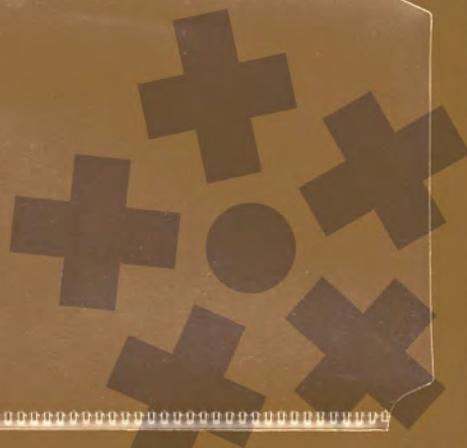


CONASS documenta

Cadernos de
informação técnica
e memória do Conass

45

PROJETO DE
ENFRENTAMENTO DA
MORBIMORTALIDADE
POR ACIDENTES
DE TRÂNSITO
(E-TRANSITAR)

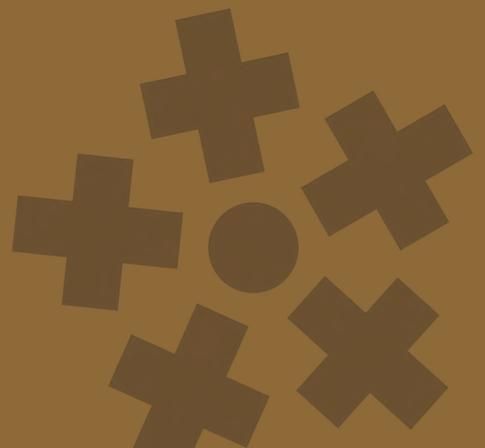


PROJETO DE
ENFRENTAMENTO DA
MORBIMORTALIDADE
POR ACIDENTES
DE TRÂNSITO
(E-TRANSITAR)

45

CONASS documenta

Brasília, 2022 | 1ª edição



© 2022 – 1.ª edição - Conselho Nacional de Secretários de Saúde

É permitida a reprodução parcial ou total desta obra desde que citadas a fonte e a autoria.

CONASS DOCUMENTA n. 45
Brasília, dezembro de 2022.



CONSELHO NACIONAL DE SECRETÁRIOS DE SAÚDE

Setor Comercial Sul, Quadra 9, Torre C, Sala 1105

Edifício Parque Cidade Corporate

CEP: 70.308-200

Brasília/DF – Brasil

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)**

P964 Projeto de enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito (E-Transitar) [livro eletrônico] / Organizadores Fernando Passos Cupertino de Barros, Mércia Gomes Oliveira de Carvalho. – Brasília, DF: Conselho Nacional de Secretários de Saúde, 2022.
277 p. – (Conass Documenta; v. 45)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

ISBN 978-65-88631-27-0

1. Segurança no trânsito – Política governamental – Brasil.
2. Mortes violentas – Prevenção – Brasil. I. Barros, Fernando Passos Cupertino de. II. Carvalho, Mércia Gomes Oliveira de.

CDD 363.1257

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

SECRETÁRIOS DE ESTADO DA SAÚDE

AC	Paula Augusta Maia de Faria Mariano	PB	Renata Valéria Nóbrega
AL	Gustavo Pontes de Miranda	PE	André Longo Araújo de Melo
AM	Anoar Abdul Samad	PI	Antônio Neris Machado Júnior
AP	Juan Mendes da Silva	PR	Carlos Alberto Gebrim Preto
BA	Adélia Maria Carvalho de Melo Pinheiro	RJ	Alexandre Otavio Chiepp
CE	Carlos Hilton	RN	Cipriano Maia de Vasconcelos
DF	Lucilene Maria Florêncio de Queiroz	RO	Semayra Gomes Moret
ES	Nésio Fernandes de Medeiros Junior	RR	Cecilia Smith Lorenzon Basso
GO	Sérgio Alberto Cunha Vêncio	RS	Arita Gilda Hübner Bergmann
MA	Tiago José Mendes Fernandes	SC	Aldo Baptista Neto
MG	Fábio Baccheretti Vitor	SE	Mércia Simone Feitosa de Souza
MS	Flávio da Costa Britto Neto	SP	Jeancarlo Gorinchteyn
MT	Kelluby de Oliveira	TO	Afonso Piva de Santana
PA	Rômulo Rodovalho Gomes		

DIRETORIA DO CONASS

PRESIDENTE

Nésio Fernandes de Medeiros Junior (ES)

VICE-PRESIDENTES

Região Centro-Oeste

Sandro Rogério Rodrigues Batista (GO)

Região Nordeste

Cipriano Maia de Vasconcelos (RN)

Região Norte

Juan Mendes da Silva (AP)

Região Sudeste

Fábio Baccheretti Vitor (MG)

Região Sul

cargo vago

EQUIPE TÉCNICA DO CONASS

SECRETÁRIO EXECUTIVO

Jurandi Frutuoso Silva

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Fernando P. Cupertino de Barros

ASSESSORIA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Fernando P. Cupertino de Barros

ASSESSORIA TÉCNICA

Carla Ulhoa André

ASSESSORIA JURÍDICA

Alethele de Oliveira Santos

Edson Claudio Pistori

Eliana Maria Ribeira Dourado

Fernando Campos Avendanho

Haroldo Jorge de Carvalho Pontes

Heber Dobis Bernarde

Luciana Toledo Lopes

Maria Cecília Martins Brito

Maria José Evangelista

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

Elizena Rossy

Luiza Tiné

Marcus Carvalho

Tatiana Rosa

Nereu Henrique Mansano

Rita de Cássia Bertão Cataneli

Tereza Cristina Amaral

COORDENAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

Antônio Carlos Rosa de Oliveira Junior

CONSELHO EDITORIAL

Alethele de Oliveira Santos

Fernando P. Cupertino de Barros

Jurandi Frutuoso Silva

Marcus Carvalho

COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

René José Moreira dos Santos

René José Moreira dos Santos

Tatiana Rosa

ORGANIZAÇÃO DO LIVRO

ORGANIZAÇÃO

Fernando Passos Cupertino de Barros
Mércia Gomes Oliveira de Carvalho

REVISÃO TÉCNICA

Fernando Passos Cupertino de Barros

COLABORADORES

Aline Tuane Oliveira da Cunha
Ana Cláudia Nóbrega
Ana de Fátima Cardoso Nunes
André Felipe Oliveira Gondim
Andréia Novo Volkmer
Aneth da Silva Benites Lino
Aparecido Samuel de Castro Cavalcante
Carla Diana de Mello Mendes Amorim
Carla Surama Barbosa de Oliveira
Diva Yara Mello Leite
Edna Pereira Rezende
Fabiana Abdon Prazeres
Fabiana Nobre
Francilene Rainone
Gerlane Carvalho de Oliveira
Graciele Oliveira Menezes
Herbert Lucas Silva dos Santos
Isaias Cardoso de Araújo Furtado Segundo
Jennifer Santos e Silva
Juliana Emanuely Alves de Moraes
Karla Danielly Anacleto
Karoline Gomes Rodrigues
Lorrayne Vieira Silva
Lucas Rodrigues da Silva
Luciana Farias Pereira
Marco Antonio de Moraes
Marco Aurélio de Oliveira Góes

Maria Amélia de Oliveira Costa
Maria Sueli Mendes Nogueira
Maria Teresa da Costa Freire
Mércia Simone Feitosa de Souza
Michele Alcantara de Almeida da Hora
Milton Gustavo Fleury
Mirian Matsura Shirrassu
Regianne Keyssi dos Santos de Araújo
Rejane Felicidade Soares
Rejane Mendonça Leal Silva
Renan da Cunha Soares Júnior
Renata Vieira de Souza Amaral
Rosiene Rosa Pires
Rosimar Piauilino Costa
Rosimeri Bertuzzi Alves
Sandra Luzia Barbosa de Souza
Simone Matias Gondim Silva
Steice Mavie Santos de Oliveira
Sueli de Oliveira Mendes
Suzete Maria de Queiroz
Teodoro Cardeal dos Santos Junior
Thalita Emanuelle de Lira Santos
Tharcia Purificação Machado dos Santos
Vanja Raquel Vasconcelos de Souza Lemos

REVISÃO ORTOGRÁFICA

Aurora Verso e Prosa

PROJETO GRÁFICO

Clarice Lacerda
Thales Amorim

EDIÇÃO E DIAGRAMAÇÃO

ALM Apoio à Cultura

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
INTRODUÇÃO	11
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DO ACRE	17
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DA BAHIA	39
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO DISTRITO FEDERAL	55
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL	69
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO	91
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DA PARAÍBA	115
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE PERNAMBUCO	147
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE PIAUÍ	167
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE	183
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	203
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE SERGIPE	221
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE SÃO PAULO	237
RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE TOCANTINS	257

APRESENTAÇÃO

APRESENTAÇÃO

O combate à morbimortalidade no trânsito é um dos maiores desafios da sociedade moderna. A cada ano, milhões de pessoas morrem ou se ferem em acidentes de trânsito, sendo estes um dos maiores motivos de morte no mundo.

Para minimizar esses índices, é necessária uma abordagem multidisciplinar, envolvendo ações de educação, fiscalização, engenharia de trânsito, saúde pública, entre outras. O desenvolvimento de políticas públicas, centradas na prevenção de acidentes e na redução de suas causas, é essencial para reduzir a morbimortalidade no trânsito. Além disso, a participação da sociedade é fundamental para o sucesso dessas medidas. Outrossim, a conscientização e a mobilização das pessoas são indispensáveis para que os problemas sejam enfrentados. Por fim, a adoção de tecnologias e a infraestrutura adequada para proporcionar a segurança e a fluidez no trânsito são cruciais para garantir a segurança de todos.

Nesse sentido, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass) iniciou, em 2019, o projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar), que tem como objetivos apoiar as Secretarias Estaduais de Saúde na implantação e/ou fortalecimento do Programa Estadual Vida no Trânsito; apoiar a construção e/ou fortalecimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito; e potencializar os instrumentos de gestão, propiciando maior eficiência na gestão dos agravos e das situações vinculadas aos acidentes de trânsito.

Este volume da série Conass Documenta apresenta os resultados do projeto nas Secretarias Estaduais de Saúde e suas repercussões no âmbito dos estados.

Boa leitura!

Nésio Fernandes de Medeiros Junior
Presidente do Conass

INTRODUÇÃO

A Organização Mundial da Saúde (OMS) reconhece a complexidade dos Acidentes de Transportes Terrestres e ressalta a necessidade de ampliar as ações dirigidas à vigilância, à prevenção e ao seu controle, no sentido de assumir outros processos sociais como determinantes, aliadas ao conceito da Promoção da Saúde (WHO, 2015).

A Declaração de Estocolmo de 2020 proclama a Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito, que tem como objetivo reduzir as mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% no período de 2021 a 2030.

Nesse contexto, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), que congrega os 27 Secretários de Estado da Saúde do Brasil – e que tem como missão articular, promover e disseminar a informação, a produção e a difusão do conhecimento, a inovação, o incentivo à troca de experiências no âmbito do SUS –, traz a pauta do trânsito para ser trabalhada pelos gestores estaduais.

Sendo assim, em 2017, o CONASS realizou o **I Seminário Internacional sobre Segurança no Trânsito – CONASS em Brasília/DF**, que contou com a presença de renomados palestrantes nacionais e internacionais, retomando nesse conselho a discussão dessa temática de grande relevância para a saúde.

Dando sequência, o **Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito do CONASS (e-Transitar)** foi lançado em junho de 2019 após várias agendas com os gestores estaduais de saúde, constando, dessa forma, no Mapa Estratégico do CONASS e vinculado ao Programa de Apoio às Secretarias Estaduais de Saúde (PASES) no eixo da Vigilância e Promoção da Saúde, conforme Figura 1.

Aderiram ao Projeto 15 Secretarias de Estado da Saúde (SES) das 5 regiões do Brasil: Norte: Acre e Tocantins; Centro-Oeste: Distrito Federal, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; Nordeste: Bahia, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe; Sudeste: Espírito Santo e

São Paulo; e Sul: Rio Grande do Sul. Cabe ressaltar que a população dos 15 estados representa atualmente 65% da população brasileira.

FIGURA 1. Mapa Estratégico do CONASS



O e-Transitar teve como objetivos apoiar as SES na implantação e/ou fortalecimento do Programa Estadual de Vida no Trânsito (PVT), apresentar os conteúdos do roteiro para a construção e/ou fortalecimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (AT), potencializar os instrumentos de gestão e propiciar maior eficiência na atuação sobre os agravos e das situações vinculadas aos AT.

Nesse sentido, foi desenvolvido um Guia para o enfrentamento da morbimortalidade por AT no intuito de contribuir com os secretários de saúde na estruturação de um Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por AT.

Em julho de 2019, foram iniciadas as visitas técnicas aos 15 estados, bem como a articulação com o Ministério da Saúde e com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), conjugando, assim, um conjunto de ações inerentes à construção e à divulgação de Boletins Informativos dos estados no site do CONASS, discussões para organização e aprimoramento dos Comitês Estaduais Intersectoriais de Enfrentamento da Morbimortalidade por AT, com

a respectiva produção dos planos de ação estaduais de enfrentamento da morbimortalidade por AT. Esse processo possibilitou a organização de uma rede de cooperação entre as SES, com o consequente desenvolvimento de pautas estaduais propiciando a ampliação da temática no âmbito dos Planos Estaduais de Saúde; apoio à capacitação das equipes gestoras estaduais e ampliação da articulação intersetorial com o foco na Promoção da Saúde.

Cabe ainda destacar que as agendas do Projeto e-Transitar não foram interrompidas no período da pandemia, sendo essas desenvolvidas via web-reuniões individuais com as coordenações das SES e agendas mensais com o grupo para discussão do processo de sistematização de estratégias e ações a serem desenvolvidas localmente, algumas destas com a presença de especialistas.

Em novembro de 2021, o CONASS realizou o Seminário Projeto e-Transitar: Relato de experiências estaduais, que teve como intuito a apresentação das experiências desenvolvidas pelos estados, bem como apontar caminhos para aprimoramento das agendas estratégicas para o Enfrentamento da Morbimortalidade por AT.

Como encaminhamento do referido seminário, foi idealizada a produção deste e-Book que tem como objetivo registrar 13 experiências estaduais que, ao longo desses anos, vêm sendo desenvolvidas no âmbito dos estados, possibilitando ampliação de um conjunto de ações estratégicas, com consequente articulação intersetorial.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DO ACRE

RELATO DE EXPERIÊNCIA DA SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE DO ACRE

1

Carla Diana de Mello Mendes Amorim¹, Rejane Mendonça Leal Silva²

INTRODUÇÃO

Os Acidentes de Trânsito (AT) representam um importante problema de saúde pública mundial. São considerados eventos que podem ser evitados e têm relação com aspectos como o espaço e tempo (WHO, 2009; WHO, 2013; BONILLA-ESCOBAR; GUTIÉRREZ, 2014).

O incremento do número de mortes e lesões demonstra a dimensão do problema que atinge especialmente os jovens (WHO, 2009). Os impactos desses eventos refletem negativamente no desenvolvimento socioeconômico devido aos gastos com saúde, previdência e potencial produtivo da sociedade (VASCONCELLOS, 2013).

O Brasil faz parte dos países que concentram quase metade das mortes provocadas por AT. Por esse motivo, participa da iniciativa mundial denominada Road Safety in Countries, para redução da morbimortalidade entre 2011 e 2020 (PEDEN, 2010). Assim, em 2015, o Ministério da Saúde registrou 38.651 mortes devido aos Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) e mais de 158 mil internações hospitalares na rede do Sistema Único de Saúde (SUS), envolvendo especialmente o grupo de motociclistas (BRASIL, ANO; BAHIA *et al.*, 2013).

De acordo com o Sistema de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde, no ano de 2011, no Brasil, 64,4% das vítimas por causas externas foram do sexo masculino e 35,4% foram do sexo feminino (BRASIL, 2011).

¹ Bióloga, bacharela em Direito, Pós-graduada em Saúde Pública, Coordenadora do Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito – CEPVT e Chefe do Núcleo de Vigilância em Violências e Acidentes da Secretaria de Estado da Saúde do Acre – SESACRE

² Enfermeira, Secretária Executiva do Programa Estadual Vida no Trânsito – SESACRE

Os ATT estão relacionados com deficiências e incapacidades temporárias ou permanentes, prejudicando a capacidade de realizar tarefas cotidianas e na qualidade de vida dessas vítimas, os quais ocasionam prejuízos econômicos e sociais pelos anos de produtividade ou de vida perdidos (COORDINATION AND MAINTENANCE GROUP, 2004).

Os países desenvolvidos representam uma maior priorização do transporte público e a existência de políticas públicas voltadas à inclusão social, possuindo as menores taxas de mortalidade por ATT em relação aos países emergentes apesar da maior frota de veículos (PAVARINO, 2009; VASCONCELOS, 2008).

As ações de prevenção à morbimortalidade dos ATT nos países emergentes não estão tendo o êxito esperado, pois os eventos envolvem uma série de fatores que impactam nas lesões, como: álcool e direção, velocidade excessiva e segurança nas vias públicas (PAVARINO, 2009).

Para a efetividade das medidas de prevenção, é importante realizar a implementação das políticas públicas voltadas para a redução dos ATT com ênfase nos fatores primários, secundários e terciários, considerando os grupos mais vulneráveis (OMS, 2012; WALDMAN; MELLO JORGE, 2009; WHO, 2004).

Vale salientar que algumas publicações sobre vigilância das lesões auxiliam na implementação de programas de prevenção. Além disso, os dados também sugerem que, atualmente, a maioria das mortes devido a lesões ocorre em países de baixa e média renda, e quase metade, em jovens, ou seja, aqueles com idade entre 15 e 44 anos (WHO, 2004; HOLDER *et al.*, 2001; PEDEN; MCGEE; SHARMA, 2002; BARTOLOMEOS, 2012).

Dessa forma, o Programa Vida no Trânsito (PVT) da Secretaria de Estado da Saúde do Acre (SESACRE) tem como objetivo principal promover a vigilância e o monitoramento dos ATT por meio de ações intersetoriais com instituições governamentais e não governamentais subsidiando os gestores na implementação de políticas de prevenção de lesões graves e fatais no trânsito.

O PVT visa estabelecer ainda diretrizes e definições de estratégias e atuação para promoção, prevenção e vigilância de ATT e seus fatores de riscos, colaborando com o monitoramento e a avaliação, no âmbito estadual, das ações programáticas e diretrizes da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências para desenvolver ações de melhoria na qualidade da informação dos bancos de dados de acordo com a competência de cada instituição, além de apoiar a implantação e/ou a implementação do PVT nos municípios (BRASIL, 2017).

DESENVOLVIMENTO

O estado do Acre possui 22 municípios e está dividido em 3 regionais de saúde: 1ª Região de Saúde do Baixo Acre e Purus, composta por 11 municípios – Acrelândia, Bujari, Capixaba, Jordão, Manoel Urbano, Plácido de Castro, Porto Acre, Rio Branco, Santa Rosa do Purus, Sena Madureira e Senador Guiomard; 2ª Região de Saúde do Alto Acre, integrada por 4 municípios – Brasiléia, Epitaciolândia, Assis Brasil e Xapuri; e 3ª Região de Saúde Juruá e Tarauacá/Envira, constituída por 7 municípios – Cruzeiro do Sul, Mâncio Lima, Rodrigues Alves, Porto Walter, Tarauacá, Feijó e Marechal Thaumaturgo (ESTADO DO ACRE, 2020c).

FIGURA 1. **Distribuição dos municípios do estado do Acre**



FONTE: PLANO ESTADUAL DE SAÚDE 2020 – 2023 (ESTADO DO ACRE, 2020c).

A população do estado, conforme Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, está estimada em 869.265 habitantes, e cerca de 5,94% da população é beneficiária da saúde suplementar, correspondendo a aproximadamente 45 mil pessoas. Assim, podemos inferir que quase 100% da população depende exclusivamente do SUS. As principais portas de entrada de urgência e emergência são públicas (Serviço de Atendimento Móvel de

Urgência – SAMU e Hospital de Urgência e Emergência/Pronto Socorro na Capital, Unidades de Pronto Atendimento (UPA), Hospitais e Unidades Mistas do interior – (todos sob gestão estadual) (ESTADO DO ACRE, 2020c)20.

A SESACRE é gestora da rede de assistência à saúde com relação aos procedimentos de Média e Alta Complexidade (MAC) ambulatorial e hospitalar (ESTADO DO ACRE, 2020).

O estado do Acre, por intermédio da SESACRE, implantou, no ano de 2012, o PVT, este vinculado ao Ministério da Saúde que visa à prevenção de ATT graves e fatais, utilizando informações qualificadas em parceria com diversas instituições e setores, como: Departamento Estadual de Trânsito do Acre – DETRAN-AC; Secretaria Municipal de Saúde (PVT/municipal de Rio Branco); Departamento Municipal de Transporte de Rio Branco – RBtrans; Polícia Rodoviária Federal (PRF); Universidade Federal do Acre (UFAC); Secretaria Municipal de Educação; Secretaria Estadual de Educação; Corpo de Bombeiros Militar do Acre; Secretaria de Justiça e Segurança Pública; Conselho Estadual de Saúde; Batalhão de Trânsito da Polícia Militar; Secretaria de Polícia Civil, entre outros.

As formalizações das parcerias para o desenvolvimento das ações foram inicialmente realizadas por ato do Secretário de Estado da Saúde, mediante portarias de nomeação de Comissões interinstitucionais e intersetoriais. Desde então, vem se reunindo periodicamente para garantir a execução das ações relacionadas com o Programa. O PVT foi implantado também no município de Rio Branco, cuja execução direta é realizada pela Secretaria Municipal de Saúde com apoio do PVT estadual.

No ano de 2019, com a mudança na gestão estadual, houve uma alteração no organograma funcional, assim, a Coordenação do Núcleo Técnico também foi substituída, apresentando, como um dos principais objetivos da nova gestão técnica, o resgate das parcerias com as instituições. Somado a isso, o PVT estadual começou a receber consultoria do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), por meio do Projeto de enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar), para o desenvolvimento das ações voltadas para a prevenção dos ATT e para a redução da morbimortalidade por ATT. A partir desse momento, várias estratégias foram iniciadas, como, por exemplo, apoio à elaboração do Decreto Governamental para a formalização. Dessa forma, o Decreto nº 6.786, de 9 de setembro de

2020, instituiu o Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito (CEPVT) (ESTADO DO ACRE, 2020b). garantindo uma maior legitimidade das ações no que concerne ao acompanhamento das ações e às competências de cada instituição envolvidas na temática de prevenção e redução dos ATT graves e fatais.

Atualmente, as instituições parceiras que integram o CEPVT têm como objetivo comum promover a vigilância, o monitoramento e a execução de políticas públicas voltadas para a redução da morbimortalidade por ATT em todo o estado.

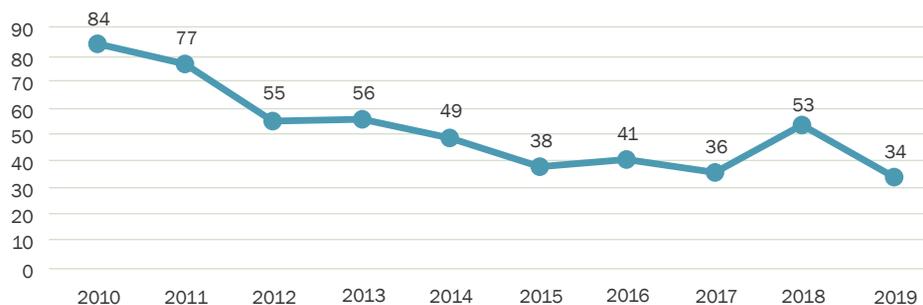
É importante destacar que o PVT estadual possibilitou o uso de dados qualificados dos ATT para subsidiar políticas públicas com ações coordenadas e desenvolvidas por diversos setores. Os dados são consolidados e resultam em relatórios epidemiológicos periódicos que definem os fatores de prevenção primária, secundária, e terciária, quais sejam; leis que regulamentam o limite de velocidade, uso de cinto de segurança e sistema de atendimento pré-hospitalar, por exemplo, que envolvem os acidentes. Os relatórios norteiam a tomada de decisão pelos gestores das instituições, especialmente do setor de trânsito e da Saúde, sendo este último, por sua vez, o que mais sofre com os acidentes devido à alta sobrecarga de atendimento nos hospitais, os quais, muitas vezes, exigem internações e tratamento prolongados.

De acordo com o relatório de monitoramento do PVT do ano de 2019, em Rio Branco, o tempo de permanência das vítimas por hospital (internações) devido aos acidentes graves, nesse mesmo ano, variou de 2 a 167 dias, o que demandou altos custos financeiros ao erário público. O principal fator de risco relacionado com os acidentes foi a velocidade excessiva, sendo que 80% dos acidentes envolveram motocicletas (ESTADO DO ACRE, 2019).

O ano de 2019 sofreu uma redução significativa dos óbitos por ATT se comparado ao ano de 2010, correspondendo a 40,48% de redução em relação ao ano de 2019 (Figura 2).

FIGURA 2. Número de óbitos por acidentes de transportes terrestres, no período de 2010 a 2019. Rio Branco, Acre.

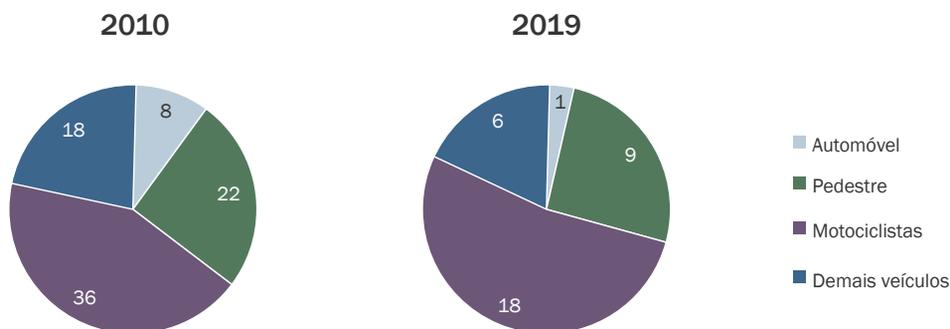
Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: RELATÓRIO DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO (ESTADO DO ACRE 2019).

É possível inferir também que houve redução de óbitos de motociclistas e pedestres em 2019 em relação a 2010, com decréscimo de 50% e 40,91%, conforme a Figura 3.

FIGURA 3. Número de óbitos por acidentes de transportes terrestres, por condição da vítima no ano de 2019 em relação ao ano de 2010. Rio Branco, Acre



FONTE: RELATÓRIO DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO (ESTADO DO ACRE, 2019).

O PVT garantiu o desenvolvimento de intervenções efetivas de segurança para a redução das mortes e feridos graves por meio de ações integradas – como campanhas educativas, entre outras – com intervenções prioritárias voltadas para o uso do cinto de segurança, redução de velocidade, aprimora-

mento da legislação e aumento da fiscalização sobre “beber e dirigir”, uso de capacete, transporte urbano sustentável e melhoria da infraestrutura viária.

No segundo semestre de 2019, a SESACRE aderiu ao Projeto e-Transitar do CONASS. Essa etapa do processo contribuiu para o avanço do Programa no estado.

No ano de 2020, com o advento da pandemia de covid -19, as intervenções presenciais, como campanhas educativas voltadas para a prevenção aos ATT no Acre, foram suspensas. O Decreto nº 5.465, de 16 de março de 2020, trouxe o isolamento e a restrição de eventos públicos em seu elenco de medidas de enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente dessa doença (ESTADO DO ACRE, 2020a).

Diante da situação da emergência em saúde pública, outras estratégias foram utilizadas, tais como: campanhas digitais, reuniões *on-line*, videoconferências etc. Vale salientar que a campanha digital promovida pelo DETRAN-AC alcançou mais de 300 mil compartilhamentos (Quadro 1).

De acordo com o Boletim Epidemiológico do Hospital Geral de Clínicas de Rio Branco, no ano de 2021, houve um incremento de atendimentos de vítimas devido aos ATT, um aumento de 950% de pacientes atendidos em 2021 em relação ao ano de 2020 (ESTADO DO ACRE, 2021).

Em conformidade com dados do Sistema de Informações Hospitalares do Acre, com relação às Autorizações de Internação Hospitalar (AIH), no ano de 202, o estado gastou, em média, R\$ 14 mil ao mês por um leito de UTI com despesas oriundas dos ATT (ESTADO DO ACRE, 2021). Perante essa situação, no ano de 2021, com o avanço da imunização contra a covid-19, as atividades foram retomadas gradualmente, permitindo a realização de ações no formato presencial (Quadro 1).

Uma das ações que vale destacar foi o Dia Mundial de Memória às Vítimas de Acidentes de Trânsito, que envolveu a participação de muitas instituições com grande visibilidade local, resultado de uma ampla divulgação na mídia e nas redes sociais.

QUADRO 1. **Ações/estratégias realizadas pelo Comitê do Programa Vida no Trânsito no período 2020-2021 – estado do Acre**

ITEM	AÇÕES/ESTRATÉGIAS	RESPONSÁVEIS	PARCERIAS	RESULTADO
1	Reunião presencial com o procurador do estado para os ajustes da minuta do decreto governamental de instituição do CEPVT. (31 de agosto de 2020)	SESACRE	Gabinete Civil do Estado	Elaboração e publicação do Decreto nº 6.786, em 9 de setembro de 2020, garantindo uma maior legitimidade no desenvolvimento das ações de prevenção aos ATT.
2	Oficina técnica para a expansão do PVT no município de Cruzeiro do Sul (2020)	SESACRE	Secretaria Municipal de Saúde de Cruzeiro do Sul CEPVT-Acre	Foi realizada uma Oficina técnica no município de Cruzeiro do Sul, em que foram apresentadas as etapas de implantação do PVT para os profissionais de saúde e do setor de trânsito.
3	Campanha “Maio Amarelo” (2021)	DETRAN-AC, Secretaria Municipal de Saúde de Rio Branco (SEMSA/Rio Branco- SESACRE, Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran-PM), PRF, Conselho Estadual de Saúde (CES), SEMSA /Rio Branco	Secretarias Municipais de Saúde Núcleos Estadual e Municipais de Educação em Saúde	Seis municípios, além da capital, realizaram ações: Brasiléia, Tarauacá, Senador Guiomard, Sena Madureira, Cruzeiro do Sul e Porto Acre. Divulgação com cards em redes sociais, totalizando mais de 300 mil compartilhamentos virtuais.
4	Semana Global pela Segurança no Trânsito (2021)	SESACRE e DETRAN-AC	Secretarias Municipais de Saúde Núcleos Estadual e Municipal de Educação em Saúde	Realizadas <i>blitze</i> educativas nos seis municípios: Brasiléia, Tarauacá, Senador Guiomard, Sena Madureira, Cruzeiro do Sul e Porto Acre.
5	Dia do motociclista realizado no dia 27 de julho de 2021	BPTran-PM, PRF, SEMSA Rio Branco, PVT estadual (SESACRE)	UFAC	Realizadas abordagens de condutores de motocicletas e orientações de motocicletas e orientações preventivas

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)

ITEM	AÇÕES/ESTRATÉGIAS	RESPONSÁVEIS	PARCERIAS	RESULTADO
6	Visita técnica para a expansão do PVT no município de Cruzeiro do Sul (20 a 23 de julho de 2021).	DETRAN-AC, SESACRE	Secretaria Municipal de Saúde de Cruzeiro do Sul	Realizada uma visita técnica no município de Cruzeiro do Sul, em que foram apresentadas as etapas de implantação do PVT para os profissionais de saúde e do setor de trânsito, sendo que as ações serão continuadas no ano de 2022.
7	Campanha digital de prevenção aos acidentes de transportes terrestres (outubro a novembro de 2021).	DETRAN-AC e SESACRE	BPTran-PM, PRF, SEMSA/Rio Branco	Divulgação com <i>cards</i> , mídia televisiva, jornais <i>on-line</i> e redes sociais.
8	Dia Mundial em Memória às Vítimas de Acidentes de Trânsito (19 de novembro de 2021)	DETRAN-AC, SEMSA-PVT/Rio Branco, SESACRE, BPTran-PM, PRF, CES, SEMSA/Rio Branco, Corpo de Bombeiros, RBTRANS, UFAC	Secretaria Estadual de Educação Polícia Civil	Divulgação na mídia televisiva, jornais <i>on-line</i> e redes sociais. Realizadas abordagens educativas, com exposição de simulações de acidentes de trânsito, entrega de materiais educativos e solenidade em homenagem às vítimas de trânsito com a presença de familiares e soltura de balões brancos.
9	Reunião de planejamento do dia em memória das vítimas de trânsito (8 de outubro de 2021)	SEMSA - PVT/- SEMSA -PVT/Rio Branco.	BPTran-PM PRF, PVT/Rio Branco (SEMSA), CES	Planejamento conjunto das ações em alusão ao dia em memória das vítimas de acidentes de trânsito.

