

# Projeto Vida no Trânsito na Cidade de São Paulo

**Autores:** Silva, L.N.  
Nakazaki, R.M.D.  
Nunes, R.P.E.

**Instituição:** Prefeitura de São Paulo  
Secretaria Municipal da Saúde de São Paulo



## INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

O Brasil se comprometeu com o Projeto Road Safety in 10 Countries lançado pela Organização Mundial de Saúde (2010), que visa à redução de mortes e lesões no trânsito em dez países. No Brasil essa ação é intitulada **PROJETO VIDA NO TRÂNSITO (PVT) e sua implantação vem ocorrendo nas capitais brasileiras desde o ano de 2012** (2). No ano de 2008, a **OMS/OPAS** realizou pesquisa em 178 países e concluiu que **do total de vítimas fatais no trânsito mundial, 62% ocorrem em dez países** na seguinte ordem de magnitude: Índia, China, Estados Unidos, Rússia, **Brasil**, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Também verificou que **90% das mortes ocorrem em países de média e baixa renda, que detém menos da metade da frota, e possuem taxas entre 19 e 21 óbitos por 100 mil habitantes**.

Com base nas recomendações dos Informes Mundiais de 2009 sobre acidentes de trânsito e transporte (ATT) e suas conseqüências, ocorreu em Moscou a **1ª Conferência Ministerial Global Sobre Segurança Rodoviária: Tempo de Agir**. Desse encontro foi elaborada a Declaração de Moscou, na qual estão definidas prioridades mundiais que visam à segurança no trânsito. Assim a Assembléia Geral das Nações Unidas declarou a Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2011-2020) com o objetivo de estabilizar e reduzir a mortalidade global em 50% do número de mortes e lesões por acidentes de trânsito até 2020, com previsão de avaliação sobre os progressos alcançados após cinco anos. Em 2010, por meio de financiamento da Bloomberg Philanthropies, foi criado o programa internacional Road Safety in 10 Countries – RS 10. No Brasil esse projeto foi desenvolvido em cinco cidades pelos parceiros internacionais e diversos Ministérios. Desde 2012 o governo brasileiro expandiu a experiência para todas as capitais e cidades com mais de um milhão de habitantes e criou o PVT (3, 4). Em fevereiro de 2015 a Bloomberg Philanthropies (6) iniciou uma segunda fase do projeto contemplando 10 cidades no mundo com recursos para desenvolvimento de ações durante cinco anos que objetivam reduzir fatalidades e acidentes resultantes de acidentes nas vias. O Brasil foi contemplado com duas cidades: São Paulo e Fortaleza. No ano de 2015, cinco anos após a Conferência de Moscou, o Brasil sediou a **2ª Conferência Global de Alto Nível Sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados e publicou a Declaração de Brasília** com recomendações sobre fortalecimento de políticas públicas que visem redução de mortalidade em ATT e sua prevenção.



## OBJETIVOS

Subsidiar gestores municipais no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito por meio da qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação das ações. (1)

Implantar / implementar o PVT por meio de articulação intersetorial entre as Secretarias de Saúde e outros setores, governamentais e não-governamentais, subsidiando gestores nas políticas de lesões e

mortes no trânsito. Qualificar e integrar as informações sobre as lesões e mortes causadas pelo trânsito;

Identificar os fatores de risco principais e grupos de vítimas (vulneráveis) mais importantes nas cidades. Desenvolver programas e projetos de intervenção focados nos fatores de risco nacionais (velocidade excessiva e/ou inadequada; associação entre álcool e direção) e nos grupos de vítimas/vulneráveis definidos em âmbito local a partir da análise dos dados. Desenvolver programas e projetos de intervenção que modifiquem a cultura de segurança no trânsito de forma a reduzir o número de mortos e feridos graves. Monitorar, acompanhar e avaliar as ações desenvolvidas.

## METODOLOGIA

Método de enfoque participativo e técnicas de trabalho em grupo e condução compartilhada, por meio de reuniões (5).

## RESULTADOS

No MSP a implantação do PVT ocorreu por meio das Portarias Municipais SGM nº 329/14 e nº 356/14, com a participação de Secretarias Municipais e Estaduais e constituição de: Comissão Municipal Intersetorial; Comitê Municipal Intersetorial de Gestão e Comitê Gestor da Informação (CGI). A coordenação operacional está sob a responsabilidade da Secretaria Municipal da Saúde/COVISA/CCD/DANT.

De julho/2014 a abril/2015 o CGI se reuniu quinzenalmente com diversos setores, com o objetivo de desenvolver recursos metodológicos para uso compartilhado de bancos de informações sobre ATT ocorridos no MSP, além de iniciar a análise de cenas de ATT. Outros resultados: **a)** Elaboração do Termo de Cooperação Técnica para Realização de Pareamento de Dados e Informações de Vítimas e ATT no Âmbito do PVT no MSP. **b)** Levantamento de ações preventivas e educativas implantadas no MSP para redução de mortalidade em ATT nos eixos de redução de velocidade e uso de álcool. **c)** Conhecimento dos fluxos de socorro dos serviços que atendem ATT. **d)** Conhecimento do fluxo de análise de informações sobre ATT. **e)** Treinamento de análise de cena de ATT integrando informações de diversos serviços: SMS (PRO-AIM; SAMU); CET; Observatório DETRAN-SP. **f)** Organização de fluxo para análise de ATT. **g)** Composição da Comissão de Educação (municipal e estadual): Saúde, Transporte, Educação, Ong Criança Segura. **h)** Organização de atividades educativas na III Semana Mundial de Segurança Viária das Nações Unidas (maio/2015).

A participação dos técnicos foi bastante efetiva e compromissada com o trabalho. Os obstáculos surgiram quando houve a necessidade de integrar as informações entres setores municipais e estaduais (segurança pública). Embora esteja em vigor a Lei Federal nº 12.527, de 18/11/2011, que regula o acesso às informações, não foi suficiente para que se conseguisse acesso aos bancos de informações sobre ATT, resultando em interrupção das atividades.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Outras ações voltadas às questões de mobilidade urbana estão em andamento no MSP (Iniciativa Bloomberg e Observatório de Mobilidade Urbana e Saúde) e nesta etapa busca-se aproximação entre os setores e integração entre as ações.