Horizonte-MG, Brasil

**Samuel Jorge Moysés**

Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba-PR, Brasil

**Sandra Lúcia Vieira Ulinski Aguilera**

Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba-PR, Brasil

**Lúcia Maria Miana Paixão**

Secretaria Municipal de Saúde de Belo Horizonte, Belo Horizonte-MG, Brasil

**Jussara Bellavinha**

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A, Belo Horizonte-MG, Brasil

**Maria Sueli Mendes Nogueira**

Secretaria Municipal de Saúde de Campo Grande, Campo Grande-MS

**Ivanise Maria Rotta**

Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Campo Grande, Campo Grande-MS

**Vera Lidia Alves de Oliveira**

Secretaria Municipal de Saúde de Curitiba, Curitiba-PR, Brasil

**Maura Moro**

Urbanização de Curitiba S/A, Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba, Curitiba-PR, Brasil

**Marta Maria Malheiros Alves**

Secretaria Municipal de Saúde de Palmas, Palmas-TO, Brasil

**Marileide Cipriano de Sousa**

Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transportes de Palmas, Palmas-TO, Brasil

**Ana Amélia Galas Pedrosa**

Secretaria Municipal de Saúde de Teresina, Teresina-PI, Brasil

**Maria Audea de Lima e Sousa**

Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Teresina, Teresina-PI, Brasil

## Referências

1. World Health Organization. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.
2. World Health Organization. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization; 2013.
3. Ministério da Saúde (BR). Informações de Saúde [Internet]. [citado 2013 jul 3]. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>.
3. World Health Organization. Global status report on road safety: time for action. Geneva: World Health Organization; 2009.
4. Peden M. Road safety in ten countries. *Inj Prev*. 2010 Dec;16(6):433.
5. Bloomberg Philanthropies. Leading the worldwide movement to improve road safety. New York: Bloomberg Philanthropies. 2012?
6. Ministério das Cidades (BR). Departamento Nacional de Trânsito. Política Nacional de Trânsito. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito; 2004. 36p.
7. Ministério da Saúde (BR). Portaria GM/MS nº 344, de 19 de fevereiro de 2002. Institui o projeto de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito - mobilizando a sociedade e promovendo a saúde. *Diário Oficial da União, Brasília*, p. 29, 20 fev. 2002. Seção 1.
8. Ministério da Saúde (BR). Portaria GM/MS nº 687, de 30/03/2006. Institui a Política Nacional de Promoção da Saúde. *Diário Oficial da União, Brasília*, p. 138, 31 mar.2006. Seção 1.
9. United Nations. General Assembly. Resolution A/RES/64/255. Improving global road safety. 74th plenary meeting [Internet]. 2010 Mar [cited 2010 Mar 3]. Available from: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)
10. Ministério da Saúde (BR). Portaria Interministerial nº 2.268 de 10/08/2010. Institui a Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito. *Diário Oficial da União, Brasília*, p. 79,11 ago. 2010. Seção 1.
11. Global road safety partnership. Estratégia de proatividade e parceria: um modelo de participação comunitária para abordar a segurança no trânsito. Geneva: Global Road Safety Partnership; 2010.

Recebido em 18/07/2013  
Aprovado em 07/08/2013