É importante enfatizar também que a área técnica do PVT estadual participou ativamente de diversas discussões temáticas promovidas pelo Projeto e-Transitar do CONASS: Vigilância dos ATT (SES/PE); Métodos de análise dos dados dos ATT e aplicação da técnica de *linkage* entre bases de dados dos ATT; Mobilidade e Saúde; Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito; discussões internas sobre o desenvolvimento dos Programas de redução de

morbimortalidade nos estados; Planos Anuais de Trabalhos; Planos Estaduais de Saúde e Elaboração de Boletins Informativos Quadrimestrais (Quadro 2).

Essas atividades contribuíram para a troca de experiências e para o avanço no processo de execução das ações de prevenção e redução dos AT previstas no estado do Acre.

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

QUADRO 2. **Algumas agendas do Projeto e-Transitar/CONASS no período 2020-2021 – Participação no estado do Acre**

ITEM	AÇÕES/ESTRATÉGIAS	RESPONSÁVEL	PARTICIPANTES	RESULTADOS
1	Participação em web-reuniões para apresentação da situação do PVT estadual	CONASS	Quinze Secretarias Estaduais de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE)	Maior visibilidade das ações estaduais e troca de experiências com os estados que integram o Projeto e-Transitar.
2	Participação na web-reunião intitulada "Vigilância de Acidentes das lesões e mortes causadas por acidentes de trânsito". Uso de <i>linkage</i> de base de dados da saúde e do trânsito"	CONASS	Quinze Secretarias Estaduais de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE) Convidados da Universidade Federal de Goiás (UFG)	Alinhamento e atualização da temática de vigilância de acidentes de trânsito em conformidade com a metodologia do PVT. Apresentação do uso de <i>linkage</i> de base de dados da saúde e do trânsito, da plataforma do Ministério da Saúde.
3	Participação na web-reunião sobre a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030	CONASS	Quinze Secretarias Estaduais de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE) Representante OPAS	Discussão sobre a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030).

ITEM	AÇÕES/ESTRATÉGIAS	RESPONSÁVEL	PARTICIPANTES	RESULTADOS
4	Web-reunião sobre “Mobilidade Urbana na Perspectiva do Direito à Cidade e Mobilidade Urbana e Saúde”	CONASS	Quinze Secretarias Estaduais de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE) Convidados especialistas para exposição	Alinhamento e atualização sobre a temática abordada. Troca de experiências para uma possível aplicabilidade em âmbito local.
5	Web-reuniões técnicas mensais do Projeto e-Transitar promovidas pelo CONASS (2020-2021)	CONASS	Quinze Secretarias Estaduais de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE)	Alinhamento das ações estaduais no enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito.
6	Web-reuniões individuais SESACRE e consultora do Projeto e-Transitar	CONASS	SESACRE	Discussões para fortalecimento do processo de estruturação do PVT estadual.
7	Seminário de Relato de Experiências dos Estados do Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito e-Transitar do CONASS	CONASS	Quinze Secretarias Estadual de Saúde (AC, TO, DF, MS, MT, ES, SP, RS, BA, MA, PE, PI, PB, RN, SE)	Maior visibilidade das ações desenvolvidas pelas SES do Projeto e-Transitar. Troca de experiências das ações junto aos estados que compõem o Projeto e-Transitar. A SESACRE apresentou sua experiência do PVT.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante ao exposto, algumas estratégias foram priorizadas, entre elas: a intensificação das ações intersetoriais para o enfrentamento de prevenção aos ATT com a realização de campanhas educativas e outras ações contínuas voltadas para a sensibilização da população quanto á redução dos ATT; mais recentemente, a construção do Plano de Ação Integrado do ano de 2022 para a redução dos ATT, neste constando os principais fatores de riscos relacionados; o reforço, pelos órgão de trânsito, da fiscalização nas vias públicas;

o fortalecimento e a qualificação dos dados estatísticos para subsidiar as políticas públicas de prevenção.

No entanto, vale enfatizar que um dos desafios encontrados é a expansão do PVT no Acre. Entre os municípios do estado, Cruzeiro do Sul foi o que apresentou potencial técnico, pois possui representação local das principais instituições, inclusive do setor do trânsito. Somado a isso, podemos destacar as condições geográficas com relevo acidentado e ruas íngremes, o que sugere um maior fator de risco para ATT. Além desses aspectos, o município é o segundo maior em número de habitantes, sendo que, no período de 2018 a 2020, foram contabilizados 31 óbitos por ATT.

O planejamento das ações do PVT estadual está previsto nos instrumentos de gestão da SESACRE, quais sejam: Plano Estadual de Saúde (PES) e Programação Anual de Saúde (PAS), como eixo estratégico com resultado para a sociedade. A inserção das ações nos principais instrumentos de gestão é fundamental para a efetividade e alcance das metas.

Podemos inferir que as ações de prevenção e redução da morbimortalidade por AT no estado estão avançando, especialmente pela integração de diversos setores e instituições. Essa capilaridade entre as instituições facilita a realização de ações integradas contínuas e pontuais. Além disso, o Decreto nº 6.786, de 9 de setembro de 2021, o qual instituiu o CEPVT, garantiu a legitimidade das ações com uma maior sustentabilidade do Programa em todo o estado (ESTADO DO ACRE, 2020b).

No decorrer do desenvolvimento do programa, foram observados alguns aspectos que refletiram negativamente na execução do PVT, tais como: burocracia nos fluxos de aquisição de materiais destinados a manutenção e ações do PVT, e equipe técnica reduzida para atuar na equipe técnica e de gestão de dados. No entanto, a SESACRE implantou recentemente o Sistema Eletrônico de Informações – (SEI) que visa facilitar os fluxos e as solicitações pelos setores.

Outro desafio proposto para o ano de 2022 é a implantação da Vigilância dos Acidentes de Transportes Terrestre nas unidades de saúde sentinelas. Essa implantação é importante para subsidiar as ações estratégicas e integradas de prevenção aos ATT e a promoção de ambientes saudáveis.

Assim, para garantir a plena execução do PVT no estado, o Núcleo Técnico de Vigilância em Violências e Acidentes, responsável pela execução

do Programa, vem realizando parcerias intra e intersetoriais visando ao alcance das principais metas, com destaque para a redução em 50% da taxa de mortalidade por lesões de trânsito e em 50% da taxa de mortalidade de ocupantes de motocicletas/triciclos até o ano de 2030, previstas no Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis/Ministério da Saúde.

Por fim, é importante salientar a contribuição do Projeto e-Transitar/CONASS na agenda estadual, especialmente nas ações de enfrentamento dos ATT, que garantiu um direcionamento positivo das atividades desenvolvidas pelo Núcleo Técnico, por meio da promoção de diversas discussões temáticas, bem como pela troca de experiências entre os estados nos processos de planejamento, execução de ações estratégicas e monitoramento e avaliação dos principais indicadores pactuados nos instrumentos de gestão utilizados.

REGISTROS FOTOGRÁFICOS DOS EVENTOS REALIZADOS EM 2020 E 2021

FIGURA 4. **Dia em memória das vítimas de trânsito (2021) – SESACRE, RBtrans, DETRAN, PRF, UFAC, Corpo de Bombeiros, BPTran-PM, Polícia Civil, SEMSA**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, DETRAN-AC, 2021.

FIGURAS 5, 6 e 7. **Maio Amarelo, Semana Global de Segurança no Trânsito, Reunião do CEPVT e Dia do Motociclista (2021)**

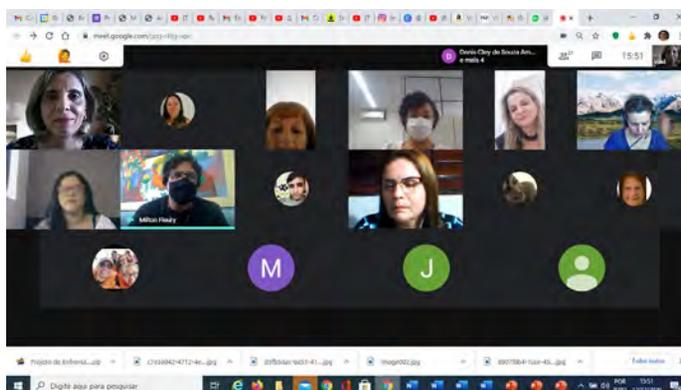
Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, DETRAN-AC, 2021.

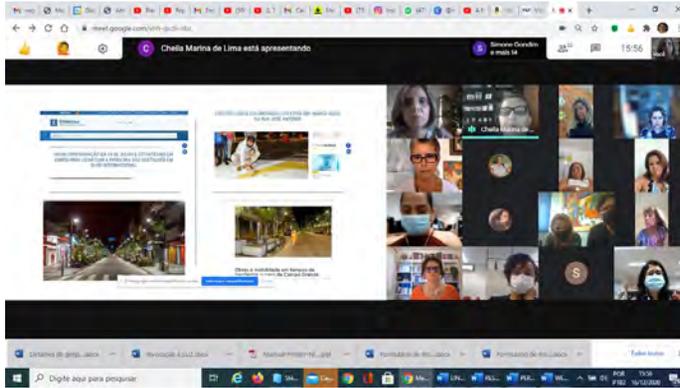
REUNIÕES ON-LINE E PRESENCIAIS:

FIGURA 8: **Web-reunião Projeto e-Transitar CONASS – Alinhamento das atividades, 2020**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2020.

FIGURA 9 **Web-reunião Projeto e-Transitar CONASS – Tema Mobilidade Urbana e Saúde, 2020**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2020.

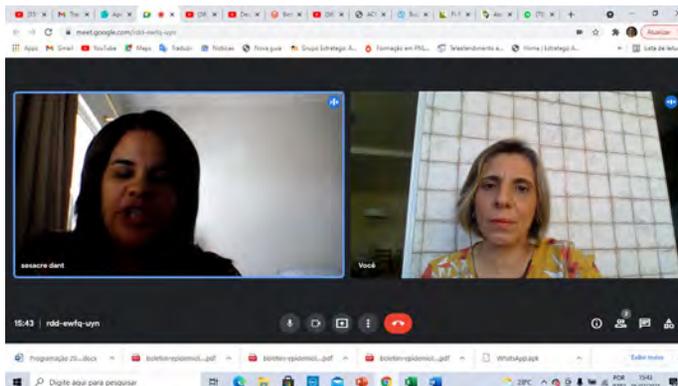
FIGURA 10. **Web-reunião grupo do Projeto e-Transitar, 2021**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2020.

FIGURA 11. **Web-reunião individual do Projeto e-Transitar – CONASS e SESACRE 2021**

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2021.

FIGURA 12. **Web-reunião grupo do Projeto e-Transitar, 2021**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2021.

FIGURA 13. **Reunião do Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito do Acre, 2021**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2021.

FIGURA 14. **Oficina técnica para expansão do PVT no município de Cruzeiro do Sul e Visita técnica no Hospital do Juruá no município de Cruzeiro do Sul, 2020**



FIGURA 15 e 16: **Reunião técnica no município de Cruzeiro do Sul em parceria com o DETRAN-AC, para a expansão do PVT, 2021**



FONTE: ARQUIVOS SESACRE, 2021.

REFERÊNCIAS

BAHIA, C. A. *et al.* Acidentes de transporte terrestre no Brasil: mortalidade, internação hospitalar e fatores de risco no período 2002-2012. *In*: BRASIL, Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. **Saúde Brasil 2012: uma análise da situação de saúde e dos 40 anos do Programa Nacional de Imunizações**. Brasília: Ministério da Saúde; 2013. P. 299-326.

BARTOLOMEOS, K. (ed.). **Fatal injury surveillance in mortuaries and hospitals: a manual for practitioners**. Geneva: WHO, 2012. Disponível em: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/75351/9789241504072_eng.pdf. Acesso em: 15 mar. 2022.

BONILLA-ESCOBAR, F. J, GUTIÉRREZ, M. I. Injuries are not accidents: towards a culture of prevention. **Colombia Médica**, v. 45, n. 3, p. 132-135, 2014. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25386040/>. Acesso em: 25 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito**, Brasília, DF Ministério da Saúde, 2017.

BRASIL. **Sistema de Informação Hospitalar**. Brasília: CGIAE/Secretaria de Vigilância em Saúde-SVS, 2013 Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0203/>. Acesso em 28 mar. 022.

BRASIL. **Sistema de Informações sobre Mortalidade**. Brasília: CGIAE/Secretaria de Vigilância em Saúde-SVS, 2013. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205/>. Acesso em 27mar.2022.

BRASIL. **Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes**. Brasília: CGIAE/Secretaria de Vigilância em Saúde-SVS, 2011. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?viva/2011/viva11p.def>. Acesso em: 25 marc. 2022.

COORDINATION AND MAINTENANCE GROUP. **International Classification of External Causes of Injuries (ICECI) version 1.2**. Amsterdam: Consumer Safety Institute, Adelaide: AIHW National Injury Surveillance Unit, 2004. Disponível em: <https://www.whofic.nl/sites/default/files/2018-05/ICECI%20in%20English.pdf>. Acesso em: 26 marc. 2022.

ESTADO DO ACRE. Boletim **Epidemiológico do Hospital Geral de Clínicas de Rio Branco**. Rio Branco: [s. n.], 2021.

ESTADO DO ACRE. Decreto nº 5.465, de 16 de março de 2020. Dispõe sobre medidas temporárias a serem adotadas, no âmbito do Estado do Acre, para enfrentamento da emergência **Diário Oficial do Estado do Acre**: Gabinete do Governador, Rio Branco, ano 53, n. 12.760, p. 2-3, 17 mar. 2020a.

ESTADO DO ACRE. Decreto nº 6.786, de 9 de setembro de 2020. Institui, no âmbito da Secretaria de Estado de Saúde – SESACRE, o Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito – CEPVT. **Diário Oficial do Estado do Acre**: Gabinete do Governador, Rio Branco, ano 53, n. 12.877, p. 3, 10 set. 2020b.

ESTADO DO ACRE. Secretaria de Estado da Saúde. **Plano Estadual de Saúde, 2020 - 2023**. Rio Branco: SESACRE, 2020c. Disponível em: <https://www.conass.org.br/wp-content/uploads/2016/04/PLANO-ESTADUAL-DE-SAUDE-PES-2020-2023-VF.pdf>. Acesso em: 16 marc. 2022.

ESTADO DO ACRE. Secretaria de Estado da Saúde. **Relatório de Monitoramento**. Programa Vida no Trânsito. Rio Branco, SESACRE, 2019.

HOLDER, Y., *et al* (eds.). **Injury Surveillance Guidelines**. Geneva: WHO, 2001. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42451/9241591331.pdf?sequence=1/>. Acesso em: 15 marc. 2022.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito**: resumo. Brasília. OMS, 2012. Disponível em: <https://www.paho.org/bra/dmdocuments/Relatorio%20Mundial%20Lesoes.pdf/>. Acesso em: 15 marc. 2022.

PAVARINO, F. R. V. morbimortalidade no trânsito: limitações dos processos educativos e contribuições do paradigma da promoção da saúde ao contexto brasileiro. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 18, n. 4, p. 375-384, 2009.

PEDEN, M. Road safety in 10 countries. **Injury Prevention**, [s. l.], v. 16, n. 6, p. 433, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1136/ip.2010.030155/>. Acesso em: 25 marc. 2022.

PEDEN, M.; MCGEE, K.; SHARMA, G. **The injury chart book: a graphical overview of the global burden of injuries**. Geneva WHO, 2002. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42566/924156220X.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2022.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri: Manole, 2013.

VASCONCELOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, n. 119/20, p.127-142, 2008.

WALDMAN, E. A.; MELLO JORGE, M. H. Vigilância para acidentes e violência: instrumento para estratégia de prevenção e controle. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 71-79, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/P5NrXStVXhBjd9GR8KsGyvf/abstract/?lang=pt/>. Acesso em: 15 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action**. Geneva: WHO, 2013. Disponível em: https://www.google.com.br/books/edition/Global_Status_Report_on_Road_Safety_2013/. Acesso em: 26 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety: time for action**. Geneva: WHO, 2009. Disponível em: https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/vid_global_status_report_en.pdf. Acesso em: 25 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Guidelines for conducting community surveys on injuries and violence**. Geneva: WHO, 2004. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/handle/10665/42975?locale-attribute=pt&mode=full/>. Acesso em: 15 mar. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DA BAHIA

Graciele Oliveira Menezes¹, Ana de Fátima Cardoso Nunes², Edna Pereira Rezende³, Michele Alcantara de Almeida da Hora⁴, Fabiana Abdon Prazeres⁵, Tharcia Purificação Machado dos Santos⁶

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito constituem-se como um importante problema de Saúde Pública no Brasil e no mundo, resultando em elevado número de mortos e feridos. Suas altas taxas de morbimortalidade são consequências da rápida urbanização e da insuficiência de uma infraestrutura urbana apropriada, de uma legislação frágil e de um carente suporte de fiscalização viária (NETO *et al.*, 2012).

Nesse cenário, os estudos realizados por Carneiro e Allis (2021) evidenciam o Sinistro de Trânsito (ST) como a oitava causa de morte em nível global, sendo projetada para alcançar o quinto lugar até 2030. Ademais, segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), estima-se que ocorra 1,2 milhão de mortes e de 20 a 50 milhões de lesões a cada ano em decorrência dos acidentes de trânsito. Desse total de óbitos, cerca de 90% ocorrem em países de baixa e média renda (CARNEIRO; ALLIS, 2021).

Em face dessas informações, observa-se que há uma insuficiência nas medidas de segurança viária adotadas nos países de baixa e média renda, ocasionando um aumento no número de mortes desproporcionais em relação aos países desenvolvidos (WHO, 2015).

1 Enfermagem, Técnica Causas Externas da SES/BA

2 Odontologia, Coordenação de Doenças e Agravos Não Transmissíveis

3 Enfermagem Sanitarista, Consultora OPAS

4 Enfermagem, Técnica RHC RCBP

5 Enfermagem, Técnica DCNT

6 Sanitarista, Residente ISC epidemiologia

Em contrapartida, a OMS declara que, em 2015, houve uma estabilização no número de mortes por lesões no trânsito desde 2007 em nível mundial (WHO, 2015). Tais modificações processam-se das ações implementadas nos últimos anos, com destaque para iniciativa internacional conhecida como Road Safety in Ten Countries (Projeto de Vida no Trânsito) (PAVARINO, 2016).

O Projeto Vida no Trânsito (PVT) propõe intervenções efetivas de segurança no trânsito que levam à redução de mortes e de feridos graves. No Brasil, essa proposta foi instituída pelo Ministério da Saúde em cooperação técnica com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) como resposta ao Plano da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 a 2020. O PVT iniciou em cinco capitais brasileiras e, a partir de 2012, foi expandido para todas as capitais do Brasil e municípios com mais de 1 milhão de habitantes (BRASIL, 2017).

Por conseguinte, em apoio às estratégias já instituídas no PVT, em meados de 2019, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) lançou o Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar), que visa potencializar os instrumentos de gestão, permitindo uma maior eficiência no monitoramento dos agravos e das situações vinculadas à violência no trânsito, por meio de apoio técnico às gestões das Secretarias Estaduais de Saúde (SES) na implantação e/ou fortalecimento do PVT.

Assim, a elaboração deste capítulo para o *e-book* destaca a Bahia na implantação do PVT e seus principais desafios no enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito no estado, bem como a participação no Projeto e-Transitar do CONASS.

DESENVOLVIMENTO

CARACTERIZAÇÃO DO ESTADO E PROCESSO DE ADESÃO AO PVT

O estado da Bahia é o maior da região Nordeste. Ele representa o quinto em extensão territorial (564.760,427 km²), ocupando 6,63% da área do país e 36,3% dessa região. Faz fronteira com outros oito estados brasileiros, e, após reforma administrativa, seu território foi dividido em nove Macrorregiões de Saúde (Centro-Leste, Centro-Norte, Extremo Sul, Leste, Nordeste, Norte, Oeste, Sudoeste e Sul) e 28 Regiões de Saúde, conforme Decreto nº

16.075, de 14 de maio de 2015 (BAHIA, 2015). A rede rodoviária apresenta uma extensão de 119.639 km. Desse total, 5.093 são federais, 14.940 são estaduais e 99.606 são municipais. Dentre as principais rodovias do estado, podemos destacar as BR-116, 020, 242, 135, 101, 324 e 407; e as BA-172, 052 e 093 (BAHIA, 2016).

No que tange ao processo de implantação do PVT no estado, este teve início mediante adesão do município de Salvador ao Programa no ano de 2012. Entre as etapas necessárias, para sua implantação e operacionalização, foi instituído o Comitê Municipal do PVT, que é composto por: Secretaria Municipal de Saúde (Setor de Doenças e Agravos não Transmissíveis/Vigilância Epidemiológica, Subcoordenação de Informação em Saúde – SUIIS); Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU); Secretaria da Saúde do Estado da Bahia – SESAB (Diretoria de Vigilância à Saúde/Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Coordenação de Doenças e Agravos não Transmissíveis); Superintendência de Trânsito e Transporte de Salvador (TRANSALVADOR); Secretaria de Segurança Pública (SSP-BA)/Instituto Médico Legal (IML)/Departamento de Polícia Técnica (DPT); Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN); Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Estadual (PRE); Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET); e Universidade Federal da Bahia (UFBA).

Para efetivação do PVT, um dos eixos primordiais é a qualificação da informação baseada na integração dos bancos de dados de acidentes, internamento e óbitos, com a participação da Vigilância Epidemiológica municipal, da TRANSALVADOR e da PRF. Ressalte-se que a qualidade da informação se faz importante para a implantação de ações efetivas diante do cenário do trânsito vivenciado pelos cidadãos soteropolitanos, a partir de uma ampliação da percepção da realidade ao integrar os bancos de dados, instituições e atores com papéis – essenciais e distintos – que não se comunicavam até a implantação do PVT.

O ano de 2018 foi marcado pela evidência da experiência exitosa do Ministério da Saúde, na OPAS/OMS, na realização do trabalho intersetorial proporcionado por uma das diretrizes do PVT – que orienta o planejamento participativo, integrado com descentralização administrativa e intersetorial. A implantação do PVT Salvador possibilitou concretizar a redução dos 50% das mortes e ferimentos no trânsito em 2018, um dos objetivos previstos na Década pela Segurança no Trânsito.

Por conseguinte, a formalização à adesão ao Projeto e-Transitar do Programa de Apoio às Secretarias Estaduais de Saúde (PASES) do CONASS ocorreu em 13 de setembro de 2019, quando o secretário em exercício, Fábio Vilas Boas, assinou o termo, comprometendo-se a disponibilizar espaço físico e equipamentos audiovisuais necessários para realização das reuniões, oficinas locais, assegurando a participação da equipe nas atividades propostas pelo projeto e promovendo a divulgação do projeto no âmbito da SESAB.

À vista disso, o Projeto e-Transitar fortaleceu a dinâmica no estado, dentro da Coordenação de Agravos Não Transmissíveis (CODANT) na Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVEP) do Estado da Bahia, considerando a orientação da metodologia do Guia Vida no Trânsito (BRASIL, 2017) para construção do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito, como: a constituição da equipe de gestão de dados; a identificação das fontes de informação de cada instituição; o mapeamento dos processos e fluxos de dados de cada fonte de informação; a integração e o relacionamento das bases de dados; a geração da lista única de vítima; a reclassificação de vítimas e acidentes; a análise de fator de risco e condutas de risco; e a definição dos fatores-chave de risco locais.

No entanto, no período de 2019 a 2021, as ações locais presenciais foram interrompidas por um cenário inicialmente de mudanças na gestão e redução do quadro de recursos humanos: quando muitos servidores se aposentaram, outros solicitaram transferência para outras lotações, enquanto estatutários. Complementarmente a isso, a pandemia da covid-19, em 2020, contribuiu significativamente para o processo de estagnação do segmento de expansão do PVT, assim como o desenvolvimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito do Projeto e-Transitar.

Nesse período, destacamos as agendas do Projeto e-Transitar por meio da realização de web-reuniões mensais com o grupo das coordenações e equipes técnicas das 15 SES que aderiram ao Projeto, das quais a SESAB esteve participativa. Nas discussões, destacamos alguns dos temas abordados: vigilância de óbito por acidentes de trânsito (tendo a SES/PE apresentado o sistema próprio de vigilância organizado há mais de dez anos); métodos de análise dos dados dos Acidentes de Transportes Terrestres (ATT) e aplicação da técnica de *linkage* entre as bases de dados; apresentação da plataforma

de monitoramento construída pela Universidade de Goiás em parceria com o Ministério da Saúde; Segunda Década de Segurança Viária e Mobilidade e Saúde; importância à intersectorialidade e do *advocacy*; discussão sobre a importância dos Planos Estaduais de Saúde (PES), da Programação Anual de Saúde (PAS); além do apoio interno para elaboração de Plano de Trabalho Anual (PAT), Planos de Ação Estaduais de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito e de Boletins Informativos Quadrimestrais dos Estados.

Paralelo ao mesmo período, notam-se alguns avanços no âmbito do estado da Bahia, com relevância para o desenvolvimento do monitoramento e redução dos acidentes de trânsito, a exemplo da criação do Comitê Gestor de Segurança de Viária, presidido pelo Conselho Estadual de Trânsito da Bahia (CETTRAN/BA). Outrossim, houve a revisão publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, por meio da NBR 10697:2020 (ABNT, 2020), que redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas relativas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais a incidentes de trânsito. A norma corrige a expressão “acidente de trânsito”, substituída por “sinistro de trânsito”, e suprime o entendimento de sinistro “não premeditado”.

Ademais, com o intuito de melhorar a captação dos dados de morbidade por acidentes de trânsito, o Estado da Bahia inseriu a notificação do agravo no Sistema de Notificação e Agravos (SINAN), iniciado em 2017, que foi regulamentada por meio da Portaria nº 1.290, de 9 de novembro de 2017 (BAHIA, 2017). Assim, ficou definida e atualizada a Lista Estadual de Notificação Compulsória de Doenças, Agravos e Eventos de Saúde Pública nos Serviços de Saúde Públicos e Privados – à época, foi colocado CID V-87 (Acidente de Trânsito de Tipo Especificado, mas sendo desconhecido o modo de transporte da Vítima). Contudo, esse processo passa atualmente por reformulação, pois a ficha (notificação individual) utilizada para a notificação não é específica e, por conseguinte, não possibilita a identificação do perfil epidemiológico das vítimas e o contexto da ocorrência dos acidentes, o que permitiria a implementação das ações com vista à redução da morbimortalidade decorrente do agravo (BAHIA, 2017).

O Comitê Gestor de Segurança Viária é criado com intuito de aplicar a Política de Segurança Viária no estado, baseada no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614,

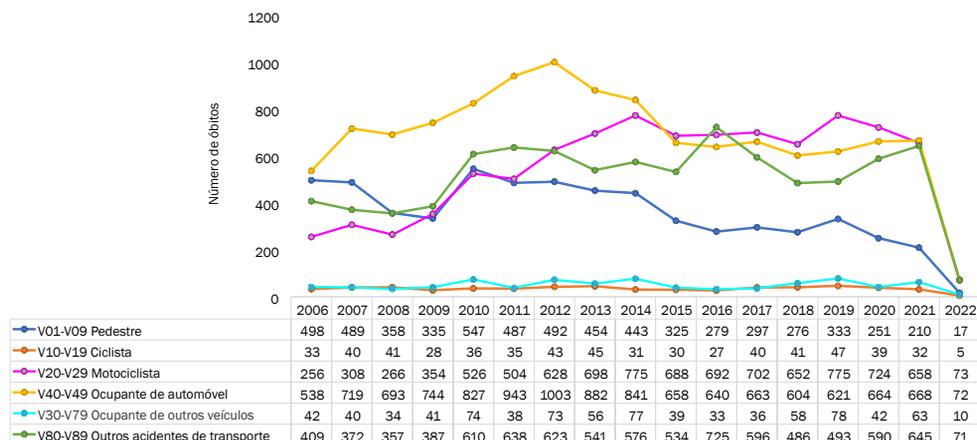
de 11 de janeiro de 2018, que acrescenta o art. 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 2018). Esse plano propõe um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito por trazer o direcionamento na ampliação das ações já previstas no PVT por intermédio da atuação do Comitê Estadual, que foi recentemente implantado. Dessa maneira, neste momento, há duas frentes paralelas com propostas similares para a gestão de trânsito na Bahia, visto que o PVT implantado em Salvador tem previsão de ampliação para o estado, por meio do apoio do CONASS. Nesse ínterim, mesmo com a equipe reduzida, foi mantida a participação nas web-reuniões do Projeto e-Transitar com o propósito de estimular as ações em âmbito estadual.

ANÁLISE SITUACIONAL DOS ÓBITOS POR ACIDENTES DE TRÂNSITO DE 2006 A 2022

Na Bahia, entre os anos de 2006 e 2022, foram registrados 197.862 óbitos por causas externas; destes, 19,56% (38.706) foram por acidentes de trânsito, ficando atrás apenas dos homicídios. Quanto aos acidentes de transportes, a análise da série histórica 2006-2016 demonstra, a partir de 2013, uma tendência de declínio no número de óbitos de dois dos principais grupos de vítimas: pedestres e ocupantes de automóveis. Para 2021/2022, os dados são preliminares (Figura 1).

Observa-se ainda que, entre os anos de 2019 e 2021, os óbitos por motociclistas alcançaram um novo aumento: em 2019, corresponderam a 33% (775); em 2020, a 31,34% (724); e em 2021, a redução dos óbitos, 28,91% (658), pode ser pela preliminaridade dos dados, devido ao fechamento anual do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). Questões relacionadas com aumento da frota de motocicletas, velocidade excessiva e não uso dos equipamentos de segurança têm contribuído para o elevado número de óbitos. Destaque-se também a interiorização das mortes de motociclistas (SOUZA *et al.*, 2020).

FIGURA 1. Número de óbitos por acidentes de trânsito de acordo com o grupo de vítimas. Bahia, 2006-2022*

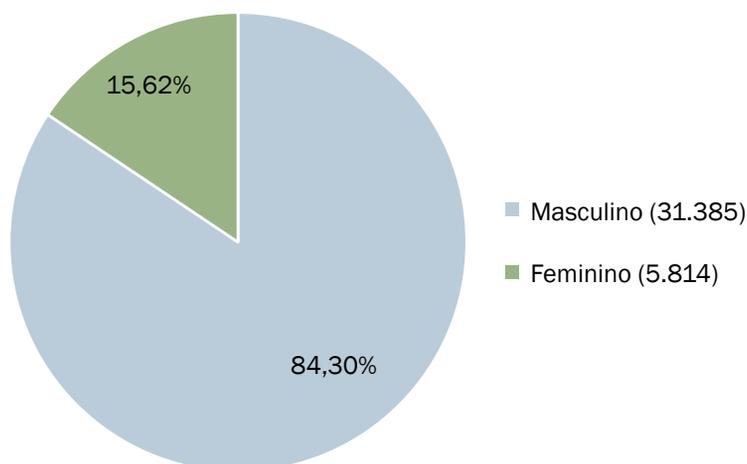


FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

As maiores vítimas fatais por acidentes de trânsito foram pessoas do sexo masculino, 84,30% (31.385) (Figura 2).

FIGURA 2. Percentual de óbitos por acidentes de trânsito de acordo com o sexo. Bahia, 2006-2022*



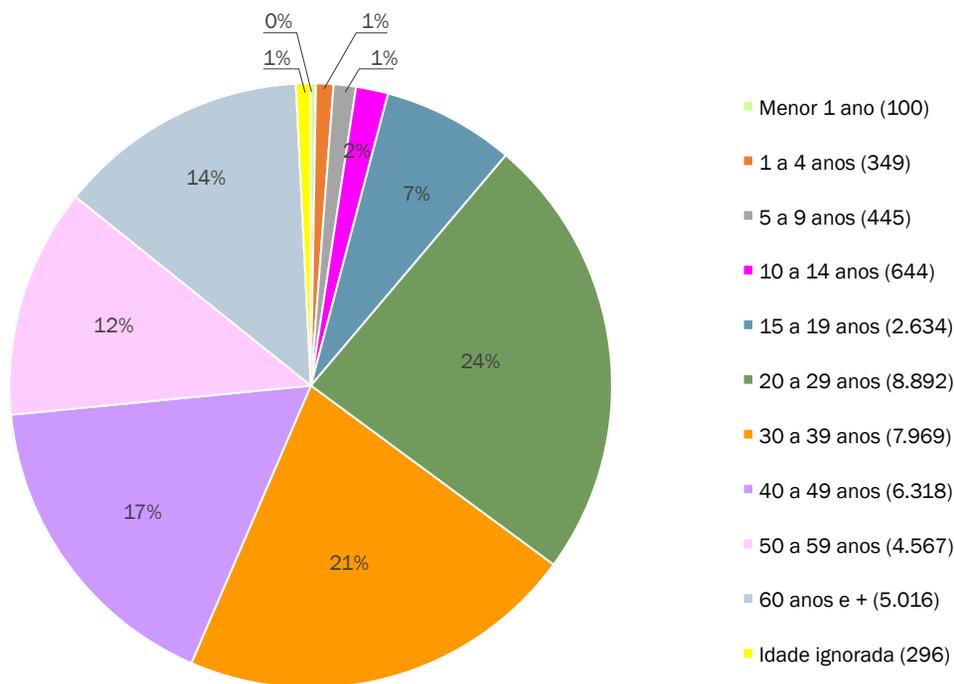
FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

Quanto à faixa etária, predominaram os adultos jovens (20 a 49 anos), correspondendo a 62% (23.179) das mortes por acidentes de trânsito (Figura 3). De forma desagregada, a faixa dos 20 aos 29 anos lidera com 24% (8.892).

FIGURA 3. **Percentual de óbitos por acidentes de trânsito de acordo com a faixa etária. Bahia, 2006-2022***

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

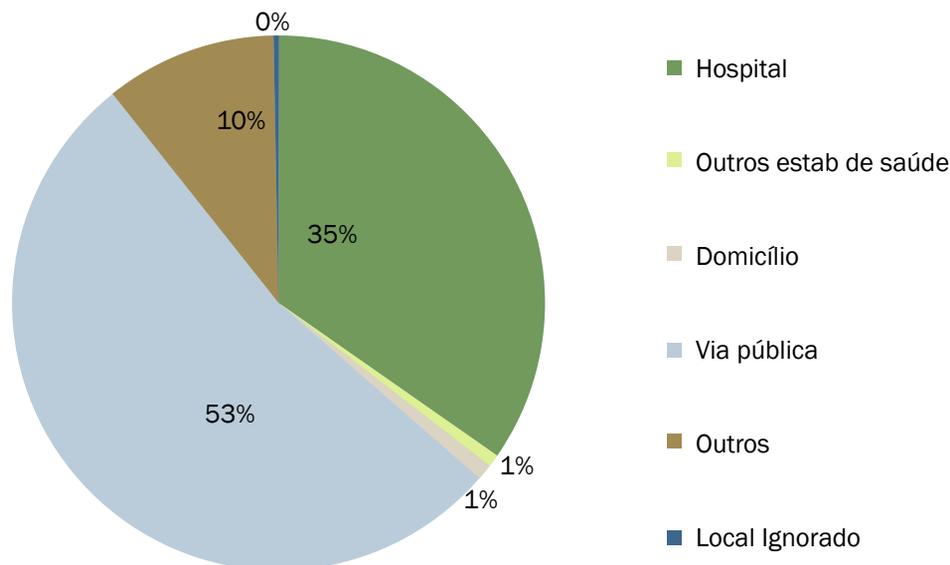


FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

Os dados demonstram que a maioria das vítimas – 52,96% (19.716) – foi a óbito no local de ocorrência do acidente, ou seja, na via pública (Figura 4). Isso traduz a gravidade das lesões causadas, a necessidade de identificar os fatores contributivos para a ocorrência dos acidentes e a implementação das políticas públicas voltadas à prevenção do agravo.

FIGURA 4. **Percentual de óbitos por acidentes de trânsito de acordo com o local de ocorrência do óbito. Bahia, 2006-2022***



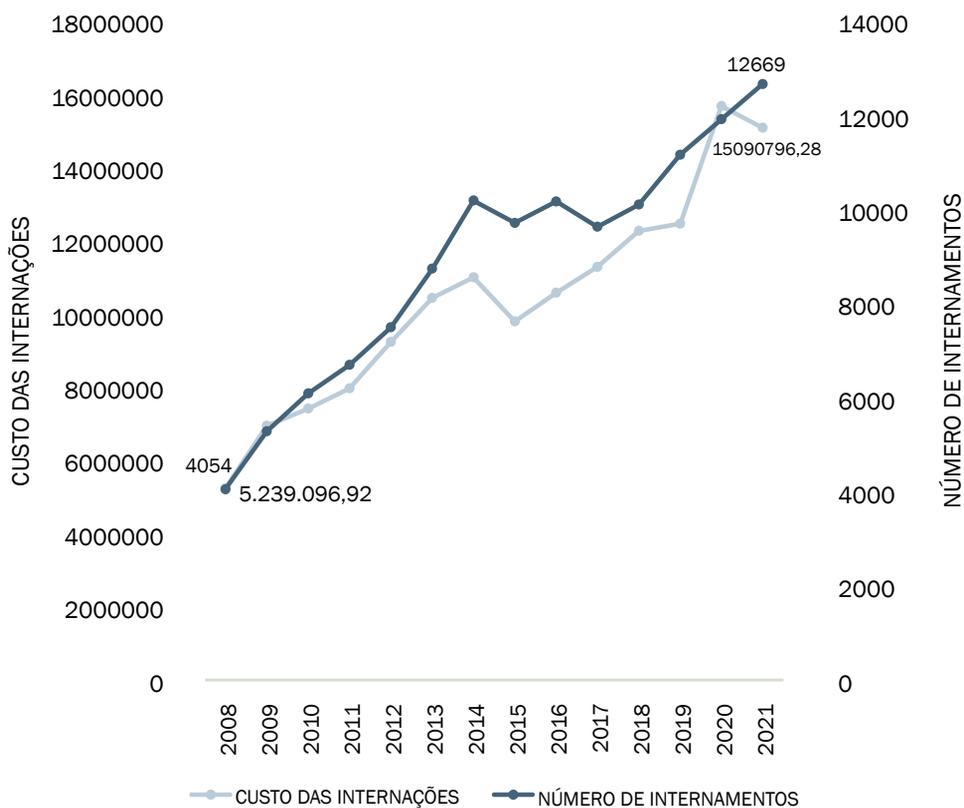
FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

Os dados de morbidade sobre os acidentes de trânsito no estado, aqui representados pelas internações hospitalares do agravo, revelam que, no período de 2008 a 2021, foram registrados no Sistema de Informação Hospitalar (SIH) 954.786 internações decorrentes das causas externas com o custo de R\$ 957.087.846,20. Destas, 123.938 (13%) foram por acidentes de trânsito, e o custo correspondente foi de R\$ 145.545.135,30. A análise da série histórica 2008-2021 demonstra que tanto o número de internamentos quanto o custo das Autorização de Internação Hospitalar (AIH) apresentaram tendência similar com crescimento no período 2008-2014; pequeno declínio no intervalo 2014-2015; e até 2021, apresentou pouca flutuação, mantendo a tendência de crescimento. O incremento entre 2008 e 2021 foi de 212,5% para o número de internamentos, passando de 4.054 (2008) para 12.699 (2021); e de 188% para os custos com as internações, passando de 5.239.096,92 (2008) para 15.090.796,28 (2021) (Figura 5).

FIGURA 5. **Número de internamentos e custos das internações hospitalares por acidentes de transportes terrestres. Bahia, 2008-2021***

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 14/03/2022 – SISTEMA DE INTERNAÇÃO HOSPITALAR/ SIH/SUS.

Diante da situação observada no panorama de trânsito da Bahia, pode-se ressaltar a importância da equipe CODANT/DIVEP na participação do Comitê Gestor do Projeto Vida no Trânsito em Salvador, instituído pelo Decreto Municipal nº 24.326, de 2 de outubro de 2013, e do seu Grupo de Análise. Este tem como finalidade analisar os fatores contributivos para a ocorrência dos acidentes de trânsito com mortes e lesões graves e subsidiar o planejamento de ações efetivas para redução desse indicador, realizando o monitoramento dos acidentes de trânsito no município de

Salvador e a qualificação das informações por meio do *linkage* dos bancos de dados de mortalidade e da TRANSALVADOR, além dos laudos das perícias realizadas pelo DPT/SSP-BA. Ademais, desde 2017, passamos a contar, também, com o banco de dados da PRF.

Considerando as diretrizes do PVT e a complexidade para o enfrentamento dos fatores envolvidos para a ocorrência dos acidentes no trânsito, em que a intersetorialidade, o compartilhamento e a cooperação são primordiais ao seu enfrentamento, podemos concluir que: houve avanços significativos em relação à implementação do PVT no município de Salvador; foram fortalecidos os vínculos de colaboração e cooperação dos setores envolvidos com o Trânsito e da saúde (TRANSALVADOR, DIVEP, DPT, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB, SUIS, SAMU, PRF), além dos avanços em relação ao *linkage* dos bancos de dados e do aprimoramento do processo de análise dos casos de acidentes fatais que tem como finalidade subsidiar ações de prevenção até 2023.

A análise do banco de dados único possibilita realizar o levantamento dos acidentes de trânsito; dos grupos de vítimas prioritários; dos locais com maior incidência de acidentes graves e fatais, além das condutas que levam aos acidentes e aos óbitos. Contudo, destaca-se que, ainda, não conseguimos expandi-la para os demais municípios do estado da Bahia.

A pandemia da covid-19 teve início na China em 31 de dezembro de 2019 e seu primeiro caso confirmado no Brasil em 26 fevereiro de 2020. Este período vem sendo marcado pela alta circulação de motociclistas, sobretudo na atuação dos serviços de entrega, cuja demanda foi ampliada em 2020 diante da necessidade de manter o isolamento social. Contudo, é uma prática que deve perdurar pós-pandemia e que precisa de um olhar mais atento para a segurança desses condutores – assim como a tendência de outra categoria, que é o que já desponta como nova tendência entre os baianos, seja como atividade física ou oportunidade de trabalho.

No período de 2019 a 2021, observa-se uma discreta redução (-3,04%) da taxa de mortalidade dos óbitos por acidentes de trânsito (Quadro 1).

QUADRO 1. **Número de óbitos e taxa de mortalidade por Acidentes de Trânsito, segundo ano óbito. Bahia, 2019-2021**

ACIDENTES DE TRÂNSITO	2019	2020	2021
Nº de óbitos	2.347	2.310	2.276
População	14.873.064	14.930.634	14.985.284
Taxa de Mortalidade	15,78	15,47	15,30

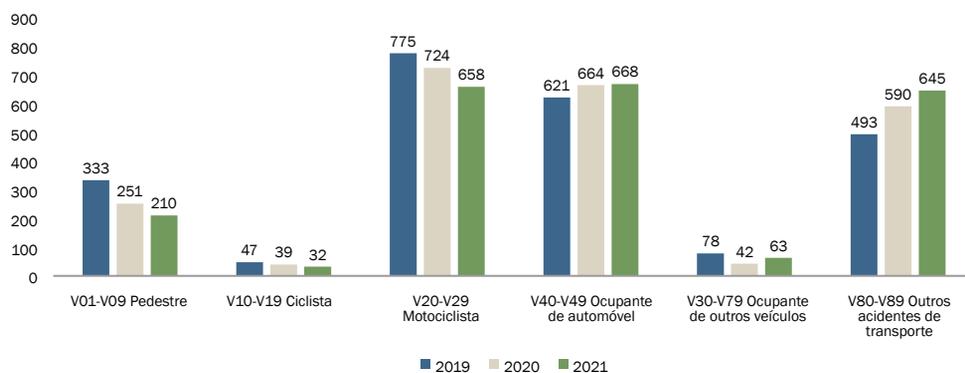
FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

No período de 2019 a 2021, somaram-se 2.157 óbitos de motociclistas, correspondente a 31,11% do total dos acidentes de trânsito, ultrapassando os óbitos por automóvel, 28,17% (1.953) (Figura 6). Tal cenário marca esse período pandêmico, em que os serviços de motoboys e entregadores de *delivery* evidenciaram um grupo emergente e vulnerável, no qual a necessidade de implantar medidas protetivas e de fiscalização deve ser prioridade para segurança viária.

FIGURA 6. **Número de óbitos por acidentes de trânsito, conforme ano do óbito e grupo de vítimas. Bahia 2019-2021**



FONTE: CODANT/DIVEP/SESAB.

*DADOS PRELIMINARES CONSIDERADOS EM 09/03/2022 – SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos anos de ação do Projeto e-Transitar do CONASS na Bahia, que corresponderam ao período do segundo semestre de 2019 a dezembro de 2021, houve o aprofundamento da temática por meio de web-reuniões mensais e elaboração de Boletins Informativos Quadrimestrais realizados pelos estados e divulgados no *site* do CONASS.

Durante esse período, a SESAB tem envidado esforços no sentido de ampliar a captação dos dados de morbidade, por intermédio da notificação compulsória dos acidentes de trânsito, a qualificação dos óbitos mediante recodificação da causa básica, bem como da implementação das articulações intra e intersetoriais para o desenvolvimento das ações do PVT/Salvador e a expansão do Programa para outros municípios.

Como fatores desafiadores para avançarmos nas ações do PVT, destacam-se: a complexidade do banco de dados do SIH para o relacionamento da base de dados, além da não previsão de disponibilização de recursos para os demais municípios, adequação da ficha de notificação compulsória no estado da Bahia e/ou criação de um novo sistema para captação dos sinistros e ampliação da rede de atendimento (UPAS, Hospitais) para atendimentos aos vitimados.

Assim, diante do cenário sobre os acidentes de trânsito e das suas deletérias consequências para a população, é de fundamental importância o apoio técnico do Ministério da Saúde, do CONASS e de demais instâncias que participam do enfrentamento desse grave problema de saúde pública.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 10697**: Pesquisa de sinistros de trânsito – terminologia. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%202020%20Acidentes%20de%20Trnsito%20Terminologia.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2022.

BAHIA. Decreto nº 16.075, de 14 de maio de 2015. Define o Âmbito de Atuação Territorial dos Núcleos Regionais de Saúde, instituídos pela Lei nº 13.204, de 11 de dezembro de 2014, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado da Bahia**: Poder Executivo, Salvador, ano 99, n.

21.696, p. 1, 15 maio 2015. Disponível em: https://obr.saude.ba.gov.br/assets/docs/NRS-Sobre/NRS-Decreto16075_DE_14-MAI-2015.pdf. Acesso em: 3 mar. 2022.

BAHIA. Secretaria da Saúde. **Plano Estadual de Saúde 2016-2019**. Salvador: SESAB, 2016.

BAHIA. Secretária da Saúde. Portaria nº 1.290, de 9 de novembro de 2017. Inclui os acidentes de trânsito na lista de doenças de notificação compulsória (obrigatória), para interesse de saúde pública. **Diário Oficial do Estado da Bahia: Poder Executivo**, Salvador, ano 102, n. 22.296, p. 70-72, 10 de novembro de 2017. Disponível em: Portaria-n-1290-2017-NotificCompulsoria.pdf (saude.ba.gov.br). Acesso em: 3 mar. 2022.

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 da União: seção 1**, Brasília, DF, ano 155, n. 9, p. 1, 12 jan. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm. Acesso em: 16 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Universidade de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. Disponível em: https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf. Acesso em: 10 mar. 2022.

CARNEIRO, J.; ALLIS, T. Como se move o turismo durante a pandemia da COVID-19? **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 2212, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbtur/a/rmSVQFWCd3CXdDJvqcYBRpt/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 19 mar. 2022.

NETO, O. L. M. *et al.* Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. **Epidemiol. Serv. Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 373-382, set. 2013. Disponível em: <http://scielo.iec.gov.br/pdf/ess/v22n3/v22n3a02.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2022.

PAVARINO, R.V. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 12, p. 3649-3660, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1413-812320152112.15942016>. Acesso em: 16 mar. 2022.

SOUZA, C. D. F. *et al.* Mortality of motorcyclists due to traffic injuries in Brazil: a population-based study in Brazilian capitals. **Revista da Associação Médica Brasileira**, São Paulo, 2020, v. 66, n. 10, p. 1355-1360, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1806-9282.66.10.1355>. Acesso em: 14 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2015**. Geneva: WHO, 2015. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/189242>. Acesso em: 16 mar. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
DISTRITO FEDERAL

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO DISTRITO FEDERAL

3

Carla Surama Barbosa de Oliveira¹, Rejane Felicidade Soares², Lucas Rodrigues da Silva³

INTRODUÇÃO

Este texto é uma produção da área técnica de prevenção de acidentes da Gerência de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde (GVDANTPS), da Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVEP), da Subsecretaria de Vigilância em Saúde (SVS), da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal (SES-DF). A GVDANTPS coordena o Programa Vida no Trânsito no DF.

Teve o intuito de apresentar a experiência do DF no enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito dos anos 2019 a 2021, quando da sua adesão ao Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS).

As ações integram os objetivos da Programação Anual de Saúde (PAS) da SVS/SES-DF e estão em conformidade com as metas pactuadas para a Segunda Década de Ação pela Segurança Viária (2021-2030) constantes no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que estabelece a redução da morbimortalidade no trânsito.

BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL

Brasília foi inaugurada em 1960 como a capital do Brasil, e considerada Patrimônio Mundial pela UNESCO em 1987; tendo como principal caracterís-

¹ Enfermeira, Secretaria de Saúde do Distrito Federal, Gerência de Doenças e Agravos Não Transmissíveis, Área Técnica de Prevenção de Acidentes.

² Enfermeira, Secretaria de Saúde do Distrito Federal, Gerência de Doenças e Agravos Não Transmissíveis, Área Técnica de Prevenção de Acidentes.

³ Enfermeiro, Secretaria de Saúde do Distrito Federal, Gerência de Doenças e Agravos Não Transmissíveis, Área Técnica de Prevenção de Acidentes.

tica, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: “monumentalidade, determinada por suas quatro escalas: monumental, residencial, bucólica e gregária e por sua arquitetura inovadora” (IPHAN, 2022).

O DF, atual capital do Brasil, localiza-se na região Centro-Oeste. Sua área territorial é de 5.779 km², e a população estimada é de 3.094.325 pessoas (IBGE, 2022).

De acordo com o Plano Distrital de Saúde 2020-2023 (GDF, 2019), é dividido em 33 regiões administrativas e 7 Superintendências Regionais de Saúde. A Rede de Atenção às Urgências e Emergências é constituída pelos Hospitais Regionais e Unidades de Pronto Atendimento (UPA). O Instituto Hospital de Base, o Hospital Regional de Santa Maria e as seis UPA estão sob gestão do Instituto de Gestão Estratégica de Saúde do Distrito Federal (IGES-DF). Há, no DF, características tanto de um Estado quanto de um município, por serem as regiões administrativas próximas e dependentes do Governo do Distrito Federal (GDF, 2022).

Possui malha rodoviária distrital de 1.940,0 km (DER-DF) e malha rodoviária federal de 820 km (BRs 020, 040, 050, 060, 070, 080 e 251) (AGÊNCIA BRASÍLIA, 2021). Em dezembro de 2021, a frota de veículos automotores no DF atingiu a cifra de 1.979.698 milhões, registrando um aumento de 50% nos últimos dez anos (DETRAN-DF). Já a frota de motocicletas registrou um aumento de 63% de 2010 a 2020 (DETRAN-DF, 2022)

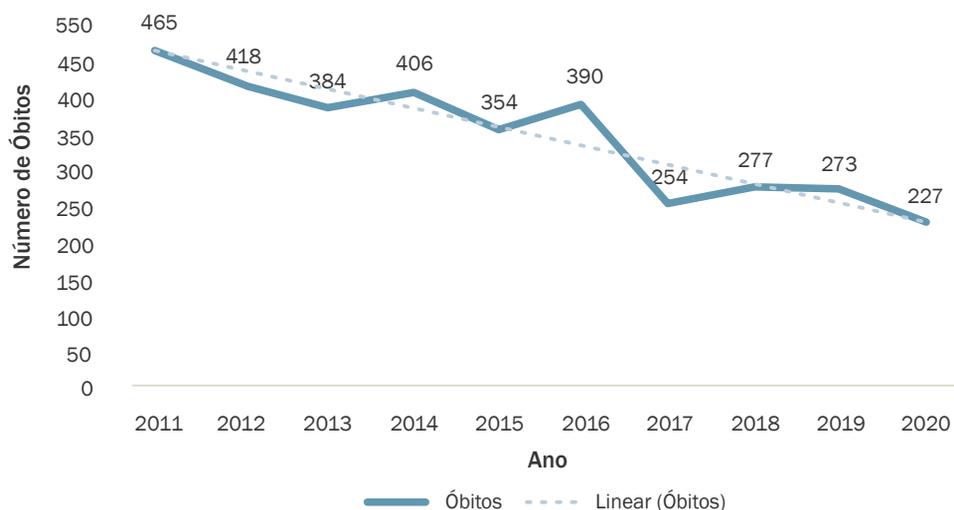
O DF possui a segunda maior malha cicloviária do país, com 633,496 km, e há projeto para aumento dessa malha, que se estende por 28 áreas, sendo a maior a do Plano Piloto. O estímulo ao uso das bicicletas também trouxe de volta, após alguns anos ausentes, as bicicletas compartilhadas. Há 200 em funcionamento e previsão para implantação em outras regiões administrativas ainda não contempladas (DETRAN-DF, 2022).

A faixa de pedestres, implementada no DF há 25 anos, tornou-se um símbolo da capital e referência nacional. Com essa implementação, houve redução no número de atropelamentos de pedestres, já no primeiro ano, de 266 (1996) para 202 (1997), representando diminuição de 24%. Esse número continua em queda, com redução de 81,5% nos óbitos desde 1996, de 266 para 49 mortes em 2021 (FERREIRA, 2022).

SITUAÇÃO EPIDEMIOLÓGICA DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO DISTRITO FEDERAL

Segundo dados do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF, 2022), entre o período de 2011 e 2020, ocorreu uma diminuição no número de óbitos por acidente de transporte terrestre ocorridos no DF, passando de 465 para 227 óbitos (Gráfico 1). No mesmo período, houve redução na taxa de mortalidade de 17,8 para 7,4 mortes a cada 100 mil habitantes (Gráfico 2). Ainda no gráfico 2, pode-se observar que a taxa de mortalidade apresentou importante diminuição, variando de 3,5 a 1,2 morte a cada 10 mil veículos apesar do aumento na frota dos veículos motorizados nesse período.

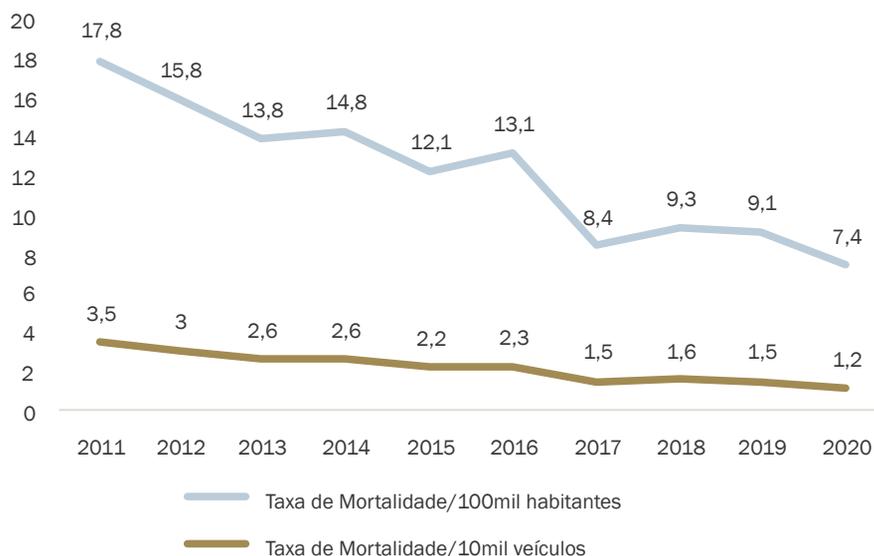
GRÁFICO 1. **Número de óbitos por Acidentes de Transportes Terrestres (ATT), Distrito Federal, 2011 a 2020**



FONTE: GDF/SSP/DETRAN/GEREST/SIM/SES-DF, 2022.

GRÁFICO 2. Taxa de mortalidade por ATT, Distrito Federal, 2011- 2020

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



FONTE: GDF/SSP/DETRAN/GEREST/SIM/SES-DF, 2022

Ainda segundo os dados do DETRAN-DF (2022), que são utilizados pelo Projeto Vida no Trânsito no Distrito Federal (PVT-DF), os óbitos por acidentes de transporte foram mais frequentes no sexo masculino (81,3%). A mortalidade alcança 75% de percentual entre as pessoas na faixa etária de 20 a 59 anos, que compreende a maioria da população economicamente ativa. Quanto ao tipo de envolvimento no momento do acidente, do total de óbitos, 1.058 (31,5%) eram pedestres, 825 (24,5%) eram motociclistas, 667 (19,8%) eram demais condutores, 565 (16,8%) eram passageiros, 234 (6,9%) eram ciclistas, e 9 (0,26%) tinham outro tipo de envolvimento no momento do acidente.

No que se refere a mortes de pedestres, houve diminuição de cerca de 60% no número de óbitos de pedestres, ocorridos, em sua maioria, em vias urbanas. Por jurisdição, houve diminuição nos óbitos ocorridos em todas as vias e rodovias, sendo que, nas rodovias federais, a diminuição foi mais significativa (50%). É importante destacar que os óbitos nesse período, considerando o dia e o horário da semana mais frequentes, foram aos sábados e domingos (39% do total), seguidos pelas sextas e segundas-feiras. O horário entre as

18h e as 23h59 foi o de maior ocorrência de óbitos, correspondendo a 36,9% do total, e o horário em que ocorreu menos óbitos foi o da zero hora às 5h59.

PROJETO VIDA NO TRÂNSITO NO DISTRITO FEDERAL

O PVT foi instituído pelo Ministério da Saúde (MS) em 2011 em consonância com a Organização Mundial da Saúde (OMS), que definiu o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito para redução das mortes por acidentes de trânsito (2011-2020).

Diante disso, no intuito de prevenir a morbimortalidade por acidentes de trânsito no DF, foi criado o Comitê de Prevenção da Morbimortalidade de Acidentes de Trânsito (CPMAT) por meio do Decreto nº 33.532, de 13 de fevereiro de 2012 (DISTRITO FEDERAL, 2012). Nesse mesmo ano, foi realizado o Curso Mobilidade Cidadã, com cerca de 45 inscritos, na Diretoria de Educação de Trânsito (DIREDOC) do DETRAN-DF, em Brasília e em mais duas regiões administrativas onde havia maior número de acidentes de trânsito com óbitos, além de serem iniciadas as reuniões mensais e participações em atividades educativas de trânsito. Em 2015, foi realizado o 2º Curso Mobilidade Cidadã.

Ainda nesse ano, surgiu a necessidade de criação de uma Comissão que tivesse como responsabilidade a definição da Lista Única de Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito e que também realizasse as análises dos acidentes conforme Metodologia apresentada pelo MS no Guia Vida no Trânsito (BRASIL, 2015). A lista de vítimas já havia sido construída por pareamento entre trânsito (Sistema Milleniun, da Secretaria de Segurança Pública) e Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). Desde então, as reuniões são realizadas semanalmente, com análise dos óbitos ocorridos nas vias urbanas, rodovias distritais e federais, por meio do Quadro Múltiplo Integrado (QMI) previsto na metodologia do PVT.

Na análise dos óbitos, os especialistas participantes, por consenso, definem os principais fatores e condutas de risco e sua respectiva importância para cada acidente fatal, ou seja, aquele em que a pessoa foi a óbito imediatamente ou dentro de 30 dias, como resultado do acidente, no DF. Após a identificação dos fatores de risco que contribuíram para a ocorrência do acidente, são atribuídos pesos a cada um desses

fatores, para hierarquizá-los, assim permitindo estabelecer uma ordem de prioridade para as intervenções.

A definição da OMS em relação à vítima fatal é a “pessoa que morre imediatamente após um acidente de trânsito ou em até trinta dias como resultado de uma lesão causada pelo acidente, excluindo-se suicídios” e ferido grave caso ocorra o óbito de um dos envolvidos no momento ou até 30 dias após a data do fato (BRASIL, 2015).

A metodologia adotada pelo PVT é a Estratégia de Proatividade e Parceria (EPP), que prevê articulação intersetorial, qualificação e integração dos dados, ações integradas de segurança no trânsito e monitoramento e avaliação (BRASIL, 2015).

Entre 2016 e 2018, foi realizada oficina pelo MS no DF e apresentada proposta de Plano de Ação Estratégico, metodologia de planejamento de intervenções, desenho de programas e projetos do PVT. Houve a validação de fatores e condutas de risco a serem trabalhados, baseados na análise de acidentes de 2015.

O plano de ação inicial foi elaborado e discutido com os parceiros à época: Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF), DIRECUC/DETRAN-DF e Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB). Houve, nesse período, a contribuição do MS por meio de apoiadores, no entanto, o plano de ação nunca chegou a ser implementado, havendo ações de fiscalização, educação e engenharia realizadas por todos os órgãos citados, porém, sem haver um plano de ação único.

Em 2019, com a retirada dos apoiadores do MS, houve a interrupção do processo construído pelo MS e governo do DF. Entretanto, com a adesão do DF ao Projeto e-Transitar do CONASS, o PVT-DF recebeu apoio necessário para dar continuidade aos trabalhos, após visita técnica da consultora do CONASS e a última visita dos apoiadores do MS, em 2019.

No ano de 2020 as reuniões mensais do Comitê do DF foram suspensas em março, devido à pandemia, retornando em outubro. Em junho do mesmo ano, as reuniões mensais do Projeto e-Transitar foram iniciadas de forma remota, via *web*, e em outubro, as reuniões do PVT-DF retornaram.

A partir de então, ocorreram várias *web-reuniões* temáticas promovidas pelo Projeto e-Transitar, assim como de processos de trabalho, além das reuniões mensais com os 15 estados participantes do referido

Projeto. As articulações e os aprendizados promovidos levaram ao fortalecimento do Comitê e da Comissão de Análise de Dados. O Projeto e-Transitar proporcionou ao PVT-DF a oportunidade de apresentar aos outros estados o que estava sendo realizado no DF em relação ao enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito, bem como proporcionou a oportunidade de discutir Planos de Trabalho Anuais e instrumentos de gestão na saúde no intuito de fortalecer a pauta do trânsito no DF.

Em julho de 2020, foi publicado o informativo “Prevenção dos Acidentes de Trânsito em tempo de Covid-19 no Distrito Federal”, levando informações específicas para o momento que estava sendo vivenciado pela população.

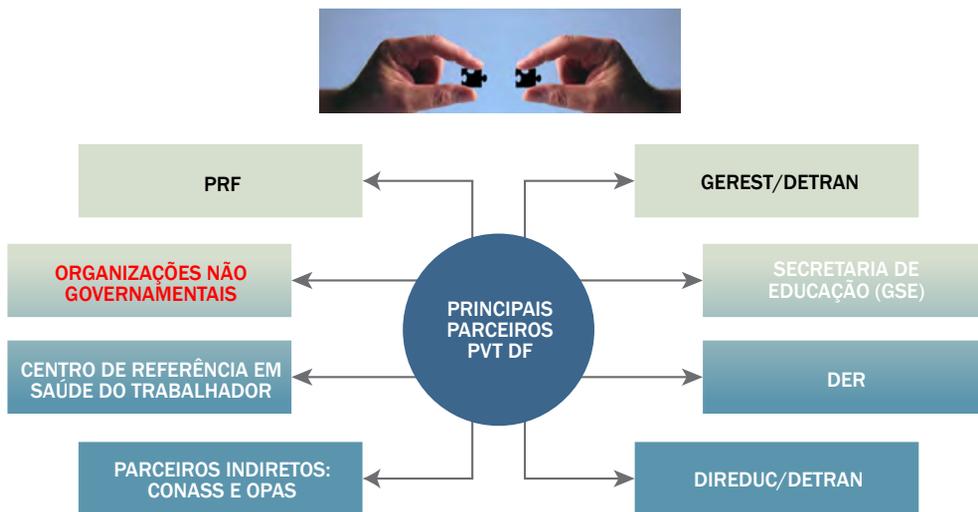
Foi realizada, em novembro de 2020, pelo Comitê do PVT-DF, a Webconferência com o tema central a “2ª Década de Ação de Segurança no Trânsito – 2021-2030, Lições aprendidas e novos desafios na redução dos acidentes no trânsito”, com a participação de Victor Pavarino, assessor em Segurança Viária/Mobilidade Sustentável da Saúde – OPAS/OMS, de Mércia Carvalho, consultora técnica do CONASS para o Projeto e-Transitar, de Karina Faria, Gerente de estatística do DETRAN-DF e coordenadora da Comissão de Análise de Dados do PVT-DF, e de Surama Oliveira, técnica da Gerência de Vigilância em Doenças e Agravos Não Transmissíveis, que coordena o PVT-DF.

Nas exposições, foram apresentados dados referentes à Década de Ação pela Segurança no Trânsito e reflexões sobre os desafios para a Segunda Década, que havia sido recém-lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Dentre as atividades mensais realizadas no grupo do Projeto e-Transitar, destaca-se a construção dos Boletins Informativos Quadrimestrais das ações estratégicas desenvolvidas em cada estado, que são publicados no *site* do CONASS, dando, dessa forma, mais visibilidade às ações desenvolvidas localmente.

No ano de 2021, foi dado seguimento às reuniões mensais do Comitê do PVT-DF, incluídos novos parceiros e ações, como mostrado nas imagens abaixo.

FIGURA 1. Principais parceiros PVT-DF

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA, 2022.

FIGURA 2. Breve histórico de ações 2020-2021 PVT



FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA, 2022.

No ano 2020, destacamos as seguintes ações desenvolvidas: publicação de informativo sobre prevenção de acidentes de trânsito na

pandemia de covid-19; webinar Abordagem de Ciclistas, Compartilhando Espaços; confecção de cards para divulgação sobre a Lei Seca; ação em alusão ao Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito, em novembro, no hall da SVS/SES-DF: foram oferecidos mini-ikebanas, distribuído material educativo e exibidos vídeos para reflexão. No ano de 2021, foi feita ação alusiva ao Maio Amarelo, na SVS, com participação de parceiros, a qual também contemplou a 6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU, com o tema “Ruas Pela Vida. (<https://www.facebook.com/page/402270773199276/search/?q=ruas%20pela%20vida>), cujo foco era a redução de velocidade. Houve a participação do Subsecretário da SVS, com gravação de vídeo em apoio; Webinar Álcool e Trânsito, na Semana Nacional do Trânsito; Seminário Projeto e-Transitar, com a participação do DF; “Abraço ao Congresso Nacional”, ação em Memória das Vítimas do Trânsito no Congresso Nacional. Foram ações, portanto, que reforçaram o caráter intersetorial do PVT e sua importância no cenário atual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do que foi apresentado, vê-se que é imprescindível o trabalho intersetorial para a discussão de tema tão complexo como o da mobilidade segura.

O PVT-DF aspira por: publicação da revisão do decreto de 2012, fortalecimento da articulação intersetorial, elaboração e execução de um Plano de Ação de Segurança no Trânsito de forma integrada e intersetorial, com qualificação e integração das informações, assim como manutenção das análises dos óbitos com o acréscimo dos feridos graves.

Nesse sentido, é fundamental fortalecer a parceria intrassetorial, a exemplo do Centro de Referência em Saúde do Trabalhador (CEREST), do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), da Atenção Primária, principalmente por meio de iniciativas como o Programa Saúde nas Escolas (PSE), da Área Técnica da Pessoa com Deficiência e demais setores da saúde. Além disso, o fortalecimento intersetorial com a Gerência de Estatística de Acidentes de Trânsito (GEREST/DETRAN-DF), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a DIREUC/DETRAN-DF, o DER, a Secretaria de Estado de Educação (SEE), a Secretaria de Turismo e as Organizações Não Governamentais (ONG).

A gestão do PVT-DF reforça que não se faz mobilidade segura sozinho, por isso reitera a necessidade de maior articulação intersetorial.

Percebemos que, no momento, o maior desafio a ser enfrentado é a obtenção, a consolidação e a qualificação dos dados de forma oportuna para que os objetivos e as metas do programa sejam cumpridos de forma efetiva e pertinente.

Finalizamos reconhecendo a importância estratégica do Projeto e-Transitar do CONASS no apoio técnico promovido aos coordenadores e técnicos das SES para o processo de qualificação das agendas referentes aos PVT estaduais e do DF.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASÍLIA. **DER/DF e PRF firmam acordo para fiscalização de rodovias**. Brasília: Agência Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/03/23/der-df-e-prf-firmam-acordo-para-fiscalizacao-de-rodovias/>. Acesso em: 9 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Departamento Nacional de Trânsito. **Frota de Veículos – 2021**. Brasília: Mlnfra, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2021>. Acesso em: 16 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2015.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 33.532 de 13 de fevereiro de 2012. Cria o Comitê de Prevenção da Morbimortalidade de Acidentes de Trânsito – CPMAT no Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**: seção 1, Poder Executivo, Brasília, ano 43, n. 33, p. 1, 14 fev. 2012. Disponível em: https://www.dodf.df.gov.br/index/visualizar-arquivo/?pasta=2012|02_Fevereiro|DODF%20033%2014-02-2012|&arquivo=DODF%20033%2014-02-2012%20SECAO1.pdf. Acesso em: 9 mar. 2022.

DISTRITO FEDERAL. Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal. **DER/DF 60 anos**. Brasília: DER, 13 jul. 2020. Disponível em: <https://storymaps.arcgis.com/stories/f78276a24bcf451dba19efcb179a3db5>. Acesso em: 16 mar. 2022.

FERREIRA, Z. **Brasília completa 25 anos de respeito à faixa**. Brasília: Departamento de Trânsito, 2022. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/brasilia-completa-25-anos-de-respeito-a-faixa/>. Acesso em 10/03/2022

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Geografia**. Brasília: GDF, 2022. Disponível em: <https://www.df.gov.br/333/>. Acesso em: 16 mar. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Saúde. **Plano Distrital de Saúde 2020-2023**. Brasília: GDF, 2019. Disponível em: https://www.conass.org.br/wp-content/uploads/2022/02/2020_06_01_PDS-2020-2023_Aprovada_CSDF_v_publicizada.pdf. Acesso em 09/03/2022

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transporte e mobilidade. Departamento de Estradas de Rodagem. **Sistema Rodoviário do Distrito Federal**. Brasília: DER/DF, 2020. Disponível em: <https://www.der.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/SRDF-2020.pdf>. Acesso em: 9 mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Distrito Federal – Panorama: População**. [S. l.]: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/panorama>. Acesso em 10 mar. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Brasília (DF)**. Brasília: IPHAN, 2022. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/31>. Acesso em: 9 mar. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DE MATO
GROSSO DO SUL

Relato de Experiências da Secretaria de Estado de Saúde de Mato Grosso do Sul

4

Aneth da Silva Benites Lino¹, Maria Sueli Mendes Nogueira², Renan da Cunha Soares Júnior³

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito representam uma importante problemática mundial devido aos altos índices de morbimortalidade que acontecem todos os dias. Estatísticas oficiais mostram que, por ano, mais de 1 milhão de pessoas, em todo o mundo, morrem por envolvimento em acidentes de trânsito. Acrescidos ao número de mortes, os acidentes deixam entre 20 e 50 milhões de pessoas feridas. Nos países desenvolvidos, os problemas dos acidentes começaram a ser percebidos pela sociedade e se tornaram graves a partir da década de 1960 (SOARES JÚNIOR; LIMA; FREIRE, 2016; OPAS, 2018).

Conforme salienta Pavarino Filho (2009), os órgãos pertencentes ao sistema brasileiro de trânsito, bem como os de saúde e meio ambientes, começaram a configurar a problemática dos acidentes de trânsito atingindo proporções de epidemia no Brasil, constituindo um grave problema de saúde pública.

Em 2001, o Ministério da Saúde publicou a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (PNRMAV), estabelecendo diretrizes e objetivos para todas as esferas dos governos na perspectiva da implantação e implementação de ações de vigilância e prevenção dos aciden-

1 Enfermeira, Especialista em Saúde Pública e Saúde da Família, responsável pela Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Representante da SES/MS no Projeto Vida no Trânsito – CONASS.

2 Psicopedagoga, Especialista em Violência pela USP e em Vigilância em Saúde pelo Hospital Sírion-Libanês. Gerente Técnica do Núcleo de Prevenção às Violências e Acidentes da Secretaria Municipal de Campo Grande - MS.

3 Psicólogo, Especialista em Psicologia do Trânsito e Doutor em Psicologia da Saúde pela UCDB-MS. Conselheiro Estadual de Trânsito no CETRAN-MS e Coordenador do Grupo Estadual de Gestão do PNATRANS. E-mail: renanjr@gmail.com.

tes e violências (BRASIL, 2005); e em 2006, instituiu a Política Nacional de Promoção da Saúde com orientações voltadas para temas prioritários como a prevenção das lesões e lesões no trânsito (BRASIL, 2010b).

Com foco na redução da taxa de mortalidade por acidentes de trânsito no estado, a Secretaria de Estado de Saúde de Mato Grosso do Sul (SES-MS) aderiu ao Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar), idealizado pelo Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), com adesão de 15 estados: Acre (AC), Tocantins (TO), Distrito Federal (DF), Mato Grosso (MT), Mato Grosso do Sul (MS), Bahia (BA), Maranhão (MA), Pernambuco (PE), Piauí (PI), Paraíba (PB), Rio Grande do Norte (RN), Sergipe (SE), São Paulo (SP), Espírito Santo (ES) e Rio Grande do Sul (RS). A cooperação técnica do CONASS retomou as discussões, orientando e, principalmente, sensibilizando os gestores sobre a necessidade e a importância da redução e do enfrentamento dos acidentes de trânsito por meio do e-Transitar.

A SES-MS tem desenvolvido ações governamentais intra e interseoriais, desde o ano de 2012, com apoio e assessoramento do Projeto Vida no Trânsito (PVT) do Ministério da Saúde. Apresentamos aqui a sequência dos principais fatos e dados epidemiológicos para o monitoramento e o controle dos acidentes de trânsito, uma contribuição da Gerência Técnica de Vigilância de Doenças Crônicas e não Transmissíveis da Coordenação Estadual de Vigilância Epidemiológica, inserida na Diretoria de Vigilância em Saúde desta Secretaria.

DESENVOLVIMENTO

O estado de Mato Grosso do Sul, por estar localizado no coração da América do Sul, é o principal caminho das rotas bioceânicas, que ligam a costa do Atlântico à costa do Pacífico; e tem uma população de 2.839.188 pessoas. Segundo o relatório publicado em 2018 pela Secretaria de Estado de Infraestrutura (SEINFRA) e pela Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos (AGESUL), a rede rodoviária estadual de Mato Grosso do Sul, é composta de 141 rodovias estaduais com extensão total de 15.068,20 km, sendo 1.911,80 km de rodovias planejadas, 4.539,30 km de rodovias pavimentadas e 8.617,20 km de rodovias não

pavimentadas. O Instituto Brasileiro Geografia e Estatística informa que há registros de 1.707.671 veículos, e o Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul registrou, nos últimos 12 meses, expedição de 1.250.042 carteiras de habilitação (IBGE, 2016).

O estado de Mato Grosso do Sul está situado na região Centro-Oeste, sendo limítrofe com o mais populoso centro consumidor e maior parque industrial da América Latina – São Paulo (sudeste), Paraná (sul) e Minas Gerais (leste) – e com os estados que detêm a maior produção de alimentos dessa região do Brasil – Mato Grosso (norte) e Goiás (nordeste). É um dos principais acessos ao MERCOSUL, fazendo fronteira com a Bolívia (oeste) e o Paraguai (oeste e sul), além de estar interligado por ferrovias e hidrovias nos rios Paraná e Paraguai com a Argentina e o Uruguai (MATO GROSSO DO SUL, 2020a).

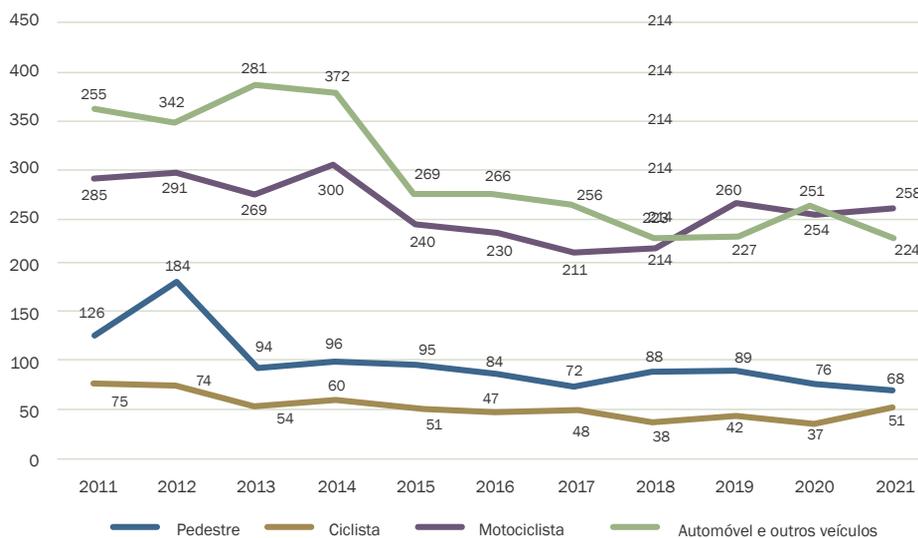
Seu território é cortado no extremo sul pelo Trópico de Capricórnio. Sua extensão territorial é de 357.125 km² e é composto por grandes propriedades rurais e enormes vazios populacionais, refletindo diretamente na baixa densidade demográfica, que atualmente é de aproximadamente 6,8 hab./km². As maiores cidades são Corumbá, Três Lagoas, Dourados, e a capital é Campo Grande (CERQUEIRA, 2016).

A SES-MS é organizada em sete diretorias desde a reorganização, em janeiro de 2022, do organograma da estrutura básica. A Gerência de Vigilância de Doenças Crônicas Não Transmissíveis (GVDNT) está dentro da Diretoria Geral de Vigilância em Saúde na Coordenadoria Estadual de Vigilância Epidemiológica de Mato Grosso do Sul, e tem a função de coordenar a vigilância, o monitoramento e a avaliação das ações de prevenção e controle das doenças e agravos não transmissíveis. Tem como finalidade de recomendar e adotar medidas de prevenção e controle das Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DCNT), dos acidentes, das violências e de seus fatores de risco e estimular ações e estratégias que visem a promoção da saúde da população do estado (MATO GROSSO DO SUL, 2020b).

Uma das principais causas de morte no estado é decorrente dos acidentes de trânsito, conforme demonstrado no Gráfico 1.

GRÁFICO 1. Distribuição de Mortalidade por Acidentes de Transportes Terrestres, quanto ao tipo de vítima, 2011 a 2021, Mato Grosso do Sul

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: BRASIL, MINISTÉRIO DA SAÚDE. SIM/SES/MS, 2021.

No período de 2011 a 2021, houve uma redução de 28,5%, em números absolutos, dos Acidentes de Transportes Terrestres (ATT), e uma diminuição na taxa de mortalidade de 12%. No entanto, os impactos desses acidentes ainda representam um grande desafio para o estado, sobretudo para a saúde pública. Observa-se que, nos últimos dez anos, houve implementação das políticas públicas de segurança viária e da promoção da saúde que culminou no aumento dos fatores de proteção. No decorrer dessa década, diversas ações e políticas foram adotadas como prioridades visando à redução e ao controle dos acidentes de trânsito. No ano de 2004, foi assinado convênio com o Ministério da Saúde para a criação de um Núcleo de prevenção, pesquisa e estudos da violência (BRASIL, 2004), que tinha como objetivo estruturar o sistema de informação de causas externas, de forma a monitorar os acidentes e violências, produzindo informações para gestão em saúde. Esse convênio iniciou sua execução no ano de 2005 conforme explicitam Soares Júnior (2021) e PVT (2011).

A SES-MS e a Secretaria Municipal de Saúde (SMS) da capital fizeram adesão a essas iniciativas. Em Campo Grande, houve a institucionalização

do Núcleo de Prevenção às Violências no ano de 2005, pela SMS; e a partir desse setor, diversas ações voltadas à vigilância e à prevenção das violências e acidentes de trânsito foram executadas. Essas ações aconteciam em conformidade com as diretrizes, os programas e as ações do Ministério da Saúde, que sempre esteve à frente da implementação das Políticas de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências em nível nacional. O apoio técnico, o incentivo financeiro e o monitoramento das ações locais foram fundamentais para a implementação dos programas estaduais e municipais. O estado de Mato Grosso do Sul, desde o ano de 2006, deu início a um conjunto de ações de capacitação para os profissionais da área da saúde, trânsito e segurança pública visando ao fortalecimento da intersectorialidade e ao planejamento de ações locais que pudessem impactar de maneira mais efetiva na redução dos acidentes de trânsito.

Esses avanços no estado e em alguns municípios foram provocados pelo Ministério da Saúde, que, em março de 2006, iniciou um programa robusto de ações que envolviam capacitações e incentivos financeiros para implantação e implementação da Vigilância de Acidentes e Violências no Brasil. Uma dessas ações foi o Seminário Temático de Vigilância de Acidentes e Violências em Serviços Sentinela, em que foi apresentado o “Projeto de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA)”/Rede de Serviços Sentinelas de Violências e Acidentes (VIVA) para estados e municípios selecionados para a primeira fase do processo de implantação do VIVA no país. Após esse momento, mesmo os municípios e os estados tendo sido selecionados como prioritários para a implantação do VIVA, a participação no projeto exigia a adesão voluntária dos gestores das SES e SMS.

Assim, a estruturação do VIVA tem como respaldo as Portarias nº 1.356, de 23 de junho de 2006 (BRASIL, 2006), e nº 1.384, de 12 de junho de 2007 (BRASIL, 2007), que instituíram incentivo financeiro para a implantação da vigilância epidemiológica de violências e acidentes (BRASIL, 2011).

De 2007 a 2011, Projetos da área de Promoção à saúde, Projeto de Estruturação do Sistema Nacional de Vigilância em Saúde (VIGISUS) e teto fixo de vigilância à saúde têm garantido os recursos financeiros para a execução das ações do Programa de Vigilância de Violências e Acidentes.

Em conformidade com a PNRMAV (BRASIL, 2005), a Política Nacional de Promoção da Saúde (BRASIL, 2010b) e em resposta à Década de Ação pela

Segurança no Trânsito, promulgada pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2009, o Ministério da Saúde, em 2010, lançou o PVT. Inicialmente, foi publicada uma Portaria Interministerial, Portaria nº 2.268, de 10 de agosto de 2010 (BRASIL, 2010a), e a Portaria de Implementação do PVT em 20 de outubro de 2010. Ainda em 2010, foram selecionadas, pelo Ministério da Saúde, cinco capitais, uma por região, para desenvolver o PVT, como piloto da metodologia com base em estratégia de proatividade e parcerias. Essa metodologia apresenta recursos eficazes, a partir da intersectorialidade, já comprovados em outros países e municípios do Brasil para auxiliar na implementação da vigilância e prevenção dos acidentes de trânsito (MORAIS NETO *et al.*, 2013; SILVA *et al.*, 2013).

Em 2010, o município de Campo Grande recebeu a comissão interministerial do PVT e fez a adesão ao projeto. A partir dessa adesão, foram iniciadas as rotinas de reuniões técnicas com apoio do Ministério da Saúde e de outros consultores, como a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), a Fundação Bloomberg e a Global Road Safety Partnership GRSP (NOGUEIRA, 2015; NOGUEIRA *et al.*, 2016).

FIGURA 1. Visita Técnica, a Campo Grande, da Comissão Interministerial do PVT coordenada pelo Ministério da Saúde



FONTE: ARQUIVO DA SES/MS, 2010.

No mesmo ano, Campo Grande iniciou as reuniões técnicas inter-setoriais nos órgãos da Segurança Pública, Saúde, Educação e Trânsito para organizar, inicialmente, as bases de dados sobre as lesões e as mortes no trânsito.

FIGURAS 2 e 3. Reuniões intersetoriais para levantamento e análise das bases de dados



FONTE: ARQUIVO DA SMS/CAMPO GRANDE, 2010.

Diante do impacto, da magnitude e da transcendência dos problemas decorrentes dos acidentes de trânsito – e por entender que as intervenções sobre essa problemática devem ocorrer de forma ampla, participativa, intra e intersetorial, sistematizada e contínua –, foi criado o Comitê Intersectorial denominado Gabinete de Gestão Integrada de Trânsito (GGIT) por meio do Decreto Municipal nº 11.370, de 17 de novembro de 2010 (CAMPO GRANDE, MS, 2010). Esse Gabinete é de caráter consultivo e deliberativo e tem como objetivo promover a integração do sistema de trânsito neste município. Fazem parte do GGIT: gestores dos diversos órgãos específicos da área de gestão de transporte e trânsito, como Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETTRAN), Batalhão de Polícia Militar de Trânsito (BPTran), Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN), Polícia Rodoviária Federal (PRF), bem como membros da SMS – vigilância de Acidentes e violências, membro da Vigilância, Hospital Santa Casa –, hospital de referência para atendimento ao trauma, representante do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), entre outras representatividades de instituições Públicas e Privadas que somam 41 instituições. A coor-

denação do PVT em Campo Grande ocorre de forma compartilhada entre a SMS e a AGETTRAN, em que a criação do Gabinete gestor proporcionou maior fortalecimento das ações intersetoriais, planejamento e execução em conjunto das ações de prevenção de acidentes de trânsito, visibilidade da problemática, maior apoio da mídia e mobilização popular (NOGUEIRA, 2015; NOGUEIRA et al., 2016).

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

FIGURAS 4 e 5. **Reuniões do Comitê Intersectorial denominado Gabinete de Gestão Integrada de Trânsito**



FONTE: ARQUIVO DA SMS/CAMPO GRANDE, 2010.

Outro avanço importante foi a criação de uma Subcomissão intersectorial de coleta, análise e gestão das informações que proporcionou a qualificação das informações sobre acidentes de trânsito e a identificação dos principais fatores-chave de risco e grupos prioritários de vítimas.

FIGURAS 6 e 7. **Reuniões da subcomissão de coleta, análise e gestão das informações sobre acidentes de trânsito**



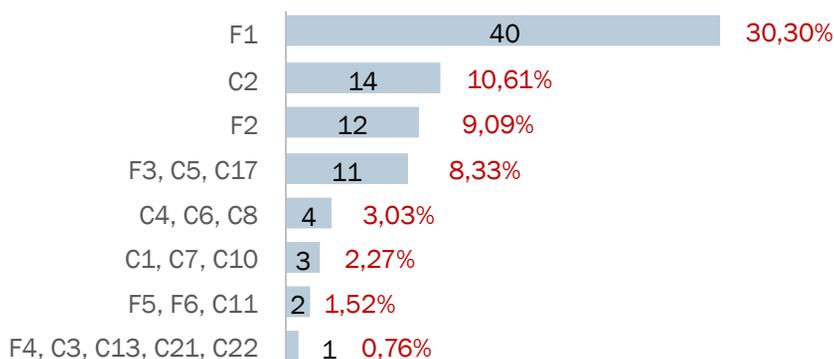
FONTE: ARQUIVO DA SMS/CAMPO GRANDE, 2010.

Anteriormente, demonstramos um momento de reunião da subcomissão de coleta, análise e gestão das informações sobre acidentes de trânsito. Fazem parte dessa subcomissão a SMS e a SES, o BPMTran, o DETRAN, o Corpo de Bombeiros, a Coordenadoria Geral de Perícias (SEJUSP), o SAMU e o Hospital Santa Casa. As análises produzidas por essa subcomissão proporcionaram identificar, em Campo Grande, os principais fatores e condutas de lesões e mortes no trânsito, os quais estão associados a: excesso de velocidade, condutores sem habilitação, uso de álcool ao dirigir e problemas com a infraestrutura viária. Além disso, os grupos de risco são motociclistas e jovens condutores.

Constatamos também que, a partir dessas informações e da organização do processo de trabalho, é possível planejar ações integradas e promover maior sustentabilidade às ações, atuar sobre os fatores de risco e proporcionar aumento dos fatores de proteção aos grupos vulneráveis de vítimas por meio da manutenção de um Sistema de Melhoria Contínua de identificação dos fatores-chave de risco e grupos de vítimas, melhoria da engenharia viária, fiscalização, Campanhas relativas à Lei Seca e Sensibilização da população para a adoção de comportamentos proativos e mais seguros no trânsito.

FIGURA 8. Principais fatores e condutas de risco contributivos para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito. Campo Grande, 2021

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



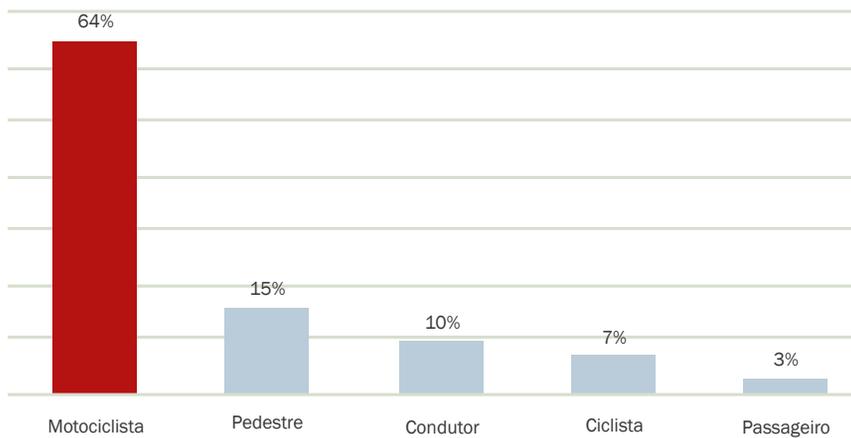
F1 – Velocidade	C10 – Manobra Inadequada
C2 – Condutor sem habilitação	C3 – Transitar em local proibido
C14 – Desvio Direcional	C15 – Não observar a estrutura da via
F2 – Álcool	C17 – Transitar na contramão de direção
C18 – Falta de Percepção do Tráfego	C1 – Avanço de Sinal
F3 – Infraestrutura	C6 – Não observância da distância mínima de segurança entre veículos
C5 – Desrespeito a Sinalização "PARE"	C7 – Converter sem dar a preferência
C16 – Interceptação	C13 – Invasão da contramão
C11 – Entrada Inopinada do pedestre	

FONTE: SIM/SUBCOMISSÃO DE ANÁLISE DE DADOS DO PVT/SESAU/GGIT, 2021

Como explicitaram Soares Júnior (2021) e Nogueira *et al.* (2016), o PVT instituído no município de Campo Grande proporcionou avanços importantes para a organização das ações de vigilância e prevenção das mortes e lesões no trânsito. As discussões sobre a implantação e a implementação das políticas públicas e ações voltadas para a segurança no trânsito ganharam destaque nas diversas instituições, o que provocou o interesse e a priorização dessas ações em diversos segmentos da segurança pública, trânsito, educação e saúde. As ações passaram a ser executadas a partir de evidências, o que favorece maior efetividade e resultados positivos conforme o exposto por Pavarino Filho (2009). No período de 2010 a 2021, houve redução importante da mortalidade no território monitorado pelo PVT, área urbana como redução das mortes por residentes, comprovando a eficácia do trabalho realizado.

Em conformidade com a maioria dos grandes centros urbanos do Brasil, em Campo Grande, os motociclistas foram as principais vítimas de acidentes fatais, somando mais da metade dos óbitos no ano de 2021 (conforme Figura 9). Os pedestres ocuparam o segundo lugar com 15% do total das mortes, seguidos dos condutores de veículos com 10%, ciclistas com 7% e passageiros de veículos com 3%. Observamos uma vulnerabilidade extrema para os condutores e os passageiros de motocicleta. Tal situação levou o município ao incremento de ações mais efetivas voltadas à segurança dos motociclistas, como mais investimento em fiscalização, melhoria na infraestrutura em pontos críticos e ações de educação para o trânsito.

FIGURA 9. **Perfil das vítimas fatais por acidentes de trânsito. Campo Grande, 2021**



FONTE: BRASIL, MINISTÉRIO DA SAÚDE. SIM/SES/MS, 2021.

Analisando os fatores e as condutas de risco, identificamos um percentual maior de condutores de motocicletas sem habilitação e conduzindo seus veículos acima da velocidade permitida pelas vias quando comparados aos condutores dos demais veículos. Embora, ao longo da última década, o município venha apresentando redução dos óbitos envolvendo motociclistas, o cenário atual é altamente preocupante, mostrando que ainda há muito por fazer, visando garantir a segurança desse tipo de modal nas vias urbanas de Campo Grande.

QUADRO 1. **Indicadores de mortalidade por Acidentes de Transportes Terrestres do PVT 2011 a 2021. Campo Grande**

Nº DE ÓBITOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Nº absoluto de óbitos por ATT, residente	213	199	198	205	184	164	149	146	148	162	170	-20%
Nº absoluto de óbitos por ATT, ocorridos no município - monitoramento do PVT (área urbana)	132	126	116	112	96	83	70	87	74	77	84	-36%
Taxa de mortalidade de ATT, por 100.000 hab. (residentes)	28,5	24,2	22,1	24,3	21,6	19,2	19,9	16,5	16,5	17,8	18,5	-35,7
Razão de mortalidade por 10.000 veículos. (residentes)	5,4	4,3	3,8	4,1	3,4	2,9	2,6	2,4	2,3	2,5	2,6	-51%
Razão de mortalidade por 100.000 hab. - óbitos <i>linkados</i> pelo PVT	16,2	15,3	14	13,2	11,2	9,6	8	9,8	8,2	8,4	9,1	-43,7%
Razão de mortalidade por 10.000 veículos.- óbitos <i>linkados</i> pelo PVT	3,1	2,7	2,4	2,1	1,8	1,5	1,2	1,4	1,1	1,2	1,3	-58%

FONTE: SIM/SUBCOMISSÃO DE ANÁLISE DE DADOS DO PVT/SESAU/GGIT, 2022.

Buscar formas de redução, controle e prevenção das mortes e lesões no trânsito levou o setor saúde a buscar novas formas de atuação local. Essas questões transpõem o setor saúde e nos impõe grandes desafios e mudanças em nosso modelo de gestão. A problemática é complexa, e as soluções não são simples; porém, concluímos que é possível iniciar um novo diálogo e uma nova estratégia de atuação local pautada na intersectorialidade, de maneira organizada, institucionalizada visando garantir a sustentabilidade das ações locais, técnicas e políticas.

Temos a convicção de que nenhuma morte é aceitável e de que ainda há muito por fazer. No entanto, acreditamos que o modelo de gestão compartilhada e com base em evidências proposta pelo PVT resultou em ganhos de grande importância para a saúde pública, contribuindo para garantir mais saúde e qualidade de vida para a população de Campo Grande-MS. A abrangência conseguida com as parcerias realizadas corrobora o que é descrito na literatura científica internacional conforme apresentado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) (2004) e pela OPAS (2018). Para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, o trabalho já realizado dará um norte e de incentivo, pelos resultados alcançados

que servirão para agregar novos parceiros e pela possibilidade de aperfeiçoamento de metodologia internacional adaptada à realidade da cultura local relativa à segurança viária.

Em 2013, foram realizados encontros, oficinas e seminários inter-setorial visando ao fortalecimento da rede, a saber, conforme Quadro 2:

QUADRO 2. **Agendas realizadas em 2013**

TREINAMENTOS	PARTICIPANTES	LOCAL
III Workshop da Estratégia de Proatividade e Parceria	70	Três Lagoas
Seminário Qualidade de Vida	110	Campo Grande
Seminário para mulheres policiais militares no enfrentamento da violência	250	Campo Grande
Oficina de análise de indicadores de saúde	30	Três Lagoas
Oficina de qualificação da informação de boletins de ocorrência de acidentes de trânsito	80	Campo Grande
Oficina de atenção a acidentes com produtos perigosos	110	Campo Grande
Oficina de notificação de violência doméstica e sexual	120	Campo Grande
Seminário de discussão sobre aspectos polêmicos do CTB	80	Campo Grande
Seminário de mediação de conflitos	80	Campo Grande
IV Seminário Vida no trânsito	70	Corumbá
V Workshop Vida no trânsito/Seminário de integração institucional	70	Coxim
VI Workshop Vida no trânsito	70	Ponta Porã
Seminário quebrando silêncios e lendas	60	Campo Grande
Seminário Bom de bola, bom na escola	50	Campo Grande
Seminário Qualidade de vida e promoção da saúde	70	Campo Grande
Oficina Reck Link	25	Campo Grande
Seminário de Integração institucional, defesa civil, trânsito e violência doméstica e sexual	70	Dourados
Dia Mundial da década da segurança viária	150	Campo Grande
Oficina de monitoramento da academia da saúde	120	Campo Grande
TOTAL DE PARTICIPANTES	1.685	

FONTE: GT DANT/SES/MS.

Dentre as ações relevantes do PVT, destacam-se as realizações de capacitações constantes de profissionais na área de trânsito, saúde, educação e demais órgãos afins, como uma forma de ampliar e disseminar o conhecimento sobre a mobilidade urbana.

As capacitações acima citadas foram destinadas à equipe técnica das SMS, Agências de Trânsito Municipais, DETRAN, BPMTran, Polícias Militar, Civil, Rodoviária Estadual e Rodoviária Federal, Corpo de Bombeiros, SAMU, Assistência Social, Educação, Conselhos Tutelares. Por meio da realização dos eventos, foram possíveis: o fortalecimento de parcerias e a expansão do PVT nos municípios de Corumbá, Três Lagoas, Dourados e Ponta Porã; o aumento da sensibilidade dos serviços municipais de vigilância e atenção primária em detectar casos suspeitos e confirmados de violência doméstica e sexual; o crescimento da notificação compulsória de violência doméstica, sexual e outras violências; o empoderamento de 47 municípios para o acompanhamento da implantação dos Polos de Academias da Saúde. Visando capacitar novos profissionais e promover a expansão da vigilância de lesões e mortes no trânsito, em dezembro de 2018, a SES-MS prossegue com o apoio técnico e monitoramento realizando o Seminário Estadual do Programa Vida no Trânsito com a participação de profissionais da área da saúde, trânsito, segurança pública e educação dos municipais de Campo Grande, Três Lagoas, Ponta Porã, Corumbá e Dourados.

Durante os anos de 2020 e 2021, a pandemia de covid-19 veio mostrar para a sociedade que é necessário pensar e viver o coletivo para o bem-estar social de todos. Foram adotadas medidas de *lockdown* para evitar a disseminação e a contaminação pelo vírus. Várias atividades de prevenção de acidentes foram deixadas de ser executadas e repensadas conforme a nova realidade, em que o contato e as atividades presenciais não eram permitidos conforme decretos vigentes no período, as web-reuniões foram adotadas para que as ações e os objetivos de educação em saúde tivessem continuidade.

Diante desse novo cenário, as agendas programadas da SES-MS precisaram ser reorganizadas no intuito de minimizar os efeitos da pandemia, pois o PVT estava em expansão para demais municípios além da capital – antes do aparecimento da covid-19, o estado, em 2019, realizou uma oficina com objetivo de expansão do PVT nos municípios de Dourados, Corumbá, Três Lagoas e Ponta Porã. Com o retorno das atividades presenciais, foram realizados debates sobre a elaboração de Decreto com o objetivo de instituir Grupo Técnico (GT) para implantação das

ações do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) no âmbito do estado de Mato Grosso do Sul, a representatividade de cada órgão ou entidade; além de refletirem sobre ações municipais e estaduais abordando as conexões da segurança no trânsito com a saúde, desenvolvimento, educação, equidade, igualdade de gênero, cidades sustentáveis, meio ambiente e mudança climática, em desenvolvimento nas áreas de gestão, engenharia, educação e fiscalização do trânsito.

A representante da área técnica de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis da SES-MS participou de web-reuniões mensais do Projeto e-Transitar do CONASS por meio do aplicativo do Google Meet com os responsáveis pelo projeto e/ou do Programa Vida no Trânsito das SES dos seguintes estados: Acre, Tocantins, Distrito Federal, Espírito Santo, São Paulo, Maranhão, Pernambuco, Sergipe, Paraíba, Bahia, Piauí, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul.

As reuniões de trabalho do Projeto e-Transitar tiveram a finalidade de apoiar as SES na implantação e/ou fortalecimento do Programa Estadual Vida no Trânsito. Mensalmente, foram realizadas webconferências com o grupo das 15 SES que fazem parte do Projeto e-Transitar para discussão, reflexão de temas voltados aos acidentes de trânsito. Foram apresentados e discutidos pelas equipes estaduais o Plano Anual de Trabalho de cada área técnica, a análise de como os ATT estão pautados no Plano Estadual de Saúde e demais temas pertinentes para a discussão.

FIGURA 10. Registro de web-reunião do Projeto e-Transitar – CONASS



FONTE: ARQUIVO DA SES/MS, 2020.

Durante a execução do Projeto e-Transitar, entre os temas abordados, foi discutido sobre a construção do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito, apoio às SES para elaborarem os Boletins informativos quadrimestrais que foram publicados no *site* do CONASS. Assim como várias outras atividades programadas, o Maio Amarelo, movimento internacional de conscientização para reduzir o número de acidentes de trânsito, sofreu alterações em seu formato habitual. Para 2020, o estado de Mato Grosso do Sul adotou as campanhas em formato digital, dispensando as atividades ao ar livre desenvolvidas todos os anos anteriores. No ano de 2020, com a diminuição dos casos de covid-19, aos poucos, as atividades educativas voltaram a ser realizadas, abordagens educativas em vias estaduais e experiências com óculos de embriaguez durante o Projeto Amigos do Parque, no Parque dos Poderes. Tivemos a presença do Secretário Nacional de Trânsito, Frederico de Moura Carneiro, na solenidade de assinatura do Termo de Compromisso de Implementação do PNATRANS 2021 no estado.

Entre os dias 17 e 23 de maio de 2021, participamos da 6ª Semana Mundial de Segurança no Trânsito das Nações Unidas, realizada pela OMS, iniciativa das Nações Unidas que pretende incentivar a baixa velocidade de veículos em vias urbanas sinalizadas. Nesse ano, o lema escolhido para a Semana de Trânsito da ONU foi “Ruas pela Vida” (Streets for Life). A ideia foi promover limites de 30 km/h como norma em vias onde as pessoas e o tráfego de veículos mais se misturam. O Secretário de Estado da Saúde do Mato Grosso do Sul realizou vídeo que foi divulgado em redes sociais do CONASS Oficial: Disponível em: <https://www.instagram.com/conassoficial/>.

FIGURA 11. Registro do vídeo do Secretário de Estado da Saúde do Mato Grosso do Sul



FONTE: ARQUIVO DA SES/MS, 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O relato e as análises descritas apontam a implantação e a implementação de ações e políticas públicas de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito de forma contínua no estado de Mato Grosso do Sul. Observamos que a SES-MS, em parceria com outras Secretarias e com o apoio do Ministério da Saúde, adotou estratégias metodológicas com base na intersetorialidade, inovando o modelo de gestão da vigilância e prevenção desses agravos.

Algumas vulnerabilidades são preocupantes e representam enormes desafios para a saúde pública, como a prevenção das lesões e das mortes envolvendo os motociclistas e pedestres. No entanto, é possível concluir que as ações desenvolvidas nos últimos anos validaram um modelo de intervenção com resultados exitosos e que necessita de continuidade.

Considerando a complexidade no enfrentamento das mortes e das lesões no trânsito, temos desafios enormes aos gestores estaduais e municipais.

Um dos maiores entraves tem sido a adesão dos municípios em programas de prevenção de acidentes de trânsito, em que algumas decisões fogem da governabilidade do gestor estadual. Também apontamos a descontinuidade das ações com trocas de governos e baixa aplicabilidade das políticas públicas estaduais e municipais voltadas à segurança no trânsito, que, na maioria das vezes, não adotam como prioridade as ações de segurança viária ou assumem apenas parte dos programas. Observamos, em muitos municípios, a dificuldade dos gestores locais em perceber os acidentes de trânsito como uma questão de saúde pública e de direitos humanos; bem como os baixos orçamentos para mais investimento nessa área.

Consideramos que houve conquistas e avanços importantes na implantação e na implementação de políticas públicas na saúde ao longo das décadas que guardam relação aos agravos, entre esses, os acidentes de trânsito, a exemplo da política de redução de morbimortalidade por acidentes e violências, de promoção da saúde, entre outras.

No momento, o estado, particularmente a SES-MS, busca incentivar a implantação do PVT, iniciando com a formação dos Comitês Intersectoriais e Subcomissão de Análise de Dados, por meio de capacitação das equipes desses municípios. Ademais, vem apoiando a implantação do PNATRANS, programa que contribui para o fortalecimento das ações já desenvolvidas pelo Ministério da Saúde e pelas SES.

Por fim, ressaltamos a importância do apoio estratégico do CONASS, adotando esse tema como prioridade, promovendo o assessoramento técnico às SES, contribuindo para o aprimoramento e a sustentabilidade das Políticas Públicas de enfrentamento das lesões e das mortes por acidentes de trânsito no estado de Mato Grosso do Sul.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria Interministerial nº 2.268, de 10 de agosto de 2010. Institui a Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 147, n. 153, p. 79, 11 ago. 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 1.356, de 23 de junho de 2006. Institui incentivo aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para a Vigilância de Acidentes e Violências em Serviços Sentinela, com recursos da Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS). **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 143, n. 120, p. 44, 26 jun. 2006.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 936, de 19 de maio de 2004. Dispõe sobre a estruturação da Rede Nacional de Prevenção da Violência e Promoção da Saúde e a implantação e implementação de núcleos de prevenção à violência em Estados e Municípios. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 141, n. 96, p. 52, 20 maio 2004.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 1.384, de 12 de junho de 2007. Institui incentivo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para a Vigilância de Violências e Acidentes em Serviços Sentinela, com recursos da Secretaria de Vigilância em Saúde. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 144, n. 112, p. 43, 13 jun. 2007.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências**: Portaria MS/GM n.º 737 de 16/5/01, publicada no DOU n.º 96 seção 1E de 18/5/01. 2. ed. Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2005.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. **Política Nacional de Promoção da Saúde**. 3. ed. Brasília: Ministério da Saúde, 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) / DATASUS**. [S. l.: s. n.]. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>. Acesso em: 3 mar. 2022.

BRASIL. **Projeto Vida no Trânsito**: Plano de Ação Componente Nacional. Brasília-DF: Ministério da Saúde, 2011.

CERQUEIRA, D. R. C. *et al.* **Indicadores multidimensionais de educação e homicídios nos territórios focalizados pelo Pacto Nacional pela Redução de Homicídios**. Rio de Janeiro: Ipea, 2016. (Nota Técnica, n. 18).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de População e Indicadores Sociais. **Tábua completa de mortalidade para o Brasil – 2015**: breve análise da evolução da mortalidade no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE; 2016. 26 p.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Saúde de Mato Grosso do Sul. **Plano Estadual de Saúde Mato Grosso do Sul 2020 – 2023**. Campo Grande: SES, 2020a. 301 p.

MATO GROSSO DO SUL. Secretaria de Estado de Saúde. Resolução SES nº 08, de 02 de março de 2020. Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Saúde (SES). **Diário Oficial [do Estado] Mato Grosso do Sul**, MS, ano 42, n. 10.126, suplemento, 24 mar. 2020b. Disponível em: https://www.spdo.ms.gov.br/diariodoe/Index/Download/D010126_24_03_2020_SUP1/ acesso em: 03 março 2022.

MATO GROSSO DO SUL. Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos. Sistema Rodoviário do Estado de Mato Grosso do Sul - SRE/MS. Relatório anual do SRE/MS, ANO 2018.. Disponível em: https://www.agesul.ms.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/SREMS_2018.pdf. acesso em: 03 março 2022

MORAIS NETO, O. L. et al. Projeto Vida no Trânsito: Avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 22, n. 3, p. 373-382, 2013.

NOGUEIRA, M. S. M. et al. **Gestão de vigilância e prevenção de acidentes de trânsito**: Uma estratégia com foco na sustentabilidade das ações locais. Campo Grande: PMCG, 2016.

NOGUEIRA, M. S. M. **Histórico do Projeto Vida no Trânsito em Campo Grande – MS**. Campo Grande: SESAU, Prefeitura Municipal de Campo Grande, 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito**. Brasília-DF: OMS, 2004.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Trânsito**: Um olhar da saúde para o tema. Brasília-DF: OPAS, 2018.

PAVARINO FILHO, R. V. Morbimortalidade no trânsito: Limitações dos processos educativos e contribuições do paradigma da promoção da saúde ao contexto brasileiro. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 18, n. 4, p. 375- 384, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO GRANDE. Decreto nº 11.370, de 17 de novembro de 2010. Institui o Comitê Intersetorial Local do Programa Vida no Trânsito de Campo Grande - MS, denominado de Gabinete de Gestão Integrada de Trânsito (GGIT). **Diário Oficial de Campo Grande**: parte 1, Campo Grande, MS, ano 13, n. 3.155, p. 1, 18 de nov. 2010.

SILVA, M. M. A. et al. Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: Uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 531-536, 2013.

SOARES JÚNIOR, R. C. **Impactos da Implantação do Programa Vida no Trânsito na Morbimortalidade em Campo Grande - MS (2011-2018)**. 2021. 126 f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, MS, 2021, 126 p.

SOARES JÚNIOR, R. C.; LIMA, A. C. A.; FREIRE, H. B. G. O comportamento do consumidor de automóveis. **Multitemas**, Campo Grande, MS, v. 21, n. 50, p. 231-258, 2016.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DE MATO
GROSSO

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE MATO GROSSO

5

Aparecido Samuel de Castro Cavalcante¹, Rosiene Rosa Pires², Milton Gustavo Fleury³

INTRODUÇÃO

O Decênio 2021-2030 estabelecido pela Organização Mundial da Saúde (OMS), focada na “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” (ONU, 2020), apresentou nova oportunidade de nos reorganizarmos com foco na proteção à vida de pessoas que, de uma forma ou outra, relacionam-se com o trânsito em Mato Grosso, signatário da OMS por meio do Sistema Único de Saúde (SUS).

O estado de Mato Grosso tem se dedicado à Promoção da Mobilidade Segura e Vida no Trânsito. Assim, apresentaremos o relato de experiência sobre o processo de adesão do Programa Vida no Trânsito (PVT) do Ministério da Saúde, o qual foi criado em meados de 2011 com adesão do estado de Mato Grosso em 2014; a implementação do Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) ocorreu em 2019.

A Secretaria de Estado de Saúde de Mato Grosso (SES-MT), com a criação da área da Promoção da Mobilidade Segura e Vida no Trânsito, ligada à Coordenadoria de Promoção e Humanização da Saúde (COPHS/SAS/SES-MT), passou a responsabilizar-se pelas ações ligadas ao e-Transitar. Com a assessoria do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), essa área se fortaleceu com ações voltadas à Promoção da Saúde, desenvolvendo a intra e a intersectorialidade.

¹ Assistente Social, Coordenador do Comitê Intersetorial do Programa Vida no Trânsito do Estado de Mato Grosso (SES/MT)

² Graduada em Letras, Especialista em Saúde Pública, Coordenadora da Promoção e Humanização da Saúde do Estado de Mato Grosso (SES/MT)

³ Graduado em Educação Artística com habilitação em música, membro da Comissão de coleta de dados, análise e Gestão da Informação

Destaca-se a primeira reunião com o Comitê Intersectorial do PVT, realizada em junho de 2019, em que houve a integração dos diversos setores ligados ao trânsito, promovendo a intersectorialidade e o planejamento integrado.

FIGURA 1. **Primeira Reunião do Comitê Intersectorial do PVT de Mato Grosso, junho de 2019**

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: REGISTRO FOTOGRÁFICO DA COPHS/SAS/SES-MT, 2019.

A partir da visita técnica do Ministério da Saúde, por meio da representação do PVT, constatou-se a necessidade da institucionalização do processo de trabalho em nível estadual e, conseqüentemente, a adequação de planejamento da agenda do PVT no estado. Diante disso, a SES-MT reavaliou seus processos internos referentes à condução desse programa, fortalecendo a equipe e apresentando algumas mudanças substanciais que possibilitaram a retomada dessa temática de grande relevância para a Saúde Pública.

Nesse sentido, a Gestão Estadual mudou o lócus da condução do PVT, que estava na área da Vigilância em Saúde, na Coordenadoria de Vigilância Epidemiológica, para a Superintendência de Atenção à Saúde na COPHS/SAS/SES-MT, com a criação da área técnica da Promoção da Mobilidade, Cultura da Paz e Vida no Trânsito em que o PVT ficou inserido. Além disso, a *expertise* no trabalho intersectorial da promoção da saúde e da área técnica do referido programa que, a partir desse momento, iniciaria uma retomada significativa das articulações intra e intersectoriais, pautando a temática em diversas ações e planejamento integrado. A área técnica foca-se no que trata a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) referente à mobilidade segura, em que aborda

os temas prioritários no art. 10, e no inciso VI descreve a compreensão da mobilidade segura com foco na Promoção da Saúde:

Art. 10. São temas prioritários da PNPS, evidenciados pelas ações de promoção da saúde realizadas e compatíveis com o Plano Nacional de Saúde, pactos interfederativos e planejamento estratégico do Ministério da Saúde, bem como acordos internacionais firmados pelo governo brasileiro, em permanente diálogo com as demais políticas, com os outros setores e com as especificidades sanitárias:

VI - promoção da mobilidade segura, que compreende:

- a) buscar avançar na articulação intersetorial e intrasetorial, envolvendo a vigilância em saúde, a atenção básica e as redes de urgência e emergência do território na produção do cuidado e na redução da morbimortalidade decorrente do trânsito;
- b) orientar ações integradas e intersetoriais nos territórios, incluindo saúde, educação, trânsito, fiscalização, ambiente e demais setores envolvidos, além da sociedade, visando definir um planejamento integrado, parcerias, atribuições, responsabilidades e especificidades de cada setor para a promoção da mobilidade segura; e
- c) avançar na promoção de ações educativas, legislativas, econômicas, ambientais, culturais e sociais, fundamentadas em informação qualificada e em planejamento integrado, que garantam o trânsito seguro, a redução de morbimortalidade e a paz no trânsito; [...] (BRASIL, 2014b).

Compreendendo a importância do programa, a SES-MT mobilizou a constituição e retomada do Comitê Intersetorial do PVT, que foi crucial para restabelecer parcerias e potencializar as ações, buscando-se, sobretudo, alinhar as políticas e as estratégias com o foco e impacto, e resultados de curto, médio e longo prazos. O principal objetivo foi a articulação permanente dos setores corresponsáveis, observando as convergências e os interesses comuns em relação às condições adequadas para o enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito. Nesse sentido, a qualidade das informações foi considerada fundamental para o comitê, e imprescindível para a construção do planejamento integrado entre os membros.

Logo, em todos os níveis, esse ponto em comum, e de interesse de todos, tem orientado as discussões, tanto na oferta de eventos alusivos quanto na educação para o trânsito, bem como nos registros dos acidentes e suas vítimas, nas mais diversas frentes de trabalho. Os dados estatísticos têm sido

pauta não apenas como obstáculos, mas também como ponto motivador de propostas e soluções conjuntas na busca de sua integração, e disponibilização técnica, do diálogo e construção coletiva.

Assim, diversas ações foram planejadas e realizadas em parceria entre os membros do comitê com frequência de reuniões, alcance e abrangência muito maiores. Nesse período, as temáticas foram trabalhadas em parceria com membros do Comitê Intersetorial composta por Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-MT), Conselho Estadual de Trânsito (CETRA-MT), Corpo de Bombeiros, Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, Delegacia de Delitos de Trânsito (DELETRAN), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Secretaria de Infraestrutura de Mato Grosso e Secretaria de Educação de Mato Grosso.

Destaca-se a importância da assessoria do CONASS na implementação do PVT no estado de Mato Grosso, assim como o envolvimento dos gestores estaduais referente ao programa.

Foram muitas as reuniões do Comitê Estadual do PVT de Mato Grosso, do Projeto e-Transitar (coordenadores/as, equipes estaduais com o CONASS e convidados) para que pudéssemos alinhar estratégias, ações e agendas de forma a produzirmos resultados cada vez mais próximo da meta traçada, conforme para a redução audaciosa de 50% de acidentes e óbitos no trânsito de Mato Grosso na primeira década de 2011-2020, em que o Estado atingiu uma redução, com todas as parcerias, no patamar de 21% até 2020.

A meta foi mantida para o novo decênio 2021-2030, haja vista a renovação do pacto pela Organização das Nações Unidas (ONU) de redução 50% de acidentes e óbitos no trânsito – o que necessitará de um plano estratégico e integrado entre os atores que compõem o Comitê Intersetorial do PVT de Mato Grosso, para alcance de melhor índice possível de redução de acidentes e óbitos.

DESENVOLVIMENTO

O estado de Mato Grosso possui uma população relativamente pequena, dada a sua extensão territorial, cerca de 3,5 milhões de pessoas. Porém, o índice de óbitos chega, em média, a 1.200 por ano, os sequelados ultrapassam 5 mil, e os custos dos atendimentos somente nos primeiros 30

dias ultrapassam R\$ 4,5 milhões ao ano. Destaca-se que, em sua maioria, são os/as jovens o grupo mais vulnerável, tanto na qualidade de motoristas quanto na qualidade de pedestres; dados estes conforme o Anuário do DETRAN-MT, disponível periodicamente desde 2017 (MATO GROSSO, 2021).

O PVT nacional teve início em cinco capitais e, posteriormente, em 2011, por intermédio da Portaria nº 3.023, a qual estabelece o repasse financeiro do Fundo Nacional de Saúde aos Fundos de Saúde Estaduais, do Distrito Federal e Municipais de Capitais, por meio do Piso Variável de Vigilância e Promoção da Saúde, para implantação, Implementação de Política de Promoção da Saúde na ampliação e sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito (BRASIL, 2011). Com a publicação da referida portaria, houve expansão do PVT para todas as capitais brasileiras, o que oportunizou não só a entrada da capital, Cuiabá, no PVT como também a gestão estadual. O Ministério da Saúde deu continuidade à evolução dos serviços publicando a Portaria nº 1.378/2013, que “regulamenta as responsabilidades e define diretrizes para execução e financiamento das ações de vigilância em saúde pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, relativos ao Sistema Nacional de Vigilância em Saúde e Sistema Nacional de Vigilância Sanitária” (BRASIL, 2013), e a Portaria nº 183/2014 (transformada na Portaria de Consolidação nº 5, de 28 de setembro de 2017), que disponibilizou recursos para execução das ações do PVT (BRASIL, 2014a).

O Comitê Intersetorial do PVT, vinculado à SES-MT, foi legitimado pela Portaria nº 008/2020/GBSES (MATO GROSSO, 2020a), em que, a partir dessa formalização, deu-se início às reuniões ordinárias do Comitê, alinhando entendimentos e verificando, na intersetorialidade, as ações convergentes das instituições. Uma das orientações foi focar no atingimento da meta da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, por meio da Resolução nº 66/260/2012, em reduzir em 50% acidentes e óbitos no trânsito (ONU, 2012).

Foram realizadas várias ações ao final do primeiro Decênio de Segurança no trânsito, mas tal meta não foi atingida. Porém, ao final desse período, as estratégias e as ações intersetoriais atingiram grande grau de desenvolvimento, e conseguimos chegar em 23% na redução dos índices de acidentes e óbitos. O estado de Mato Grosso não atingiu a meta pactuada,

mas procurou reorganizar os processos de trabalho em relação ao PVT, bem como institucionalizar algumas de suas ações de forma integrada e intersectorial no período da retomada do PVT, do ano de 2019 a 2021.

A SES-MT também atendeu aos quesitos da adesão ao PVT nacional (Ministério da Saúde), enviando a coleta de dados registrados na Vigilância Epidemiológica à Superintendência de Vigilância em Saúde do Ministério ao final do ano de 2019, bem como formalizando a Comissão de Coleta de Dados, Análises e Gestão da Informação, por meio da Portaria nº 387/2020/GBSES, de 20 de outubro de 2020 (MATO GROSSO, 2020b).

Durante o processo de implantação do PVT, coordenado pelo Ministério da Saúde na capital, Cuiabá, e no estado de Mato Grosso, conseguimos acompanhar as agendas no que tange à formação do Comitê Municipal, com representação da SES-MT por profissionais da COPHS/SAS/SES-MT, porém ainda de forma incipiente, pois foi negligenciada a formação do Comitê Estadual.

O Projeto e-Transitar, proposto pelo CONASS em 2019, trouxe a possibilidade de retomada da discussão de fortalecimento da agenda do PVT em âmbito estadual de forma mais sistemática, agenda esta focada no desenvolvimento de ações envolvendo a participação de 141 municípios, e não somente a capital do estado.

Em 2019, na SES-MT, a pauta dos acidentes de trânsito foi realocada para a Superintendência de Atenção à Saúde, saindo da Vigilância Epidemiológica sendo vinculada à COPHS/SAS/SES-MT, haja vista que, entre as oito temáticas prioritárias da área técnica, na PNPS, uma delas trata-se da “Promoção da Mobilidade Segura e Vida no Trânsito”, uma vez que essa é uma temática transversal que engloba a Promoção da Saúde, Cultura da Paz e outras.

Nessa ocasião, o Ministério da Saúde possuía uma apoiadora, que nos visitou em meados de 2019. Nesse momento, realizamos uma reunião da gestão estadual e gestão municipal de Cuiabá com a apoiadora para tratarmos do PVT enquanto resposta regionalizada e territorial aos desafios da ONU, para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 (naquela ocasião).

Ainda no segundo semestre de 2019, tivemos as ações potencializadas pelo suporte da consultora do CONASS, por intermédio do Projeto e-Transitar, que, presencialmente, participou de reunião com a gestão e a equipe técnica da SES-MT para discussão sobre o PVT estadual.

MARCO INICIAL

Como marco inicial desse processo de incremento da agenda estadual, tivemos dois grandes momentos. O primeiro foi a reunião ampliada com todas as instituições do Poder Executivo Estadual, que lidam diretamente com a temática “segurança no trânsito”, ocorrida em 6 de setembro de 2019, contando com a participação da consultora do Projeto e-Transitar do CONASS, Corpo de Bombeiros Militar, Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, DETRAN-MT, CETRAN-MT), Vigilância Epidemiológica, PRF, SAMU, DELETRAN, além da Superintendente de Atenção à Saúde e do Secretário Adjunto de Atenção e Vigilância em Saúde, ambos da gestão estadual da SES-MT.

Na Figura 2, verifica-se o registro da visita técnica do CONASS para apresentação do Projeto e-Transitar. Em reunião com Secretário Adjunto de Atenção e Vigilância em Saúde, Superintendente de Atenção à Saúde, Coordenadora COPHS, representante assessora do CONASS e equipe da COPHS/SAS/SES-MT e SAMU em julho de 2019.

FIGURA 2. **Visita técnica da consultora do CONASS à gestão da SES-MT**



FONTE: REGISTRO FOTOGRÁFICO COPHS/SAS/SES-MT, 2019

O segundo momento foi a mesa *Talk show*: Mobilidade Segura: paz no trânsito e ações intersetoriais com foco na produção do cuidado no I Fórum Mato-Grossense de Promoção da Saúde em 7 de novembro de 2019, com a participação do Dr. Christian Alessandro Cabral, Delegado Titular da DELETRAN-MT; Dr. José Eudes Santos Malhado, do CETRAN-MT; Marta Maria Malheiros

Alves, Apoiadora do Projeto Vida no Trânsito/MS; Juliano Silva Melo, Secretário Adjunto de Atenção e Vigilância em Saúde – SES/MT; e como coordenador da mesa, Aparecido Samuel de castro Cavalcante, Técnico responsável pela Promoção da Mobilidade Segura, Cultura da Paz e Vida no Trânsito da COPHS/SAS/SES-MT (Figura 3).

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

FIGURA 3. **Apresentação da mesa *Talk show*, novembro de 2019**



FONTE: ACERVO DE MEMORIAL FOTOGRÁFICO DA COPHS/SAS/SES-MT, 2019.

No referido evento, foi construída a Carta de Mato Grosso para a Promoção da Saúde, que resultou em oito proposituras, sendo a principal a alavancada para a constituição formal do Comitê Intersetorial do PVT do estado de Mato Grosso.

De posse dessa base jurídica, o Comitê Intersetorial do PVT do estado de Mato Grosso foi sendo empoderado para a realização de várias ações, dando acesso às gestões municipais, cidadãos e cidadãs que o quiseram acompanhar. O resultado foi uma significativa participação em todos os momentos, inclusive no I Fórum Mato-Grossense de Promoção da Saúde, que teve uma mesa específica para discussão do tema de “Promoção da Mobilidade Segura”, contando com mais de 700 participações presenciais.

FIGURA 4. **I Fórum Mato-Grossense de Promoção da Saúde, novembro de 2019**



FONTE: ACERVO DE MEMORIAL FOTOGRÁFICO DA COPHS/SAS/SES-MT, 2019.

A COPHS, em parceria com a Escola de Saúde Pública do estado de Mato Grosso (ESP-MT), no período da pandemia de covid-19, propiciou o I Encontro Mato-Grossense de Mobilidade Segura e Vida no Trânsito em alusão à Semana Nacional do Trânsito – Perceba o Risco, Proteja a Vida (Figura 5). O evento foi realizado de 18 a 21 de setembro de 2020, contando com a participação das instituições estaduais e nacionais ligadas ao tema, bem como de 432 participantes no primeiro dia e de 306 no segundo, oportunizando explanações de temáticas e debates ao final de cada dia. O evento foi organizado pela COPHS/SAS/SES-MT e pelos membros do Comitê do PVT-MT, e contou com a participação de representantes do CONASS, da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), da Universidade Federal de Goiás (UFG), da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo (SES/SP) e da PRF.

Links:

Dia 18/09/2022 – <https://www.youtube.com/watch?v=ueK-zku0waM>

Dia 21/09/2020 – <https://www.youtube.com/watch?v=kOdKinjvpDg>

FIGURA 5 e 6. **Transmissão ao vivo do I Fórum Mato-Grossense de Promoção da Saúde, novembro de 2019**

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: ACERVO DE MEMORIAL FOTOGRÁFICO DA COPHS/SAS/SES-MT, 2019.

Este evento criou uma possibilidade para que, no Maio Amarelo de 2021, pudéssemos dar sequência e realinhar mais temáticas com o Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Estatísticas do Corpo de Bombeiros Militar e do Batalhão de Trânsito Militar, além do SAMU, da Vigilância Epidemiológica, da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá e da Guarda Municipal de Várzea Grande.

Assim, a COPHS/SAS/SES-MT, juntamente com o Comitê Intersectorial e Estadual, organizou três webencontros com os membros da comissão e convidados, em que foram transmitidos e certificados pela ESP-MT. O evento denominou-se “II Encontro Mato-Grossense de Mobilidade Segura e Vida no Trânsito”, o qual teve ampla divulgação nos municípios e nas áreas que tratam

da temática. O tema central da Campanha de 2021 foi “Respeito e Responsabilidade”. Pratique no Trânsito”. O referido nome do evento se relacionou com as demais temáticas voltadas à conscientização: se beber não dirija; criança só no banco de trás na cadeirinha adequada; não use celular ao dirigir; reduza a velocidade – tendo maior atenção para as áreas que concentram grande número de pedestres, como escolas, creches, hospitais etc.

O evento teve como proposta mobilizar todos/todas os/as agentes públicos/as que, direta ou indiretamente, relacionam-se com a gestão do trânsito em todas as políticas públicas de forma que possamos salvar vidas, diminuir os riscos e aumentar a segurança, além de reduzir grandemente o ônus financeiro das mazelas do trânsito.

Assim, o “II Encontro Mato-Grossense de Mobilidade Segura e Vida no Trânsito” foi dividido em três momentos, em três dias no período vespertino: 17 de abril de 2021 – Abertura Oficial, tema da Campanha Nacional: “Respeito e Responsabilidade. Pratique no Trânsito”; 24 de maio de 2021 – Temáticas específicas: Morbimortalidades e agravos do trânsito de Mato Grosso; 31 de maio de 2021 – Alterações vigentes no CTB. As artes publicitárias foram criadas pela Secretaria de Comunicação do Estado de Mato Grosso.

FIGURA 7. **Peças publicitárias do II Encontro Mato-Grossense de Mobilidade Segura e Vida no Trânsito**



FONTE: SECRETARIA ESTADUAL DE COMUNICAÇÃO – SECOM-MT/2021.

Para cada momento do Encontro, foram criados os *links* do YouTube, e suas visualizações, que se seguem:

(17/05) MAIO AMARELO: “RESPEITO E RESPONSABILIDADE. PRATIQUE NO TRÂNSITO” <https://www.youtube.com/watch?v=ziRWbXEXMjM> (369 visualizações)

(24/05) MAIO AMARELO: “RESPEITO E RESPONSABILIDADE. PRATIQUE NO TRÂNSITO” <https://www.youtube.com/watch?v=V1pJI1f3lww> (389 visualizações)

(31/05) MAIO AMARELO: “RESPEITO E RESPONSABILIDADE. PRATIQUE NO TRÂNSITO” <https://www.youtube.com/watch?v=54or0tNxQxk> (304 visualizações)

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

FIGURA 8. Programação do II Encontro Mato-Grossense de Mobilidade Segura e Vida no Trânsito



FONTE: SECRETARIA ESTADUAL DE COMUNICAÇÃO – SECOM-MT/2021.

O evento foi divulgado no *site* da SES-MT por meio do *link*: <http://www.saude.mt.gov.br/noticia-impressao/7648> em 29 de abril de 2021.

Outra campanha relevante em 2021 foi o lançamento do material em alusão ao “Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito”, a referida campanha realizada em rede sociais que contou com mais de 6.500 pessoas alcançadas e divulgada em 18 sites de notícias no âmbito do estado

de Mato Grosso, ficando até o final do mês de janeiro de 2022. Abaixo, estão as peças publicitárias divulgadas.

FIGURA 9. Peças publicitárias SECOM-MT – Dia Mundial em memória das vítimas do trânsito



FONTE: SECRETARIA ESTADUAL DE COMUNICAÇÃO DE MATO GROSSO – SECOM-MT, 2021.

Matérias publicadas referente ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito:

<http://www.saude.mt.gov.br/noticia/8264>; <https://www.rdnnews.com.br/cidades/conteudos/153514>.

Outra grande ocasião em que abordamos a temática do trânsito foi a Semana da Juventude, que promoveu *Blitz* para Conscientização pela vida no Trânsito. Esta foi realizada no dia 12 de agosto de 2021, na semana Estadual de Juventude, promovida pelo Conselho Estadual de Juventude (CONJUV) em parceria com a COPHS/SAS/SES-MT, o qual representa o Conselheiro de Juventude, juntamente com a representatividade do Comitê Intersetorial do PVT da SES-MT. Nesse evento, foi desenvolvida ação da juventude referente à segurança no trânsito, chamada de *blitz* pela vida. A ação foi motivada pelo alto índice de óbitos e acidentes no trânsito envolvendo a juventude de Mato Grosso.

Ainda nessa ação, houve panfletagem e diálogo com motoristas, com participação de parceiros: DELETRAN, CONJUV, Polícia Militar – Batalhão de Trânsito, DETRAN-MT, Secretaria Adjunta de Direitos Humanos, SES-MT e Secretaria de Estado de Assistência Social e Cidadania. A avaliação da Ação apresenta-se como atividade positiva, com vistas à realização de outras ações pontuais para o futuro, considerando que a população jovem é muito vulnerável no trânsito.

PROJETO E-TRANSITAR DO CONASS E SES-MT

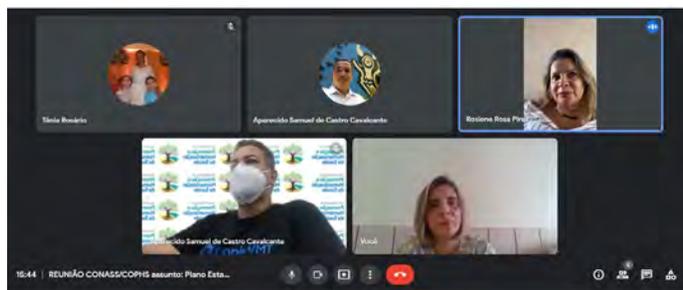
O processo de adesão ao Projeto e-Transitar do CONASS, iniciado no segundo semestre de 2019, com adesão de 15 Secretarias Estaduais de Saúde, possibilitou a troca de experiências entre os estados e o enfrentamento das dificuldades de forma a saná-las coletivamente, em que foram realizadas web-reuniões mensais, oportunizando ao estado de Mato Grosso apresentar as suas ações exitosas e permitindo aos estados a troca de experiências, o diálogo para alternativas de enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito; como também realizadas reuniões individuais com as Secretarias Estaduais de Saúde.

Assim, foi articulado para apresentação dos Estados e do Distrito Federal para o Seminário do CONASS, em que se discutiu sobre vigilância dos acidentes de trânsito, propostas orçamentárias nos Planos de Trabalho Anuais (PTA – sigla em Mato Grosso), análise de Planos Estaduais de Saúde para acompanhar como está a temática dos acidentes de trânsito, elaboração de Boletins Informativos Quadrimestrais para divulgação no *site* do CONASS e que também foram divulgado no âmbito regional. Igualmente, houve grande mobilização para confecção deste *e-book*, com os relatos de experiências de cada estado e do Distrito Federal.

Abaixo, na Figura 10, o registro de uma das reuniões realizadas entre SES-MT e consultora do CONASS. Dentre os pontos da pauta dessa reunião, destacamos: a atualização da situação da SES-MT (informes e possibilidades), a discussão sobre a Elaboração do Plano de Ação integrado de enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito, a minuta de Decreto Estadual Promoção da Saúde. Nesse dia, estava presente a coordenadora da vigilância.

Nessa reunião, ficou acordado que a coordenação da SES-MT (COPH) apresentasse na reunião da Comissão Intergestores Bipartite (CIB-MT) as ações que vêm sendo realizadas referentes ao PVT do estado. Essa apresentação ocorreu no dia 8 de outubro de 2021, contando com a participação de quase dois terços dos gestores municipais de saúde do Estado.

FIGURA 10. **Registro da web-reunião de trabalho SES-MT e Consultoria CONASS**



FONTE: REGISTRO FOTOGRÁFICO COPHS/SAS/SES/MT, 15/08/2021.

As atividades foram realizadas e discutidas no grupo de coordenadores/as estaduais no Projeto e-Transitar do CONASS, realizadas web-reuniões mensais ao longo dos últimos dois anos que, no final de 2021, possibilitaram a organização, por iniciativa do CONASS, de um seminário com relatos de experiências estaduais apresentados para todos/as os/as Secretários/as Estaduais de Saúde e demais interessados. Esse seminário foi relevante para dar visibilidade às estratégias, ações e atividades desenvolvidas no Estado ao longo desse período 2020-2021.

O Seminário “Projeto e-Transitar – Relato de Experiências Estaduais” aconteceu no dia 24 de novembro de 2021 (Figura 11), o qual oportunizou que a SES-MT pudesse apresentar o desenvolvimento de suas ações e os impactos, sendo esse um grande dia para as gestões estaduais que há dois anos se reúnem, discutem, trocam experiências e se fortalecem na busca de reduzir a morbimortalidade por acidentes de trânsito e na construção de um trânsito mais seguro. A grande importância do seminário foi exatamente dar visibilidade a uma gama de ações que vêm sendo realizadas e que nem sempre são visualizadas por gestores e gestoras de políticas públicas e sua equipe técnica.

Cabe ressaltar que, com foco nas oito temáticas da PNPS, inserimos a pauta urgente do trânsito seguro na transversalidade dos eixos e temas na área técnica, a qual permeou em cada evento a discussão e a compreensão de gestores/as municipais, estaduais e profissionais que atuam na saúde e, principalmente, nos Escritórios Regionais de Saúde.

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)

FIGURA 11. **Seminário de Promoção da Mobilidade Segura e Vida no Trânsito “Projeto e-Transitar” – Relato de Experiências Estaduais do CONASS**



The poster is divided into two main sections: a title section on the left and a program section on the right, both with a yellow background and a street scene illustration at the bottom.

Left Section:

- Logo: CONASS
- Title: **Seminário Projeto e-Transitar**
- Subtitle: **RELATO DE EXPERIÊNCIAS ESTADUAIS**
- Date: **24 DE NOVEMBRO DE 2021**
- Time: **8H30**
- YouTube link: youtube.com/conassoficial

Right Section:

- Logo: CONASS
- Section: **PROGRAMAÇÃO**
- Abertura**
- 08h30 – **Fernando Cupertino** (coordenador do Projeto)
- Apresentação das experiências estaduais**
- 08h45 – **Distrito Federal**
- 09h – **Tocantins**
- 09h15 – **Pernambuco**
- 09h30 – **Maranhão**
- 09h45 – **Debate**
- 10h05 – **São Paulo**
- 10h20 – **Acre**
- 10h35 – **Paraíba**
- 10h50 – **Mato Grosso**
- 11h05 – **Rio Grande do Norte**
- 11h20 – **Debate**
- 11h45 – **Encerramento**
- YouTube link: youtube.com/conassoficial

FONTE: CONASS (2021).

Com base nessa ação realizada pelo CONASS, acreditamos que ela se traduz em evento de prestação de contas aos gestores estaduais de saúde possibilitando conhecer as atividades das áreas técnicas e as metas estabelecidas com foco nos objetivos alcançados, ou não. Isso reforça o trabalho continuado e compartilha as experiências vividas, podendo subsidiar as equipes estaduais em criatividade, legalidade e empenho para a resolução de acidentes e óbitos tão grandes ainda no Brasil.

Abaixo, alguns registros das reuniões do Projeto e-Transitar do CONASS realizadas em 2021.

FIGURA 12. **Web-reunião com as Coordenações Estaduais do PVT, setembro de 2021**



FONTE: REGISTROS DE TELA COPHS/SAS/SES-MT, 2021.

FIGURA 13. **Última web-reunião de 2021 – Coordenações Estaduais do PVT e do CONASS, novembro de 2021**



FONTE: REGISTROS DAS WEB-REUNIÕES, 2021.

As atividades relacionadas com o Comitê Estadual com foco na Promoção da Saúde têm tido resultados muito positivos. Um grande exemplo a ser citado é que, durante a confecção deste artigo, fomos contatados por mais de cinco municípios para que pudéssemos dar apoio à organização de um equipamento público para discutir e promover ações que reduzam os índices negativos do trânsito, entre eles, um Escritório Regional de Saúde (ERS), que se manifestou favorável a instituir tal dinâmica em sete municípios. Outrossim, já confeccionamos instrumental em que orientamos todos os ERS a promoverem esse debate nos 141 municípios do estado. Estamos certos/as de que essas ações tendem a motivar a consciência pelo empenho no enfrentamento de acidentes evitando óbitos e sequelas tão danosas às vidas, ao SUS e ao erário público.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações desenvolvidas no Comitê Intersetorial do PVT do estado de Mato Grosso, focadas no projeto e-Transitar e complementadas por outras áreas técnicas da COPHS/SAS/SES-MT, bem como a visibilidade adquirida, proporcionou-nos reorganizar para o ano de 2022 uma nova projeção de planejamento focada na aplicação de projetos e ações capazes de ampliar e garantir recursos financeiros. Logo, conseguimos inserir no Plano de Trabalho Anual (PTA) 2022 a destinação orçamentária do tesouro estadual na ordem de R\$ 250 mil e ainda com as possibilidades de acesso a recursos federais à medida que damos as devolutivas de avanço nas metas, devolutivas essas acordadas na adesão ao PVT com o Ministério da Saúde.

Novas perspectivas estão sendo gestadas; e, apesar da pandemia da covid-19, o Estado conseguiu avançar e se aproximar dos municípios em relação à pauta do trânsito, já vislumbrando uma organização que envolva parceiros focados na resolução dos problemas que atingem a população mato-grossense.

A parceria e a consultoria do CONASS durante os últimos dois anos, com reuniões mensalmente realizadas, foram estratégicas e reacenderam o compromisso renovador para enfrentarmos as dificuldades, fortalecendo, portanto, o processo de desenvolvimento das estratégias e ações vinculadas à redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito.

Diante disso, estamos tendo uma periodicidade maior nas reuniões ordinárias do Comitê Intersectorial do PVT tentando ampliar a participação e as parcerias de demais instituições públicas e privadas, a exemplo da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT) e da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), bem como da Concessionária de Pedágios “Rota Oeste” e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – estas serão convidadas a estar na composição desse Comitê.

Destacamos aqui a importância da intersectorialidade entre as instituições que compõem o Poder Executivo, mas também a intrassetorialidade com outros setores da saúde que lidam com sistemas de informação, a atenção básica, o SAMU e reabilitação; além dos sistemas de informação que, juntamente com o do SUS, propiciam-nos trabalhar o cruzamento de dados de forma legal em que podendo gerar dados e análises mais precisas, proporcionando escolha de indicadores capazes de melhorar a compreensão e a efetivação de Políticas Públicas.

Apresentam-se como desafio a execução financeira e a agilidade para fazer gestão orçamentária de forma que as ações sejam mais rápidas e que as respostas às demandas apresentadas pelas instituições do Comitê Estadual sejam mais eficazes.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria de Consolidação nº 5, de 28 de setembro de 2017. Consolidação das normas sobre as ações e os serviços de saúde do Sistema Único de Saúde. **Diário Oficial da União**: seção 1, suplemento, Brasília, DF, ano 154, n. 190, p. 360-568, 3 out. 2017.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 183, de 30 de janeiro de 2014. Regulamenta o incentivo financeiro de custeio para implantação e manutenção de ações e serviços públicos estratégicos de vigilância em saúde, previsto no art. 18, inciso I, da Portaria nº 1.378/GM/MS, de 9 de julho de 2013, com a definição dos critérios de financiamento, monitoramento e avaliação. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 151, n. 22, p. 59-64, 31 jan. 2014a.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 1.378, de 9 de julho de 2013. Regulamenta as responsabilidades e define diretrizes para execução e financiamento das

ações de Vigilância em Saúde pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, relativos ao Sistema Nacional de Vigilância em Saúde e Sistema Nacional de Vigilância Sanitária. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 150, n. 131, p. 48-50, 10 jul. 2013.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 2.446, de 11 de novembro de 2014. Redefine a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS). **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 151, n. 220, p. 68-70, 13 nov. 2014b.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 3.023, de 21 de dezembro de 2011. Autoriza repasse financeiro do Fundo Nacional de Saúde aos Fundos de Saúde Estaduais, do Distrito Federal e Municipais de Capitais, por meio do Piso Variável de Vigilância e Promoção da Saúde, para implantação, Implementação de Política de Promoção da saúde na ampliação e sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 148, n. 245, p. 70-71, 22 dez. 2011.

CONSELHO NACIONAL DOS SECRETÁRIOS DE SAÚDE. **Experiências dos Estados no Enfrentamento à Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito são apresentadas em seminário**. Brasília: CONASS, 24 nov. 2021. Disponível em: <https://www.conass.org.br/experiencias-dos-estados-no-enfrentamento-da-violencia-no-transito-sao-apresentadas-em-seminario/>. Acesso em: 29 abr. 2022.

CONSELHO NACIONAL DOS SECRETÁRIOS DE SAÚDE. **Seminário Projeto e-Transitar – Relato das Experiências Estaduais**. Brasília: CONASS, 12 nov. 2021. Disponível em: <https://www.conass.org.br/28717-2/>. Acesso em: 29 abr. 2022.

MATO GROSSO (Estado). Departamento Estadual de Trânsito. **Anuário Estatístico de Trânsito do Estado de Mato Grosso 2021**. Cuiabá: DETRAN-MT, 2021. Disponível em: <https://www.detrان.mt.gov.br/anuario>. Acesso em: 26 maio 2022.

MATO GROSSO (Estado). Secretaria de Estado de Saúde. Portaria nº 008/2020/GBSES, de 16 de janeiro de 2020. Institui o Comitê Intersetorial do Programa Vida no Trânsito, no âmbito da Secretaria de Estado de Saúde de Mato Grosso. **Diário Oficial do Estado de Mato Grosso**, Cuiabá, ano 129, n. 27.671, p. 25, 16 jan. 2020a.

MATO GROSSO (Estado). Secretaria de Estado de Saúde. Portaria nº 387/2020/GBSES, de 20 de outubro de 2020. Constitui Comissão de Coleta de dados, análise e Gestão da Informação, no âmbito do Comitê Intersetorial do Programa Vida no Trânsito Instituído pela Portaria n 008/2020/GBSES. **Diário Oficial do Estado de Mato Grosso**, Cuiabá, ano 130, n. 27.860, p. 34, 20 out. 2020b.

LOPES, A. **Coordenação de Políticas públicas para cidades sustentáveis: integração intersectorial, federativa e territorial**. Rio de Janeiro: IBAM, MCTI, 2016.

MORAIS NETO, O. L. *et al.* Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 9, p. 2223-2236, 2012.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. General Assembly. **Resolução 66/260**. Improving global road safety. AG Index: A/RES/66/L.43 Add.1. New York: United Nations, 19 abr. 2012. Dis-

ponível em: www.un.org/Docs/journal/asp/ws.asp?m=A/RES/66/260 (primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020). Acesso em: 13 maio 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299** – a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. Nova Iorque: Nações Unidas, 31 ago. 2020.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DA PARAÍBA

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DA PARAÍBA

Gerlane Carvalho de Oliveira¹, Thalita Emanuelle de Lira Santos²,
Vanja Raquel Vasconcelos de Souza Lemos³, Ana Cláudia Nóbrega⁴

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortalidade em todo o mundo. Representam uma séria adversidade no Brasil, especialmente por se enquadrar entre os principais agravantes da problemática social ligada à saúde pública, devido ao alto nível de incidência de lesões, sequelas que resultam em necessidade de acompanhamento médico por longo prazo (BRASIL, 2001).

O sistema de trânsito é regido por uma legislação própria e sujeito à influência de fatores internos e externos, podendo ser compreendido, de forma geral, como um conjunto de objetos constituído pela interação entre pessoas, vias de circulação e veículos. As lesões fatais causadas pelos acidentes rodoviários estão entre as principais causas de óbitos ocorridas em todo o mundo. De acordo com o relatório global, elaborado anualmente pela Organização Mundial da Saúde (OMS), sobre a situação atual da segurança rodoviária, mais de 1 milhão de pessoas morrem nas estradas, tendo como principais vítimas jovens e adultos entre 15 e 25 anos (WHO, 2013). Com isso, os custos monetários e sociais dessas casualidades do trânsito são altíssimos, e as consequências, extremamente dolorosas.

1 Enfermeira, chefe do Núcleo de Doenças e Agravos Não Transmissíveis, coordenadora do Programa Vida no Trânsito do Estado da Paraíba.

2 Enfermeira, gerente operacional de Vigilância Epidemiológica.

3 Enfermeira, referência técnica – GEVS/DCNT.

4 Enfermeira, referência técnica – GEVS/Violências e Acidentes.

Dentre as estratégias de prevenção adotadas para reduzir o número de acidentes com veículos automotores, destacam-se a educação para o trânsito e a vigilância desses eventos. A análise dos acidentes de trânsito é essencial para uma melhor compreensão das ocorrências e auxilia na prevenção ou diminuição desses eventos de forma sistemática, assim como a verificação da situação atual das estradas e a sinalização das vias de circulação.

Na Paraíba, no período de 2019 a 2021, verificou-se que os principais envolvidos em acidentes de trânsito são homens na faixa etária de 20 a 29 anos e de 30 a 39 anos. O maior número de colisões envolve motos e carros, sendo as motocicletas os veículos motorizados que mais se envolvem em acidentes, geralmente em virtude de excesso de velocidade e imprudência (PARAÍBA, 2022).

Um dos objetivos das ações de educação para o trânsito é estimular a Cultura de Paz no Trânsito, por meio da cooperação e da participação dos indivíduos, organizações governamentais e não governamentais. A Cultura de Paz, segundo o Instituto Sou da Paz, é entendida como “modo de pensar e agir que rejeita a violência e valoriza a diversidade, o diálogo, a negociação e a mediação como estratégias para a resolução dos conflitos e para a construção de uma cultura de paz no trânsito” (MANTOVANI, 2015).

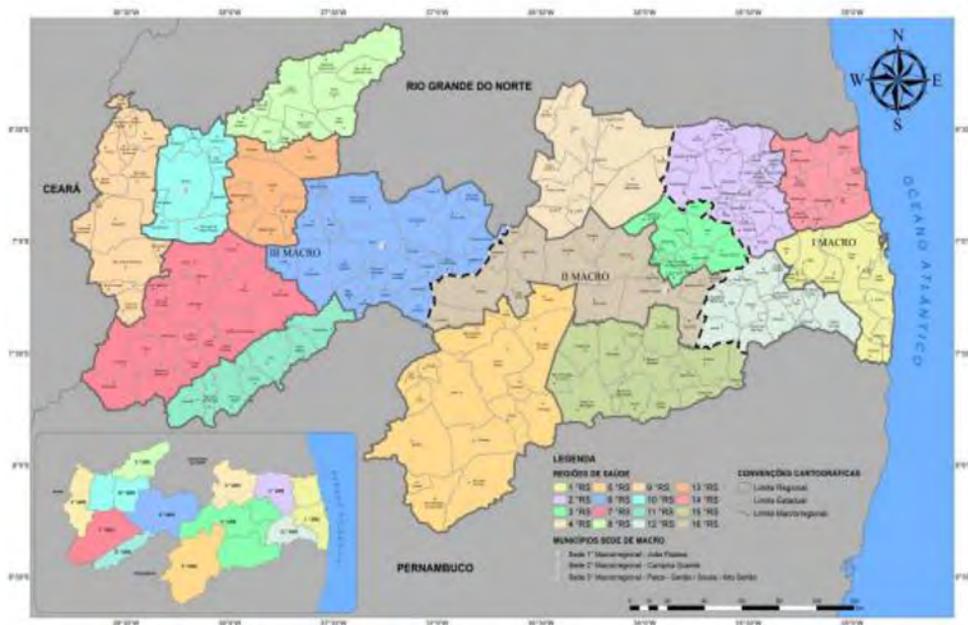
Diante dos alarmantes números de violência no trânsito, a Organização das Nações Unidas (ONU) propõe implementar o Plano Global de Ação pela Segurança no Trânsito para a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, cuja meta é a diminuição de, no mínimo, 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro (BRASIL, 2002).

O estado da Paraíba está situado a leste da Região Nordeste e tem como limites: ao norte, o estado do Rio Grande do Norte; a leste, o Oceano Atlântico; ao sul, o estado de Pernambuco; e a oeste, o estado do Ceará (PARAÍBA, 2020). Segundo a projeção de estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Paraíba, em 2022, apresenta uma população de 4.141.161 habitantes distribuída em uma área de 56.469 km², totalizando uma densidade demográfica de 70,82 habitantes por quilômetro quadrado. A maior concentração populacional é na área urbana (75%) em relação à área rural (25%). No que diz respeito ao sexo, 48,2% (1.999.318) da população paraibana é composta de homens, e 51,7% (2.141.843), de mulheres (IBGE, 2022).

A configuração da regionalização da saúde na Paraíba, em consonância com a Resolução CIB nº 43/18, de 25 de junho de 2018, define três Macrorregiões de Saúde (PARAÍBA, 2018a). A primeira Macrorregião de Saúde é composta por quatro Regiões de Saúde, com sede em João Pessoa; a segunda, por cinco Regiões de Saúde, com sede em Campina Grande; e a terceira, por sete Regiões de Saúde, com duas sedes, uma em Patos (Sertão) e outra em Sousa (Alto Sertão) (PARAÍBA, 2020).

A Paraíba possui implantadas 12 unidades geoadministrativas da Secretaria de Estado da Saúde, denominadas Gerências Regionais de Saúde (GRS). Essas unidades têm a missão de assumir a responsabilidade sanitária compartilhada no território de abrangência, oferecendo apoio técnico aos municípios, acompanhando o planejamento das ações e serviços de saúde e participando dos diversos espaços de gestão e cogestão entre os entes federados, fortalecendo o processo de regionalização no estado (PARAÍBA, 2020).

A assistência à vítima de Acidentes de Transportes Terrestres (ATT) na Paraíba se dá sob a mesma logística nas diferentes macrorregiões de saúde, porém com direcionamento para hospitais de referência. Essas vítimas são atendidas inicialmente e por uma Unidade de Suporte Básico de Vida (USB) ou Unidade de Suporte Avançado de Vida (USA) do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), de acordo com a complexidade do quadro relatado no momento do acionamento por telefone, no local da ocorrência. Ressalta-se que a Paraíba dispõe de 103 bases descentralizadas de SAMU e de 7 Centrais de regulação de urgências, proporcionando uma cobertura assistencial para 100% do território.



FONTE: GEPLAG/SES-PB, 2018B.

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DA PARAÍBA

A Secretaria de Estado da Saúde da Paraíba (SES-PB) aderiu ao Programa Vida no Trânsito (PVT), por meio da Portaria nº 423/GS/SES-PB, de 9 de agosto de 2013, e instituiu o Comitê Operativo Estadual para Vigilância e Monitoramento dos Acidentes de Trânsito (COEVMAT) (PARAÍBA, 2013). O Objetivo do Comitê é traçar estratégias para reduzir o número de acidentes de trânsito por meio de ações integradas com os órgãos de trânsito e parceiros. O monitoramento dos registros de acidentes de trânsito realizado pela Rede de Assistência à Vítima do Trânsito no estado auxilia os órgãos de trânsito na elaboração da programação de educação para o trânsito com foco na nossa realidade, a fim de reduzir a morbimortalidade por ATT na Paraíba.

O PVT foi implantado no estado da Paraíba (PVT-PB), conforme portaria mencionada anteriormente que instituiu o COEVMAT, que é constituído por representantes dos seguintes órgãos e instituições: Polícia Rodoviária Federal (PRF),

Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN-PB), Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba (DER-PB), Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Estado da Paraíba (BPTran-PB), Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa (SEMOB-JP), Secretaria de Mobilidade Urbana de Cabedelo (SEMOB-Cabedelo), Associação Nordestina de Resgate e Administração de Emergências (ONG ANDRAE), Secretarias Municipais de Saúde de João Pessoa e Cabedelo, Secretaria de Estado da Segurança e da Defesa Social, SAMU, Corpo de Bombeiros Militar da Paraíba, Secretaria de Estado da Educação e da Ciência e Tecnologia.

Com o objetivo de prevenir acidentes de trânsito e salvar vidas, as ações de educação para o trânsito ocorrem de forma integrada, sendo os órgãos de trânsito responsáveis pelas ações, e todos os demais participam e contribuem para sua execução, ocorrendo a mesma integração entre os órgãos envolvidos com as ações de fiscalização.

Durante todo ano de 2020, estivemos presentes nas agendas do Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), assessorado por Mércia Carvalho. O Projeto vem apoiando, qualificando e promovendo trocas de experiências entre os representantes das SES, possibilitando articulação de ações concretas de prevenção da morbimortalidade por acidentes de trânsito e de promoção da saúde.

A SES-PB participou, de forma virtual, de todas as agendas e reuniões mensais de trabalho que envolveram a temática do Projeto e-Transitar, aprimorando e ampliando nossos conhecimentos no enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito.

Dentre as agendas promovidas pelo Projeto e-Transitar, podemos citar: vigilância de acidentes das lesões e mortes causadas por acidentes de trânsito; uso de *linkage* de bases de dados da Saúde e do Trânsito, com o professor da UFG, Dr. Otaliba Libânio; Mobilidade e Saúde, com Silmara e Cheila Lima; Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030), com o especialista no tema Victor Pavarino; discussões internas sobre o Plano Anual de Trabalho (PAT); Planos Estaduais de Saúde; elaboração de Boletins Informativos Quadrimestrais para publicação no *site* do CONASS, entre outras, como realização de web-reuniões individuais com coordenadores(as) estaduais e as equipes do PVT estadual.

Destacamos também que, com o apoio do Projeto e-Transitar do CONASS, construímos o PAT, com o objetivo de traçar estratégias para reduzir o número de acidentes de trânsito por meio de ações integradas com os órgãos de trânsito e outros setores, direcionadas a educação, fiscalização e prevenção de acidentes de trânsito; auxiliar e nortear as ações do PVT-PB e monitorar, por meio da vigilância, os atendimentos por acidentes de trânsito nos serviços de saúde e os óbitos na Paraíba.

FIGURA 1. **Reunião para Construção do Plano Anual de Trabalho – SES e CONASS**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

MORBIMORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRANSPORTES TERRESTRES

Os acidentes de trânsito no Brasil fazem parte do rol de eventos que são denominados como causas externas de mortalidade. O Brasil atua na redução da morbimortalidade no trânsito por meio de ações de vários ministérios e secretarias, no âmbito federal, estadual e municipal (MENDES *et al.*, 2020).

A Paraíba participa, desde 2019, do Projeto e-Transitar, que é fruto da adesão dos secretários estaduais de saúde ao projeto do CONASS, aprovado por sua assembleia geral, o qual tem como objetivos: apoiar as SES na implantação e/ou fortalecimento do PVT; apoiar a construção e/

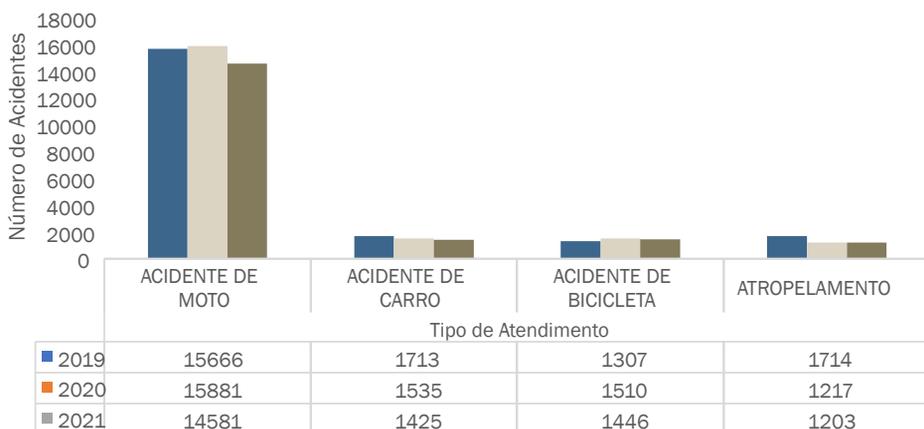
ou fortalecimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito; potencializar os instrumentos de gestão, propiciando maior eficiência na gestão dos agravos e das situações vinculadas aos acidentes de trânsito.

No período de 2019 a 2021, os Hospitais de Emergência e Trauma da Paraíba registraram 59.198 atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito, sempre com predominância nos acidentes de moto, representando 38,6% de todos os ATT no período. O período registrou uma diminuição de 9,35% no número de ATT, que pode ser reflexo da diminuição no fluxo viário no período de isolamento social (PARAÍBA, 2022).

O número de registros por acidentes de motocicleta apresentou um aumento de 1,3% em 2020 e uma redução de 8,9% em 2021. Os acidentes de carro apresentaram reduções anuais, chegando a 20,2% no período (2019 a 2021). Segundo Mendes *et al.* (2020), as reduções assim refletem os esforços na atualização e no aprimoramento constante dos dados referentes à morbimortalidade dos ATT, como também as ações articuladas intra/intersectoriais da vigilância e atenção à saúde, contribuindo para o enfrentamento e o controle dos acidentes de trânsito, prevenindo lesões e mortes no trânsito nos estados.

As internações por acidentes envolvendo bicicletas apresentaram, em 2020, um aumento de 15,5% em relação aos registros do ano anterior, haja vista que a pandemia da covid-19 levou as pessoas a adotarem medidas saudáveis e ecológicas que a mobilidade urbana oferece. Já os atropelamentos registraram quedas anuais no período, chegando a uma redução de 42,4% em 2021, conforme Gráfico 1.

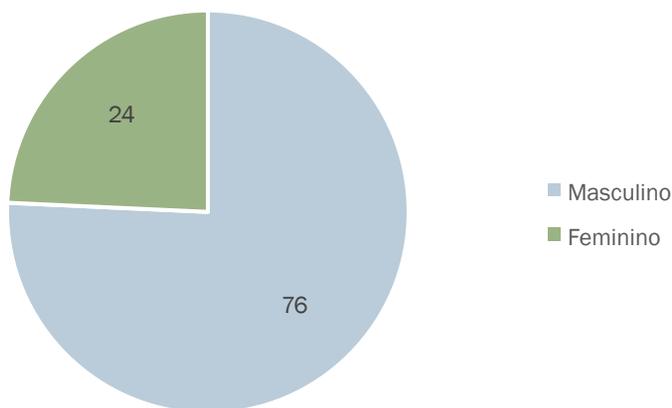
GRÁFICO 1. **Número de ATT segundo tipo. Paraíba, 2019-2021**



FORNTE: DADOS DOS HOSPITAIS DE EMERGÊNCIA E TRAUMA DA PARAÍBA. TI/MEDE-JP E ASCOM-CG, 2019-2021.

Os homens foram os mais envolvidos nos ATT no período de 2019 a 2021 – 76% dos acidentes envolveram o sexo masculino. As mulheres, além de serem mais cautelosas, estão mais atentas às normas de segurança (Gráfico 2).

GRÁFICO 2. **Percentual de ATT segundo sexo. Paraíba, 2019- 2021**

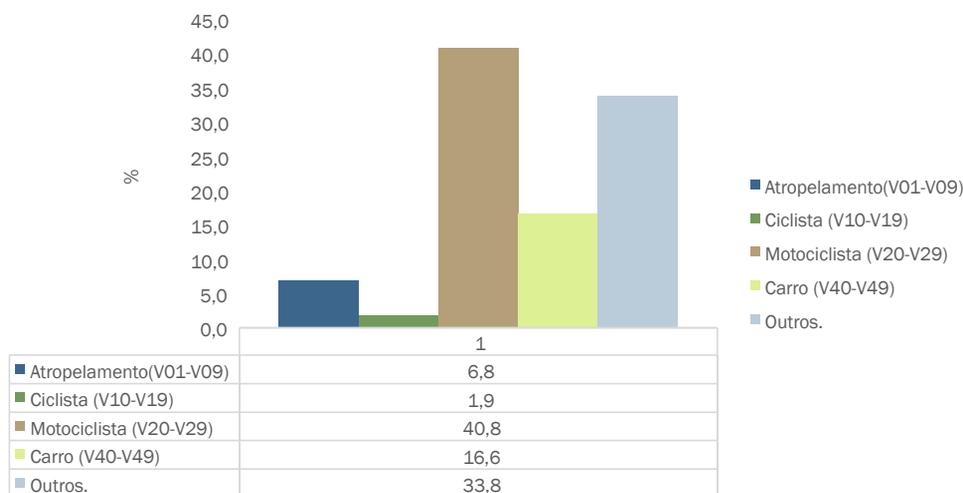


FORNTE: DADOS DOS HOSPITAIS DE EMERGÊNCIA E TRAUMA DA PARAÍBA. TI/MEDE-JP/ASCOM-CG, 2019-2021.

No período de 2019 a 2021, 2.414 óbitos por ATT foram registrados na Paraíba. Desses, 986 óbitos (40,8%) envolveram motociclistas.

Os acidentes de carro representaram 16,6% de todos os acidentes de trânsito no estado. Os atropelamentos levaram 165 paraibanos a óbito (6,8%) dos óbitos no período (Gráfico 3).

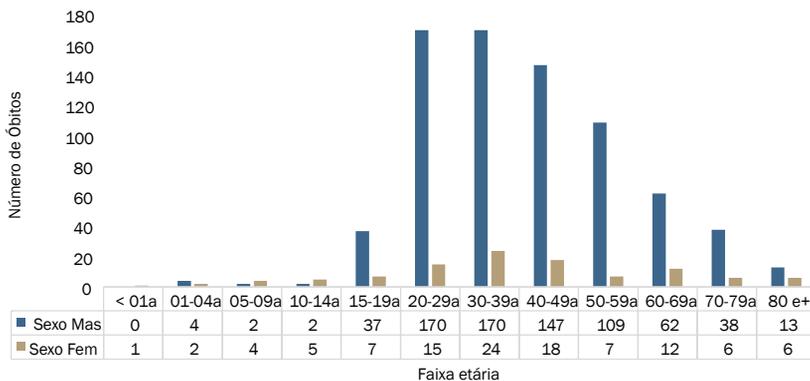
GRÁFICO 3. **Percentual de óbitos por ATT segundo tipo. Paraíba, 2019-2021**



FONTE: SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM/DATASUS/MS/SES-PB/GEVS/NDANTS.
 (*) DADOS PRELIMINARES.

Em 2021, o maior número de óbitos por ATT foi registrado nos homens entre 20 e 39 anos (39%). Ressaltamos que o sexo masculino representou 87% dos óbitos por ATT na Paraíba. No gráfico, vemos que, a partir dos 15 anos, esses óbitos começam a aparecer de forma crescente, aumentando consideravelmente na faixa etária de 20 a 49 anos, e incidindo até a faixa etária de 70 a 79 anos (Gráfico 4).

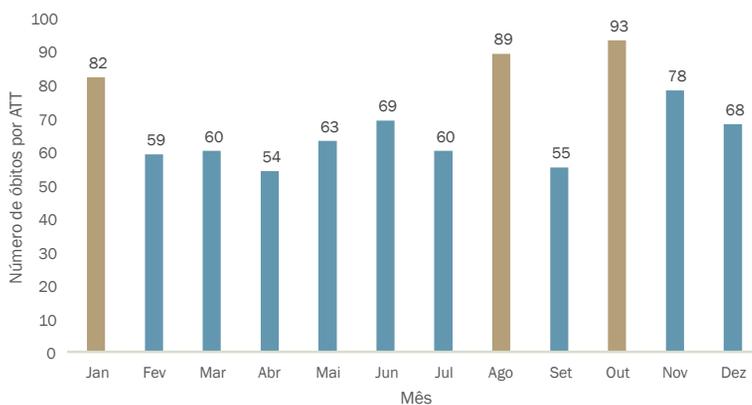
GRÁFICO 4. **Número de óbitos por ATT segundo sexo e faixa etária. Paraíba, 2021**



FONTE: SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM/DATASUS/MS/SES-PB/GEVS/NDANTS. (*) DADOS PRELIMINARES.

Em 2021, os meses de janeiro, agosto e outubro apresentaram maior número de óbitos por ATT na Paraíba. Janeiro por ser mês de férias, em que recebemos turistas de outros estados e municípios vizinhos. Agosto e outubro registraram flexibilização da quarentena e reabertura do comércio na capital, João Pessoa, e nas cidades com maiores centros urbanos, podendo ter provocado o aumento do número de acidentes nos meses em questão (Gráfico 5).

GRÁFICO 5. **Número de óbitos por ATT segundo mês. Paraíba, 2021**



FONTE: SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MORTALIDADE – SIM/DATASUS/MS/SES-PB/GEVS/NDANTS. (*) DADOS PRELIMINARES.

AÇÕES INTEGRADAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O PVT-PB, por meio do Núcleo de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (NDANTS) da SES-PB, no ano de 2019, participou, com os órgãos e instituições de trânsito, de ações estratégicas voltadas à prevenção dos acidentes de trânsito, em que podemos destacar algumas das principais ações:

- Dia Mundial de Paz no Trânsito, em parceria com a SEMOB-JP com o tema: “Segurança do pedestre ao atravessar a faixa”; solenidade de renovação da parceria da Prefeitura de João Pessoa e PRF, para a realização do Festival Estudantil Temático de Trânsito (FETRAN), transformando atitudes para salvar vidas, nas unidades de ensino da Capital; Ação de Educação para o Trânsito em parceria com a SEMOB-JP, em setores públicos, sensibilizando e prevenindo acidentes;

- Reunião com a SMS-Cabedelo e alguns parceiros: Secretaria de Educação de Cabedelo, SEMOB-Cabedelo, PRF, DETRAN, para expansão e apresentação do PVT;

- Ação de Educação para o Trânsito com os servidores da SES-PB, alusiva ao Maio Amarelo em parceria com a PRF;

- Participação do PVT-PB no Seminário sobre Acidentes e Violências, realizado pela SMS-Cabedelo;

- Comando de Saúde para Caminhoneiros, realizado pela PRF em parceria com o PVT-PB e outros (PRF, SMS-CG, 3ª GRS, DER/SEST/SENAT), promovendo acolhimento, ofertando diversos serviços de saúde, palestras e orientações de prevenção aos acidentes de trânsito e entrega de materiais educativos e brindes;

- Participação do PVT-PB na Abertura da Semana Nacional de Trânsito (SNT), realizada pelo DETRAN-PB; Ação educativa, alusiva ao Dia do Agente de Trânsito, realizada pelo DETRAN-PB em parceria com os órgãos e instituições de trânsito e PVT-PB, com abertura no Parque Solon de Lucena (Lagoa) no centro da capital, seguindo em carreata até o Busto de Tamandaré (orla), dando continuidade às ações educativas, por meio de abordagens com orientações a condutores, ciclistas e pedestres que transitavam no local com a distribuição de material educativo;

- Evento de Culminância do FETRAN na capital, realizada pela PRF com a participação dos protagonistas das escolas municipais contando com a presença dos parceiros do trânsito;

- Apresentação de dados dos Acidentes de Trânsito na Paraíba, pelo PVT, no Seminário “O Impacto do Trabalho na Saúde dos caminhoneiros”, realizado pelo CEREST/Estadual.

FIGURA 2. **Comando de saúde para Caminhoneiros – Posto Fiscal da PRF em Santa Terezinha – PB**

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2019.

FIGURA 3. **Semana Nacional do Trânsito – Auditório do Tribunal de Contas do Estado**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2019.

FIGURA 4. **Dia do Agente de Trânsito – Busto de Tamandaré em João Pessoa – PB**



FONTE: ARQUIVO ASCOM-DETRAN-PB, 2019.

FIGURA 5. **Ação de Educação para o Trânsito Operação “Verão Seguro” – Rodovia PB – 008/KM² em João Pessoa – PB**



FONTE: ARQUIVO DER-PB, 2019.

MATERIAIS EDUCATIVOS (*Folders e Banner*) elaborados e reproduzidos pela SES-PB

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



FONTE: ARQUIVO ASCOM/ SES-PB, 2019.



FONTE: ASCOM/ SES-PB, 2019.

No ano de 2020, o NDANTS da SES-PB participou da Abertura da Semana de Acolhimento dos estudantes do Instituto Federal da Paraíba (IFPB), com temas abordando a prevenção de Acidentes de Trânsito, em parceria com o DETRAN-PB; reunião com o Ministério Público-PB e com os demais órgãos

de Trânsito, para apresentação do PVT-PB e dados de acidentes de trânsito; Ação de Educação para o Trânsito com a distribuição de material educativo no Terminal Rodoviário de João Pessoa, em parceria com o DER-PB; monitoramento e liberação dos registros dos Acidentes de Trânsito do FormSUS/SES-PB para os órgãos e instituições de trânsito; construção e finalização de Informe Epidemiológico pela SES-PB para divulgação com os envolvidos com a temática do Trânsito.

Destacamos também que o NDANTS da SES-PB, por meio do PVT-PB, realiza o monitoramento e a análise dos dados dos registros de atendimentos dos Hospitais Estaduais de Emergência e Trauma da Paraíba e óbitos por acidentes de trânsito no estado, encaminhando mensalmente para os órgãos de trânsito e outros setores o Boletim dos Atendimentos por Acidentes de Trânsito-PB.

A Coordenação do PVT-PB, por intermédio do NDANTS da SES-PB, participou da programação da SNT, promovida pelo DETRAN-PB, por meio de uma *live* que abordou a temática da “Vulnerabilidade e fragilidade no trânsito: registros e relatos de experiência”.

O painel temático também teve a participação do Diretor-Geral do Hospital Estadual de Emergência e Trauma Senador Humberto Lucena, Dr. Laércio Bragante, da Coordenadora Executiva do Fórum Paraibano da Pessoa com Deficiência, Carolina Vieira, e do Gerente da Controladoria Regional de Trânsito, Manoel Soares Neto. A mediação foi realizada pela Coordenadora de Educação para o Trânsito do DETRAN-PB, Ana Paula Buzetto.

Diante da pandemia de covid-19, a programação foi realizada de forma virtual, com transmissão ao vivo, pelo canal do DETRAN-PB no YouTube e pelo Facebook. O tema central da SNT, “Perceba o risco, proteja a vida!”, apresentou a necessidade de discutir todos os riscos nas vias e rodovias da Paraíba, envolvendo principalmente as pessoas mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com deficiência.

A *live* foi bastante produtiva, com uma boa participação e alcance do público. O PVT-PB apresentou análise epidemiológica dos atendimentos por acidentes de trânsito realizados nos Hospitais Estaduais de Emergência e Trauma de João Pessoa e Campina Grande, além de ter contado com representantes de vários setores públicos que se destacam pelo seu trabalho, no sentido de alertar e minimizar o número de óbitos e sequelados provenientes

de acidentes de trânsito na Paraíba. Em continuidade às ações da SNT/2020, o DETRAN-PB contou com a participação dos parceiros, realizou uma série de ações voltadas para a sensibilização de motoristas, passageiros, motociclistas, ciclistas e pedestres, destacando a atenção, o cuidado e a prudência como pontos indispensáveis para garantir a segurança de todos.

A Assessoria de Comunicação da Secretaria de Estado da Saúde (ASCOM/SES-PB) em parceria com o PVT-PB, elaborou material educativo para as mídias sociais, enfatizando o uso indevido do celular pelo condutor, para divulgação na SNT.

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: ASCOM/SES-PB, 2020.

Ainda em 2020, realizou-se uma *live* em alusão ao dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito, com a participação da Consultora Externa do Ministério da Saúde para vigilância e prevenção de violências e acidentes, Cheila Marina de Lima; do Superintendente do DETRAN-PB, Agamenon Vieira; do Coordenador de Educação para o Trânsito do DENATRAN, Everaldo Valenga; e do Chefe do Grupo de Educação para o trânsito da PRF-PB, Cledson Ferreira, com mediação da Coordenadora de

Educação para o Trânsito do DETRAN-PB, Ana Paula Buzetto, pelo canal do Detran-PB no YouTube.

Em 2021, o PVT-PB, com o intuito de auxiliar e nortear as ações de educação e fiscalização para o trânsito, voltadas à prevenção de acidentes, deu continuidade ao repasse mensal do Boletim Informativo dos Atendimentos realizados nos Hospitais de Emergência e Trauma da Paraíba e dos óbitos por acidentes de trânsito ocorridos no estado para os órgãos de trânsito e outros setores envolvidos com a temática dos acidentes de trânsito.

A qualificação das informações referentes aos acidentes de trânsito nos boletins enviados mensalmente foi um dos esforços e estratégia de fortalecimento da vigilância nesse primeiro quadrimestre de 2021. Com a desarticulação do FormSUS/MS, plataforma que era utilizada anteriormente para o monitoramento dos atendimentos por acidentes de trânsito no âmbito dos serviços hospitalares e em unidades de pronto atendimento da Paraíba, a coordenação do PVT-PB, por meio da SES-PB, criou um novo formulário para dar continuidade aos registros dos atendimentos de acidentes de trânsito e, simultaneamente, está planejando, com o núcleo de Tecnologia da Informação desta secretaria, o Sistema de Informações Hospitalares de Trânsito da Paraíba (SIH-Trânsito).

A coordenação estadual do PVT-PB, participou de entrevista para o programa “Detran em Movimento”⁵, transmitido pelo DETRAN-PB na Rádio Tabajara FM (frequência 105,5 Mhz). A coordenadora do PVT-PB apresentou os índices dos atendimentos realizados às vítimas de acidentes de trânsito no estado e como são efetuados a vigilância e o monitoramento dos dados dos atendimentos na Paraíba.

Dentre as ações realizadas no quadrimestre, destacamos, também, encontros virtuais sobre o PVT nos municípios de João Pessoa e Cabedelo.

Diante da vulnerabilidade de ATT, em decorrência do elevado número populacional e do aumento considerável de frota de veículos circulantes (carros, motos, caminhões e outros tipos de automotores) em João Pessoa, tivemos como pauta da web-reunião com a coordenação e equipe técnica da Secretaria Municipal de Saúde de João Pessoa (SMS-JP) a discussão sobre

⁵ <https://detran.pb.gov.br/noticias/detran-em-movimento-destaca-o-programa-vida-no-transito-da-secretaria-de-estado-da-saude>

o retorno das atividades do PVT no município, com o objetivo de apoiar esse momento de retomada as atividades, e assim contribuímos com os órgãos de trânsito para a redução dos números de mortes e lesões por acidentes de trânsito na capital. Participaram do encontro virtual as coordenadoras e responsáveis técnicas dos NDANTS da SES-PB e da SMS-JP e Consultora Técnica do CONASS.

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

FIGURA 6. **Web-reunião com CONASS e PVT de João Pessoa**



FONTE: ARQUIVO DA SES/PB, 2021.

No município de Cabedelo, o encontro virtual teve como objetivo iniciarmos as agendas e discussões vinculadas ao enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito, por meio do PVT de Cabedelo. Participaram da web-reunião direção de vigilância em saúde, coordenação da vigilância epidemiológica, setor jurídico e setor de planejamento da SMS do município, como também coordenação e área técnica do PVT-PB. Durante o encontro, foram apresentados dados do município de Cabedelo, provenientes do Sistema de Informação do Hospital de Emergência e Trauma Senador Humberto Lucena, hospital de referência para os atendimentos das vítimas do acidentes de trânsito, do Sistema da PRF-PB e os dados de óbitos por ATT do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM).

FIGURA 7. **Web-reunião com PVT-PB e SMS de Cabedelo**



FONTE: ARQUIVO DA SES/PB, 2021.

Como encaminhamento das reuniões virtuais com os municípios, foram pactuadas questões sobre os decretos para instituição do Comitê do PVT nos municípios, elaboração dos projetos de ação intersetorial e programação de datas das próximas reuniões.

Ademais, nesse quadrimestre, avançamos na interligação com as SMS, traçando perspectivas para a expansão do PVT no estado. Espera-se que o PVT nos municípios seja um instrumento que contribua para o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito, estimule a reflexão e o trabalho intersetorial, bem como possa ser utilizado para compreender e subsidiar intervenções que minimizem o impacto dos acidentes na população paraibana.

A programação do Maio Amarelo, movimento mundial de sensibilização para chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito, foi desenvolvida pelo DETRAN-PB e transmitida pelas redes sociais do órgão (YouTube, Instagram e Facebook). Em virtude da pandemia de covid-19, este é o segundo ano com adaptação dos tradicionais eventos alusivos ao Maio Amarelo em formatos virtuais.

Com o tema “Respeito e responsabilidade: pratique no trânsito”, o superintendente do DETRAN-PB, Dr. Isaías Gualberto, abriu oficialmente a programação do Maio Amarelo na Paraíba, com mediação da Coordenadora de Educação de Trânsito da Paraíba – CET-PB, Ana Paula Buzetto. Participaram da solenidade: Gerlane Carvalho, Coordenadora Estadual do PVT-PB e Chefe

do NDANTS da SES-PB; Dr. Carlos André, superintendente da PRF-PB; Dr. Carlos Pereira, superintendente do DER-PB; Dr. George Morais, superintendente da SEMOB-JP; tenente-coronel Jucier Pereira, comandante do BPTTran-PB; Dr. Cláudio Furtado, Secretário de Estado da Educação e da Ciência e Tecnologia, entre outros.

Seguindo a programação do Maio Amarelo, foi realizada uma *live* com o tema: “Panorama dos acidentes de trânsito na Paraíba”. Participaram a Coordenadora Estadual PVT-PB e Chefe do NDANTS da SES-PB, Gerlane Carvalho; a Gerente Operacional de Atenção às Urgências e Emergências, Déborah Gomes; e o Diretor Técnico do Hospital de Emergência e Trauma de Campina Grande, Dr. Sebastião Viana Júnior.

Nos dois Hospitais de Emergência e Trauma da Paraíba, foram registrados, em 2020, 19.900 acidentes de trânsito (acidentes de moto, carro, bicicleta e atropelamentos); destes, 9.900 foram realizados no Hospital de Trauma de João Pessoa, e 10 mil, no Hospital de Trauma de Campina Grande (PARAÍBA, 2022).

No mesmo ano, segundo o SIM, ocorreram 825 óbitos por acidentes de trânsito na Paraíba.

Na Programação do Maio Amarelo, foi abordado o envolvimento da saúde e o trânsito, com boa participação e alcance do público, desenvolvendo vários temas, tais como: análise de dados dos registros de atendimentos por acidentes de trânsito e óbitos ocorridos no estado; assistência prestada às vítimas; tempo de permanência nos hospitais; gravidade das lesões; média dos custos por paciente; traumas físicos e psicológicos, bem como a explanação da cobertura do SAMU e o número de ocorrências de acidentes de trânsito registradas na Paraíba.

Sensibilizado com o tema do Maio Amarelo de 2021 – “Respeito e responsabilidade: pratique no trânsito” –, o Governador do Estado da Paraíba João Azevedo, em sua fala, enfatizou o tema e afirmou sua prática pessoal.

FIGURA 8. Maio Amarelo 2021, DETRAN-PB



FONTE: INSTAGRAM DETRANGOVPB, 2021.⁶

CAMPANHA DA ONU RUAS PELA VIDA #LOVE30

PARTICIPAÇÃO DO **Secretário de Estado da Saúde, Dr. Geraldo Medeiros,** na campanha ONU Ruas pela Vida

Esta semana é celebrada a **6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU**, com o lema "*Ruas pela Vida*" (Streets for Life). O objetivo é defender limites de 30 km/h (#Love30) como norma em vias onde as pessoas e o tráfego de veículos mais se misturam. A semana é ainda, ocasião para angariar compromissos em nível nacional e local para garantir o cumprimento de velocidades baixas em vias urbanas, conquistar apoio local para termos cidades mais seguras, saudáveis, verdes e habitáveis. O Conass possui um [Projeto de Enfrentamento à Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito \(e-Transitar\)](#) e apóia a Iniciativa. Ao longo da semana, secretários estaduais de Saúde postaram vídeos falando sobre a importância da promoção de um trânsito seguro. Estes vídeos podem ser acessados no [twitter](#), [instagram](#) e [facebook](#) do Conass.

"É fundamental que as autoridades de saúde se preocupem com esse tema. Diminuir a velocidade permitida nas cidades é essencial para que tenhamos menos mortes no trânsito!" – **Geraldo Antônio de Medeiros, secretário de Estado da Saúde da Paraíba.**

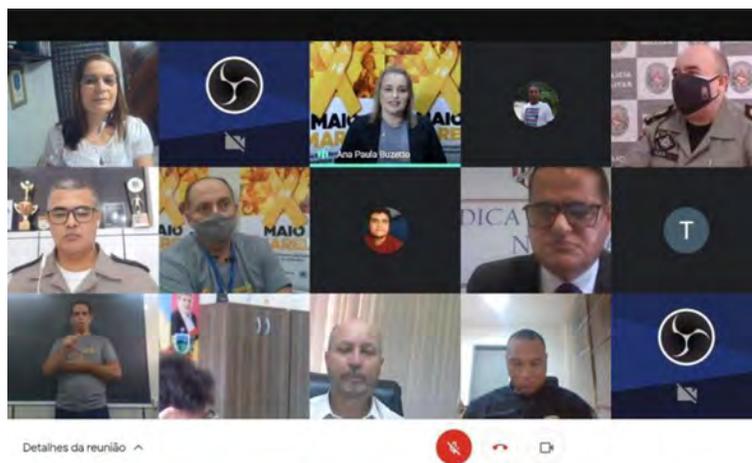
Ruas pela Vida
Mais pela Paz
Ruas pela Saúde

30

6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU
17 - 23/05/2021

⁶ Disponível em: https://www.instagram.com/p/COivcrEA_My/?utm_medium=copy_link

FIGURA 9. Solenidade de Abertura do Maio Amarelo DETRAN-PB



FONTE: ARQUIVO DO NDANT-SES-PB, 2021.

FIGURA 10. Live DETRAN -PB: “Panorama dos acidentes de trânsito na Paraíba”



FONTE: ARQUIVO DO NDANT-SES-PB, 2021.

A coordenação e a equipe do PVT-PB participaram de ações integradas com o município de Cabedelo, no qual foi realizado inicialmente uma reunião intersetorial para implantação do PVT, com a participação do secretário de

saúde e de representantes da Vigilância em Saúde, da Atenção Básica, da PRF-PB, do DER-PB, do Observatório Nacional de Segurança Viária, da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros, do SAMU, da SEMOB-Cabedelo, da Secretaria de Educação e do Hospital e Maternidade Municipal Padre Alfredo Barbosa (HMMPAB). O encontro possibilitou congregiar os vários atores/instituições envolvidos com as áreas de trânsito e saúde, no sentido de promover e aprimorar a vigilância e a prevenção de lesões e mortes no trânsito.

FIGURA 11. **Reunião intersetorial para a implantação do PVT no município de Cabedelo, PB**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

Entre as ações realizadas, o PVT de Cabedelo, a SEMOB do município e a PRF-PB desenvolveram ações educativas para motociclistas, já que são os mais vulneráveis no trânsito local, orientando-os sobre o respeito e a responsabilidade no trânsito, temática abordada na SNT. Promoveram também solenidade em homenagem à Memória das Vítimas do Trânsito em praça pública, com a participação de representantes secretarias de saúde estadual e municipal, DETRAN-PB, DER-PB, Observatório Nacional de Segurança Viária, SEMOB-Cabedelo, escolares e população geral.

FIGURA 12. Ação Conjunta de Educação para o Trânsito – SEMOB e PVT-Cabedelo, PRF. Cabedelo-PB, 2021



FONTE: ARQUIVO SMS DE CABEDELLO-PB, 2021.

FIGURA 13. Ação alusiva ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito. Cabedelo-PB, 2021



FONTE: ARQUIVO SMS DE CABEDELLO-PB, 2021.

Destacamos também a participação em ações promovidas pelo DE-TRAN-PB na SNT, como do comando educativo que foi realizado no cruzamento da travessia do trem na Praia de Jacaré em Cabedelo, local de intenso fluxo

de veículos que dá acesso a um dos pontos turísticos da Paraíba. Estiveram presentes na ação o DER-PB, o BPTan-PB, a SEMOB-Cabedelo, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), agentes da Operação Lei Seca, o Centro Educacional de Trânsito Honda (CETH – Honda/Recife) e o PVT-PB.

Ainda na SNT, participamos do 1º Passeio Ciclístico da SNT promovido pelo DETRAN-PB, no qual estiveram presentes cerca de 200 ciclistas. Durante o evento, foram realizadas atividades físicas por educadores do Centro Universitário Maurício de Nassau (UNINASSAU) e sorteio de equipamentos de segurança, promovido pelo CETH – Honda/Recife. O passeio ciclístico contou com o apoio da SEMOB-JP, do SAMU, da Polícia Militar, do Corpo de Bombeiros, do BPTan-PB e do PVT-PB.

No âmbito das ações promovidas pelo DETRAN-PB, em parceria com a SEMOB-JP, a PRF-PB, o DER-PB, o BPTan e o PVT-PB, o Dia Mundial em Memórias das Vítimas de Trânsito foi lembrado por meio de ação educativa em uma praça pública de João Pessoa, orientando a população de como se comportar no trânsito com a distribuição de material educativo.

FIGURA 14. **Blitz Educativa: Semana Nacional do Trânsito. Praia de Jacaré. Cabedelo-PB**



FONTE: ARQUIVO DETRAN-PB, 2021.

FIGURA 15. **Encerramento da Semana Nacional de Trânsito – 1º Passeio Ciclístico. Centro de Convenções. João Pessoa-PB**

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

FIGURAS 16 e 17. **Ação alusiva ao Dia Mundial em Memória das Vítimas de Trânsito. João Pessoa-PB, 2021**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

Salientamos igualmente a importância das agendas estratégicas realizadas na Assembleia Legislativa da Paraíba, com Sessão Especial em Comemoração da SNT e participação do Secretário Executivo de Gestão da Rede de Unidades de Saúde da Paraíba, Dr. Daniel Beltrami, e na Câmara Municipal de João Pessoa, com a participação do Dr. Laércio Bragante, Diretor-Geral do Hospital de Emergência e Trauma Senador Humberto Lucena, localizado em

João Pessoa. Nos dois momentos, as discussões foram direcionadas à organização do sistema de atendimento aos traumatizados vítimas dos acidentes de trânsito no estado.

FIGURA 18. **Sessão Especial em Comemoração da SNT. Assembleia Legislativa. João Pessoa-PB**



FONTE: YOUTUBE ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA PARAÍBA. 2021.⁷

FIGURA 19. **Sessão Especial em Comemoração da SNT. Câmara Municipal. João Pessoa-PB**



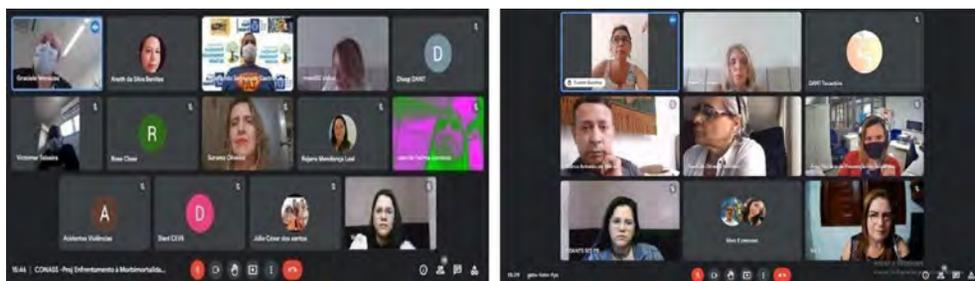
FONTE: YOUTUBE DA CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. 2021.⁸

7 Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fwxXnX-fsVo>

8 Disponível em: <https://youtu.be/aAFMGj9PIQo>

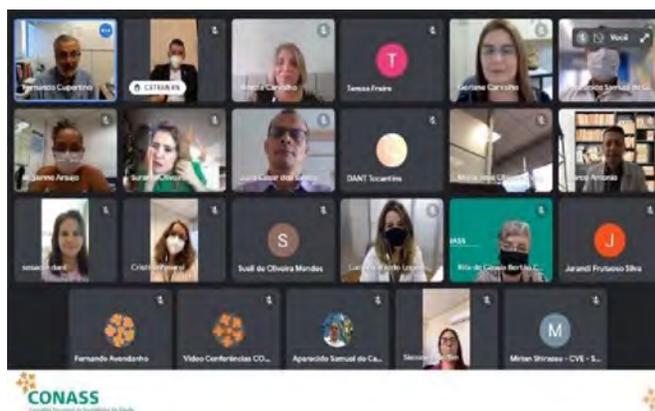
Simultaneamente a todas as ações realizadas com os PVT municipais e os órgãos de trânsito, ocorreu o apoio técnico do Projeto e-Transitar do CONASS, por meio de reuniões temáticas e encontros para discussão de processo de trabalho, finalizando com os relatos das experiências estaduais no Seminário do Projeto e-Transitar. O assessoramento do e-Transitar vem possibilitando melhores planejamentos e implementação de ações de prevenção e promoção de segurança, fiscalização e educação no trânsito, fortalecendo a expansão do PVT nos estados, bem como fazendo recomendações de intervenções focadas em situações e fatores de riscos prioritários em cada território.

FIGURAS 20 e 21. **Reuniões do Projeto e-Transitar**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

FIGURA 22. **Seminário do Projeto e-Transitar CONASS: “Relato das experiências estaduais”**



FONTE: ARQUIVO NDANT-SES-PB, 2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do período de pandemia de covid-19, o PVT-PB conseguiu avançar em algumas agendas estratégicas com o apoio técnico e a assessoria do CONASS, por meio do projeto e-Transitar. Este possibilitou a troca de experiências com outros estados, a aquisição de conhecimento em diversos temas com a escuta dos especialistas envolvidos, resultando no fortalecimento do programa dentro de nosso estado.

O tema da prevenção dos acidentes de trânsito está inserido no nosso Plano Estadual de Saúde (PES) referente aos anos de 2020 a 2023 e nas Ações programadas no Plano Anual de Saúde (PAS), fazendo parte da programação da Gerência de Vigilância em Saúde e envolvimento da Gerência de Urgência e Emergência.

As informações referentes à vigilância do trânsito no âmbito da saúde, divulgadas nos boletins mensais para os órgãos e instituições envolvidas com a temática do trânsito no Estado, contribuíram para o planejamento de ações de educação para o trânsito e fiscalização.

Como desafios para o fortalecimento do PVT no estado, temos a elaboração do decreto estadual, para ampliar e fortalecer a integração dos órgãos, instituições e entidades no processo de vigilância e monitoramento das informações, ações de Educação para o Trânsito e de Fiscalização; a implementação do COEVMAT-PB e a pretensão de expansão do PVT para outros municípios paraibanos.

A importância dessa parceria favorece a mudança de comportamento, a fim de transformar cidadãos mais conscientes e protagonistas na formação da Cultura de Paz, contribuindo para um trânsito mais seguro.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Organização Pan-Americana da Saúde no Brasil. **Doenças relacionadas ao trabalho**: manual de procedimentos para os serviços de saúde. organizado por Elizabeth Costa Dias; colaboradores Idalberto Muniz Almeida *et al.* Brasília: Ministério da Saúde do Brasil, 2001.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências**: Portaria MS/GM nº 737 de 16/5/01, publicada no DOU nº 96 seção 1e, de 18/5/01 / Ministério da Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2002. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/acidentes.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2022.

CONSELHO NACIONAL DOS SECRETÁRIOS DE SAÚDE. **Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de trânsito em pauta no CONASS**. Brasília: CONASS, 15 set. 2020. Disponível em: <https://www.conass.org.br/enfrentamento-da-morbimortalidade-por-acidentes-de-transito-em-pauta-no-conass/>. Acesso em: 8 abr. 2022.

CONSELHO NACIONAL DOS SECRETÁRIOS DE SAÚDE. **Programação do Seminário Projeto e-Transitar – Relato das Experiências Estaduais**. Brasília: CONASS, 12 nov. 2021. Disponível em: <https://www.conass.org.br/28717-2/>. Acesso em: 3 mar. 2022.

MANTOVANI, R. **A Cultura de paz no trânsito**. Indaiatuba: Observatório Nacional de Segurança Viária, 14 dez. 2015. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/a-cultura-de-paz-no-transito>. Acesso em: 12 fev. 2022.

MENDES, S. *et al.* Panorama contemporâneo de Acidentes de Trânsito Terrestre em diferentes territórios. **Boletim Epidemiológico Paulista**, São Paulo, v. 17, n. 203, p. 25-32, 2020.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Saúde. Comissão Intergestores Bipartite. Resolução nº 43/18, de 25 de junho de 2018. **Diário Oficial do Estado da Paraíba**, João Pessoa, n. 16.648, p. 5, 28 jun. 2018a. Disponível em: <http://static.paraiba.pb.gov.br/2018/02/Resolucao-43-Nova-definicao-da-Macrorregiao.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2022.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Saúde. **Plano Estadual de Saúde – Paraíba, 2020-2023**. João Pessoa: SES, 2020. Disponível em: <https://www.conass.org.br/wp-content/uploads/2021/04/PLANOS-ESTADUAL-DE-SAUDE-PB-2020-2023.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2022.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Saúde. Portaria Nº 423/GS, de 09 de agosto de 2013. Institui o Comitê Operativo Estadual para Vigilância e Monitoramento dos Acidentes de Trânsito (COEVMAT). **Diário Oficial do Estado da Paraíba**, João Pessoa, n. 15.325, p. 11, 31 ago. 2013. Disponível em: <http://static.paraiba.pb.gov.br/2013/09/Di%C3%A1rio-Oficial-31.08.2013.pdf>. Acesso em: 11 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2013: Supporting a Decade of Action**. Geneva: WHO, 2013. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/. Acesso em: 12 mar. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA
DO ESTADO DE
PERNAMBUCO

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DE PERNAMBUCO

7

Regianne Keyssi dos Santos de Araújo¹, Renata Vieira de Souza Amara², Sandra Luzia Barbosa de Souza³,
André Felipe Oliveira Gondim⁴, Steice Mavie Santos de Oliveira⁵

INTRODUÇÃO

Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) constituem um problema de saúde pública que atinge toda a sociedade, causam danos físicos e psíquicos às suas vítimas, reduzem a qualidade de vida e podem levar a óbito. Estima-se que, anualmente, esses acidentes causem cerca de 1,3 milhão de mortes evitáveis e 50 milhões de feridos no mundo (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, 2021). Os ATT, nos termos da décima revisão da Classificação Internacional de Doenças (CID 10), integram o grupo das causas externas e caracterizam-se como todo evento envolvendo um veículo que, no momento da ocorrência, esteja sendo utilizado ou destinado para o transporte de pessoas ou mercadorias (OMS, 1997).

Em 2001, com a publicação da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (PNRMAV), diversas iniciativas começaram a ser desenhadas no país para o enfrentamento dessa problemática. Por estar entre os 10 países com maior número de óbitos por acidentes de trânsito no mundo, o Brasil foi um dos convidados para

¹ Assistente Social, Especialista em Saúde Coletiva, Coordenadora de Vigilância de Acidentes e Violência (SEVS/SES-PE);

² Enfermeira, Mestra em Avaliação em Saúde, Gerente de Vigilância de DANT e Promoção da Saúde (SEVS/SES-PE);

³ Psicóloga, Mestra em Avaliação em Saúde, Diretora-Geral de Promoção e Vigilância de Riscos e Danos à Saúde (SEVS/SES-PE);

⁴ Tenente-Coronel da Polícia Militar, Especialista em Gestão Pública e em Gestão e Direito de Trânsito, Coordenador Executivo da Operação Lei Seca em Pernambuco (SES-PE);

⁵ Major da Polícia Militar, Especialista em Gestão e Direito de Trânsito, Coordenadora Operacional da Operação Lei Seca em Pernambuco (SES-PE).

participar do projeto mundial “Road Safety in 10 countries”, denominado aqui de “Projeto Vida no Trânsito” (PVT) (BRASIL, 2017).

O PVT teve início em 2010, em cinco cidades-piloto, e é coordenado pela Secretaria de Vigilância em Saúde (SVS/MS). Em 2011, foi expandido para todas as capitais, por meio de indução de estratégias e repasse financeiro para as Secretarias Municipais de Saúde (SMS) das capitais e Secretarias Estaduais de Saúde (SILVA *et al.* 2013). Em 2014, foi incorporado às ações estratégicas de Vigilância em Saúde por meio da Portaria GM/MS nº 183 (BRASIL, 2014).

No Brasil, entre 2010 e 2019, foram registrados 392.929 óbitos em decorrência de ATT (19,4 óbitos/100 mil habitantes). Das vítimas, 30% eram motociclistas, majoritariamente do sexo masculino (82,1%), e encontravam-se na faixa etária de 20 a 29 anos (23,9%) (BRASIL, 2022).

Com extensão territorial de 98.146,315 km², população de 9.616.621 habitantes (estimativas IBGE para 2020), 184 municípios e o distrito estadual de Fernando de Noronha, Pernambuco registrou, entre 2011 e 2020, 18.266 óbitos por ATT, com um perfil bastante consonante ao nacional: 45% das vítimas fatais motociclistas, a maioria do sexo masculino (84,5%), e 24,7% entre 20 e 29 anos. Nos últimos anos, verificou-se uma tendência de queda na taxa de mortalidade do estado, saindo de 23 por 100 mil habitantes em 2011 para 15,7 em 2020 (PERNAMBUCO, 2022a).

Considerando a magnitude dos ATT no cenário de morbimortalidade da população, o elevado custo econômico e social gerado e a necessidade do seu enfrentamento pelo poder público, a partir do desenvolvimento de intervenções, desde 2010, a Secretaria Estadual de Saúde (SES-PE) tem estruturado suas ações por meio da Vigilância Epidemiológica de ATT, da Operação Lei Seca (OLS) e dos Comitês Estadual e Regionais de Prevenção aos Acidentes de Moto (CEPAM/CRPAM) (COSTA JUNIOR, 2017); além de integrar as comissões do PVT da capital, o Comitê Municipal de Prevenção de Acidentes de Trânsito (COMPAT/Recife).

Em 2019, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), na perspectiva de fortalecer a articulação entre os entes estaduais e visando à expansão do PVT para além das capitais, propôs, por meio do Programa de Apoio às Secretarias Estaduais de Saúde (PASES), o Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito

(e-Transitar), que contou com adesão de 15 estados brasileiros, entre os quais, Pernambuco.

Assim, este capítulo busca delinear a experiência da SES-PE no enfrentamento dos ATT e as principais ações desempenhadas no âmbito estadual, sobretudo no período de execução do Projeto e-Transitar.

VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA DOS ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE

No âmbito da vigilância em saúde, as ações da SES-PE são executadas por meio da Vigilância Epidemiológica de ATT, que tem como principais componentes de atuação as estratégias da Vigilância Sentinela e da Vigilância do Óbito por ATT.

VIGILÂNCIA SENTINELA DE ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE

Em virtude do incremento registrado no número de óbitos por ATT no estado, entre 2008 e 2010 (PERNAMBUCO, 2013), e da necessidade de ampliar o conhecimento sobre o perfil das vítimas e as circunstâncias do evento, a fim de subsidiar as intervenções e a tomada de decisão, a SES-PE implantou, em 1º de maio de 2010, a notificação compulsória dos casos de ATT como estratégia de Vigilância Sentinela.

A Vigilância Sentinela de Acidentes de Transporte Terrestre (VIG-SATT) ocorre por meio do registro dos casos de vítimas de ATT atendidas em hospitais de referência em ortopedia/traumatologia, denominados Unidades Sentinela de Informação sobre Acidentes de Transporte Terrestre (USIATT). Em 2010, período-piloto, foram implantadas dez USIATT localizadas nas II a XI Regiões de Saúde. A partir de 2011, foram incorporadas USIATT na I e XII regiões. Atualmente, essa vigilância está instituída em 17 unidades sentinela (Tabela 1).

TABELA 1. **Distribuição das 17 USIATT segundo Região de Saúde e município de localização. Pernambuco, 2022**

REGIÃO DE SAÚDE	MUNICÍPIO DE LOCALIZAÇÃO	UNIDADE SENTINELA
I	Recife	Hospital Otávio de Freitas
I	Recife	Hospital Otávio de Freitas
		Hospital da Restauração
		Hospital Getúlio Vargas
	Cabo de Santo Agostinho	Hospital Dom Hélder
	Paulista	Hospital Miguel Arraes
I	Vitória de Santo Antão	Hospital João Murilo de Oliveira
	Limoeiro	Hospital Regional José Fernandes Salsa
II	Limoeiro	Hospital Regional José Fernandes Salsa
III	Palmares	Hospital Regional Dr. Sílvio Magalhães
IV	Caruaru	Hospital Regional do Agreste
V	Garanhuns	Hospital Regional Dom Moura
VI	Arcoverde	Hospital Regional Ruy de Barros Correia
VII	Salgueiro	Hospital Regional Inácio de Sá
VIII	Petrolina	Hospital Universitário de Petrolina
IX	Ouricuri	Hospital Regional Fernando Bezerra
X	Afogados da Ingazeira	Hospital Regional Emília Câmara
XI	Serra Talhada	Hospital Regional Prof. Agamenon Magalhães
XII	Goiana	Hospital Regional Belarmino Correia

FONTE: SEVS/SES-PE.

A VIGSATT tem como objetivo produzir informações, a fim de conhecer e monitorar o perfil das vítimas de ATT atendidas nos serviços sentinela, com foco nas características dos acidentados e nas circunstâncias dos eventos, visando contribuir para a organização da rede de atenção às vítimas, o fortalecimento da articulação intra e intersetorial, o desenvolvimento de intervenções conjuntas e a realização de ações de prevenção (fiscalização, legislação, educação) com base em evidências. Sua regulamentação (competências dos entes federados, componentes, fluxos) e sua institucionalização do Sistema de Informação sobre Acidentes de Transporte Terrestre (SINATT) estão definidas na Portaria SES/PE nº 482/2016 (PERBAMBUCO, 2016).

O fluxo de coleta e informação na VIGSATT envolve diversos atores em cada serviço de saúde: recepção, triagem, Vigilância Epidemiológica Hospitalar (VEH) e outros setores que atendem às vítimas; além da captação de informações dos atendimentos pré-hospitalares, como o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e Corpo de Bombeiros Militar. Na unidade sentinela, a VEH é responsável por realizar a busca ativa, resgate de dados, análise, crítica, consolidação e digitação da ficha no SINATT, educação continuada e disseminação da informação.

Por ser uma plataforma *on-line*, o SINATT permite que o acesso às informações pelas Gerências Regionais de Saúde (GERES) e equipe técnica da Vigilância de ATT/Secretaria Executiva de Vigilância em Saúde (SEVS) aconteça em tempo real, para fins de análise e disseminação da informação. Os municípios do estado obtêm informações para planejamento de intervenções no território mediante solicitação às GERES.

Outrossim, o sistema conta com outras potencialidades que são imprescindíveis na rotina das equipes, como a emissão de relatórios operacionais sobre o perfil dos casos notificados, possíveis duplicidades, completude de variáveis; além de exportar em Excel® o banco de dados referente às notificações das 17 USIATT do estado.

Com vistas a qualificar as informações produzidas pelo SINATT, em julho de 2015, iniciou-se a implantação do Plano de Qualificação do SINATT (PQS). Atualmente, o PQS está no seu segundo quadriênio de execução (2019-2022) e é uma das grandes frentes de trabalho da área técnica estadual dentro da VIGSATT.

Elaborado e desenvolvido em conjunto, pela área técnica de vigilância de ATT/SEVS, com as equipes das unidades de saúde; e com o apoio dos coordenadores e técnicos de Vigilância em Saúde das GERES e dos assessores técnicos da gestão hospitalar, do nível central da Secretaria Executiva de Atenção à Saúde (SEAS), a estratégia parte da realidade de cada USIATT, em que são identificados os problemas e suas causas, com proposição de intervenções que sejam efetivas no processo de trabalho das equipes.

Esse processo é monitorado por meio da avaliação dos indicadores de qualidade do sistema (multiplicidade, completude, oportunidade e homogeneidade/coeficiente de variação) pela equipe de Vigilância de ATT/SEVS, na perspectiva de as unidades qualificarem cada vez mais suas informações,

e de promover o fortalecimento sistemático das ações e incorporação dessa vigilância à prioridade da gestão dos serviços sentinela.

Destaca-se que, nos anos de 2020 e 2021, os impactos da pandemia da covid-19 no sistema de saúde e na vida dos cidadãos, no Brasil e no mundo, conduziram à realização de ações com ênfase nos serviços e/ou voltadas às contribuições das equipes de vigilância de ATT também na prioridade da emergência de saúde pública em questão. Não obstante as mudanças na rotina das áreas técnicas de vigilância em saúde no âmbito estadual, diante do contexto da pandemia, nos mencionados anos, foram realizadas as seguintes atividades pela área técnica estadual:

a. Discussão dos indicadores do PQS monitorados no quadriênio 2020-2023, como pauta da reunião da Rede Estadual de VEH, com participação de 17 profissionais que atuam na notificação dos casos de ATT nas unidades sentinela;

b. Formações para subsidiar os profissionais que atuam na vigilância de ATT a desenvolverem ações referentes à estratégia, bem como para o preenchimento da notificação de vítimas de ATT. Nesse período, foram treinados 80 profissionais que atuam em diversos níveis da Vigilância de ATT, a saber: apoiadores e coordenadores de Vigilância em Saúde das 12 GERES e dos Hospitais Dom Helder Câmara, Regional Dom Moura; Otávio de Freitas e Regional Belarmino Correia.

c. Dezenove encontros de Monitoramento do PQS nos hospitais que são USIATT, com participação da gestão dos serviços, equipes de VEH e técnicos que atuam no fluxo e na notificação de casos ATT dessas unidades;

d. Elaboração de relatório de análise e monitoramento anual da qualidade dos dados: inconsistências e possíveis duplicidades constantes no SINATT;

e. Realização do Debate Virtual “Respeito e responsabilidade no trânsito: promovendo saúde e cultura de paz”, uma iniciativa da Coordenação de Vigilância de Acidentes e Violências, da Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde (GVDANTPS), no âmbito da SEVS/SES-PE, em parceria com a Escola de Governo em Saúde Pública de Pernambuco (ESPPE/SES-PE); que teve por objetivo sensibilizar gestores públicos, profissionais das áreas relacionadas com o tema e comunidade em geral sobre práticas que contribuem para um

trânsito seguro, além de buscar o fortalecimento das ações de prevenção de acidentes e promoção da saúde, como forma de tornar o trânsito um espaço mais acessível, agradável e equitativo para todos;

f. Mobilização com os trabalhadores da sede da SES-PE, com distribuição de máscaras amarelas, em alusão ao Movimento Maio Amarelo, além de orientações sobre comportamentos seguros no trânsito e o correto uso/descarte de máscaras, no contexto da pandemia da covid-19.

PRODUÇÃO E DISSEMINAÇÃO DA INFORMAÇÃO

As informações da VIGSATT têm subsidiado as intervenções realizadas pela área técnica estadual e por municípios na área de abrangência de cada uma das Regiões de Saúde, bem como as ações dos 12 CRPAM, da OLS e de outros órgãos, como o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-PE) e demais Secretarias Estaduais. Ainda há a disseminação das informações para gestores, população e imprensa, por meio de boletins e informes epidemiológicos, publicações e materiais educativos.

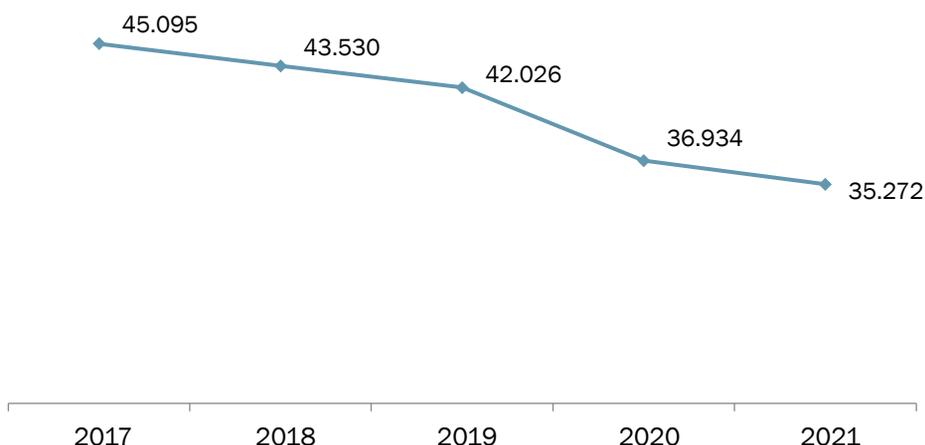
Entre 2020 e 2021, houve a produção de 12 informes epidemiológicos referentes às notificações de acidentados de transporte terrestre atendidos nas USIATT e 2 boletins de morbimortalidade por ATT, anos de referência 2018 e 2019 respectivamente.

PERFIL DOS CASOS DE VÍTIMAS DE ATT

De acordo com os registros do SINATT, entre 2017 e 2021, as 17 USIATT notificaram 202.857 casos de vítimas atendidas nessas unidades, das quais 146.528 (72,2%) utilizavam a motocicleta no momento do acidente. Entre os anos mencionados, observa-se uma redução de 21,8% no número de casos notificados, porém, devem-se considerar os impactos da pandemia da covid-19, quer seja na reestruturação das equipes nos serviços de urgência ante as prerrogativas da emergência de saúde pública, quer na mobilidade urbana, tendo em vista as novas rotinas instituídas nos serviços e as medidas restritivas e de isolamento social necessárias nos dois últimos anos.

FIGURA 1. Distribuição das notificações de vítimas de ATT registradas nas USIATT segundo ano de atendimento. Pernambuco, 2017 a 2021

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

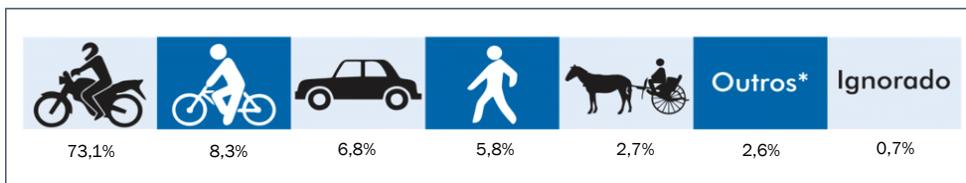


FORNTE: SINATT/SEVS/SES-PE. DADOS CAPTADOS EM 28/02/2022, SUJEITOS À ATUALIZAÇÃO.

Para a presente análise do perfil das vítimas de ATT notificadas, optou-se por utilizar os casos com ocorrência do acidente em Pernambuco, recorte do âmbito de atuação dos entes estaduais e parceiros locais; e nos anos de execução do Projeto e-Transitar. Assim, observa-se que, em 2020 e 2021, 91,1% dos casos atendidos nas USIATT (n = 65.811) aconteceram em Pernambuco.

Desse total, 79,5% foram de vítimas do sexo masculino. Em ambos os sexos, a faixa etária de 20 a 29 anos foi a mais acometida. Quanto ao tipo de vítima, destacaram-se como principais os condutores (74,4%), seguidos de passageiros (12,9%). Em relação ao meio de locomoção da vítima no momento do acidente, a motocicleta se destacou com 73,1% (Figura 2).

FIGURA 2. **Proporção das vítimas de ATT notificadas nas USIATT segundo meio de locomoção no momento do acidente. Pernambuco, 2020 e 2021**

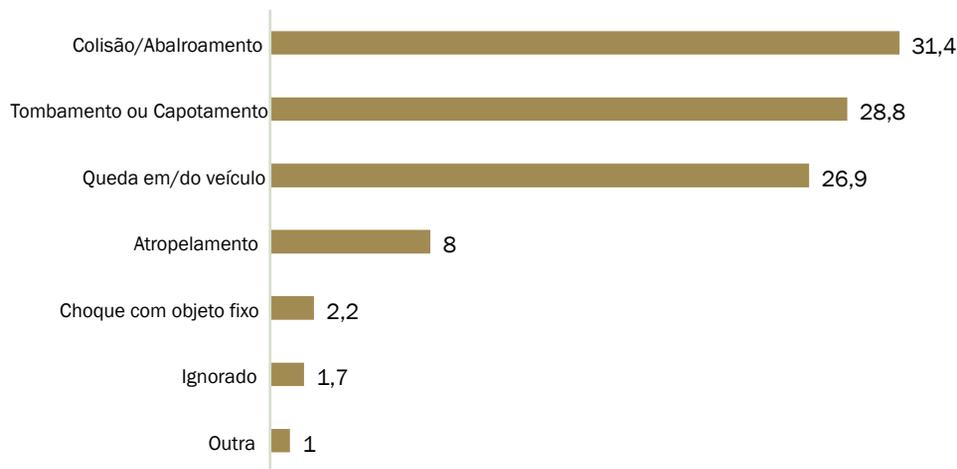


FONTE: SINATT/SEVS/SES-PE. DADOS CAPTADOS EM 28/02/2022, SUJEITOS À ATUALIZAÇÃO.

*A CATEGORIA “OUTROS” REFERE-SE À LOCOMOÇÃO POR AMBULÂNCIA/SAMU/RESGATE, VEÍCULO PESADO, ÔNIBUS/SIMILAR; ALÉM DE OUTROS MEIOS NÃO ESPECIFICADOS.

A colisão/abaloamento e o tombamento/capotamento corresponde ram às naturezas de acidentes mais frequentes (Figura 3). O domingo (22,5%) e o sábado (17,5%) concentraram as maiores ocorrências de acidentados, e os turnos da tarde e da noite foram os mais frequentes em todos os dias da semana, com uma média de 30,2% e 29,0% respectivamente.

FIGURA 3. **Proporção das vítimas de ATT notificadas nas USIATT segundo natureza do acidente. Pernambuco, 2020 e 2021**



FONTE: SINATT/SEVS/SES-PE. DADOS CAPTADOS EM 28/02/2022, SUJEITOS À ATUALIZAÇÃO.

Em relação aos fatores concernentes ao acidente e à proteção da vítima com informações válidas, observou-se que, em 17,4% dos casos notificados, houve relato de excesso de velocidade; e em 19,5%, de uso de bebida alcoólica pelo condutor. Entre as vítimas que utilizavam motocicleta ou bicicleta no momento do acidente, 33,5% não faziam uso do capacete; e dos ocupantes de automóvel, veículo pesado, ônibus/similar e ambulância/SAMU/resgate, 53,1% não utilizavam o cinto de segurança.

O maior número de casos notificados ocorreu na I Região de Saúde (19,4%), seguido da VIII Região (16,3%). A partir do cálculo da taxa de ocorrência de vítimas de ATT notificadas por Região de Saúde do acidente, observou-se que a VIII Região de Saúde apresentou uma ocorrência de 104,6 vítimas notificadas a cada 10 mil habitantes, seguida pela X com 86,3 vítimas notificadas/10 mil habitantes (Tabela 2).

Para o cálculo dessa taxa, foi considerado o número de notificações de vítimas de ATT da Região de Saúde pela população residente a cada 10 mil habitantes (estimativas SES-PE).

TABELA 2. Número e percentual de vítimas por ATT e taxa de ocorrência de ATT (por 10.000 hab.) segundo Região de Saúde de ocorrência. Pernambuco, 2020 e 2021

REGIÃO DE SAÚDE DE OCORRÊNCIA	POPULAÇÃO RESIDENTE	ATT	% ATT	TAXA DE OCORRÊNCIA POR ATT
I - Recife	8.543.919	12.854	19,4	15,0
II - Limoeiro	1.208.554	2.119	3,2	17,5
III - Palmares	1.253.332	4.184	6,4	33,4
IV - Caruaru	2.788.282	6.362	9,7	22,8
V - Garanhuns	1.096.351	5.102	7,8	46,5
VI - Arcoverde	860.964	3.345	5,1	38,9
VII - Salgueiro	297.222	1.851	2,8	62,3
VIII - Petrolina	1.027.829	10.749	16,3	104,6
IX - Ouricuri	718.114	5.666	8,6	78,9
X - Afogados da Ingazeira	381.630	3.294	5,0	86,3
XI - Serra Talhada	483.422	2.673	4,1	55,3

REGIÃO DE SAÚDE DE OCORRÊNCIA	POPULAÇÃO RESIDENTE	ATT	% ATT	TAXA DE OCORRÊNCIA POR ATT
XII - Goiana	631.775	2.816	4,3	44,6
Sem informação	-	4.796	7,3	-
Total Geral	19.291.394	65.811	100,0	34,1

FONTE: SINATT/SEVS/SES-PE. DADOS CAPTADOS EM 28/02/2022, SUJEITOS À ATUALIZAÇÃO.

NOTA: O NÚMERO DE VÍTIMAS DE ATT OCORRIDOS NA REGIÃO DE SAÚDE CONSIDERA AS PESSOAS RESIDENTES E NÃO RESIDENTES DESSA REGIÃO.

VIGILÂNCIA DO ÓBITO POR ATT

A Portaria SES-PE nº 031/2018 instituiu os Comitês Regionais de Vigilância do Óbito por Acidentes de Transporte Terrestre (VOATT) no âmbito do estado de Pernambuco, estratégia que tem por objetivo analisar os fatores determinantes e condicionantes dos óbitos por ATT para apontar medidas de intervenção para as instituições às quais competem as ações de promoção da saúde, de assistência às vítimas e de prevenção dos acidentes (PERNAMBUCO, 2018).

Os Comitês Regionais de VOATT são interinstitucionais e multiprofissionais, contando com representantes da SES-PE, de SMS, da Secretaria de Defesa Social, dos órgãos municipais de trânsito, de controle social e de instituições de ensino e pesquisa. Além disso, possuem caráter técnico-consultivo, com atribuições e competências definidas na portaria supramencionada. Até o presente momento, as II, VIII e XII Regiões de Saúde vêm desempenhando as análises e as discussões dos casos em seus territórios.

Com a emergência da pandemia da covid-19, observou-se descontinuidade das ações dos Comitês no ano de 2020. Com isso, a área técnica estadual iniciou, em 2021, alguns movimentos em conjunto com as Coordenações de Vigilância em Saúde das gerências regionais que possuem VOATT para discussão sobre a estratégia e definição de um plano de retomada das atividades.

OPERAÇÃO LEI SECA

A OLS tem atuado como um braço operacional do CEPAM, com ações fiscalizadoras em todo o estado. O CEPAM foi instituído com o objetivo de traçar estratégias para minimizar o número de acidentes de moto no estado, tendo a SES-PE como coordenadora.

Composto por várias entidades, o CEPAM tem a responsabilidade de analisar a incidência dos casos e, a partir disso, propor ações nos eixos da legislação, fiscalização, educação e saúde.

Apenas em Pernambuco, a OLS está inserida na SES-PE, enfocando suas ações com a Vigilância em Saúde estadual, no efetivo trabalho de redução do número de ATT.

Com ênfase na prevenção e no enfrentamento dos ATT, considerados uma epidemia mundial, a OLS realiza a fiscalização diária mediante sete equipes que atuam de forma permanente, além da educação e da orientação aos condutores, por meio de pessoas com deficiência, vitimados pela combinação de álcool e direção.

Entre os anos 2020/2021, houve a realização das seguintes ações:

- 4.359 operações de fiscalização distribuídas na capital, região metropolitana e interior do estado;
- 391.706 veículos abordados;
- 10.776 condutores alcoolizados retirados das vias;
- 739 ações educativas, alcançando um público de aproximadamente 53 mil pessoas.

INTERIORIZAÇÃO

Além das ações rotineiras desenvolvidas no último ano, verificou-se a necessidade de implementar uma fiscalização continuada e multidisciplinar no interior do estado.

Com base nos dados fornecidos pelo SINATT, foram identificadas as Regiões de Saúde com o maior número de vítimas de ATT. A partir daí, foram planejados ciclos de viagens para outros municípios além da capital e da Região Metropolitana de Recife, com foco nas seguintes Regiões de Saúde: IV GERES (Caruaru); V GERES (Garanhuns); VIII GERES (Petrolina) e IX GERES (Ouricuri).

Com o objetivo principal de coibir condutores que ainda insistem em dirigir sob efeito de bebida alcoólica, o emprego de equipes nas GERES indicadas se deu da seguinte forma:

1. Presença de uma equipe de fiscalização da OLS, com operações diárias, realizando ações contínuas durante o período de 30 dias;
2. Realização de articulações mensais, nos CRPAM, visando mitigar os fatores causadores dos ATT nas respectivas GERES;
3. Realização de reuniões de avaliação com a GERES;
4. Ações integradas com a Polícia Civil e Militar local, com foco na redução de acidentes e autuação dos crimes de trânsito;
5. Incentivo à integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), bem como articulação com o Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRV), Pelotão de Trânsito local, Autarquia de Trânsito Municipal, Unidade Especializada da PMPE (BIESP) e ao Batalhão Policial Militar da área, no mesmo engajamento;
6. Bloqueios em rodovias federais, em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal (PRF);
7. Bloqueio em rodovias estaduais, em conjunto com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e BPRV;
8. Ações das equipes de educação com o Batalhão da área, juntamente com o Corpo de Bombeiros, por meio das ações de Bar Seguro;
9. Ações educativas em escolas, rádios, empresas, entre outros.

Dessa operação, obtivemos os seguintes resultados:

» 53 municípios contemplados:

Águas Belas	Garanhuns	Ribeirão
Aliança	Goiana	Sanharó
Araripina	Granito	Santa Cruz da Baixa Verde
Belo Jardim	Gravatá	Santa Cruz de Malta
Bezerros	Ipojuca	Santa Cruz do Capibaribe
Bodocó	Ipubi	Santa Filomena
Buenos Aires	Itambé	São Bento do Uma
Caetés	Lagoa do Carro	São João
Calumbi	Lagoa Grande	São José do Belmonte
Carnaubeira da Penha	Lajedo	São Vicente Férrer

Águas Belas	Garanhuns	Ribeirão
Carpina	Limoeiro	Serra Talhada
Caruaru	Moreilândia	Tamandaré
Condado	Nazaré da Mata	Timbaúba
Escada	Ouricuri	Trindade
Exu	Palmares	Triunfo
Fernando de Noronha*	Parnamirim	Vicência
Flores	Pesqueira	Vitória de Santo Antão
Floresta	Petrolina	

- » 14.708 abordagens realizadas;
- » 1.068 condutores alcoolizados retirados das vias;
- » 69 ações educativas, alcançando um público de aproximadamente 4 mil pessoas.

CONSUMO DE ÁLCOOL NA PANDEMIA

Durante a pandemia da covid-19, o álcool foi promovido por meio de canais de mídias sociais, e sua disponibilidade aumentou muito devido ao acesso mais fácil a compras *on-line* e entrega em domicílio.

O aumento do consumo de álcool durante o período de isolamento social provocado pela pandemia acendeu um alerta em Pernambuco. Em 2021, os flagrantes de alcoolemia subiram mais de 50% em relação ao ano anterior.

No primeiro semestre de 2020, a OLS flagrou 1.504 motoristas dirigindo sob efeito de álcool. No mesmo período de 2021, foram 2.567 flagrantes. Os números de 2021 são maiores, até mesmo, do que os de 2019, quando o número de condutores abordados foi mais expressivo (PERNAMBUCO, 2022b).

Dois aspectos devem ser considerados em relação ao aumento de flagrantes de alcoolemia: primeiro, o hiato na realização de *blitze* por três meses em 2020 – março a junho – quando a crise sanitária estava no começo e o estado viveu a primeira fase de *lockdown*. O segundo aspecto é a tendência da população a beber mais e ter mais facilidade para comprar bebidas alcoólicas.

É importante destacar que, por mais que a fiscalização esteja nas ruas, a decisão de não dirigir após o consumo de álcool é individual.

Precisamos continuar juntos para salvar vidas.

PROJETO DE ENFRENTAMENTO DA MORBIMORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO (E-TRANSITAR) DO CONASS

Em 2019, a SES-PE realizou adesão ao Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar), o que desencadeou, no mês de outubro do referido ano, a visita técnica do CONASS ao estado, para conhecer a realidade local (o processo de implantação do PVT estadual e das estratégias de enfrentamento da morbimortalidade por ATT capitaneadas pela SES-PE). Nessa ocasião, o CONASS, por meio de sua representação, apresentou o Projeto para os entes estaduais – representantes das equipes da Vigilância em Saúde/área técnica de vigilância de DANT; CEPAM/OLS; CRPAM - I GERES; Núcleo Gestor da Secretaria de Planejamento do Estado (SEPLAG); DETRAN-PE – além do COMPAT/Recife (PVT capital).

No período de 2020 e 2021, a área técnica estadual de Vigilância de ATT participou das web-reuniões mensais do Projeto, que ocorreram na perspectiva de discussão sobre a agenda de enfrentamento dos ATT e o compartilhamento das experiências e processos de trabalho entre os estados, bem como dos momentos temáticos nos quais foram abordados alguns temas importantes, como: métodos de análise de dados dos ATT e aplicação da técnica de relacionamento de bases de dados (*linkage*); importância da rede intersetorial e de *advocacy* para o enfrentamento da morbimortalidade por ATT; mobilidade urbana e saúde; e Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Ainda nesse período, a SES-PE teve oportunidade de apresentar para os demais estados que também fizeram adesão ao Projeto a sua experiência, no âmbito da Vigilância em Saúde, para o enfrentamento da problemática em tela – estratégia pioneira no Brasil, de notificação compulsória dos casos de vítimas de ATT em unidades sentinela, regulamentada em portaria estadual, já mencionada, e tendo desenvolvido protocolos próprios e sistema *on-line*. Destaca-se também a oportunidade de conhecer as experiências exitosas de outros estados; bem como a oportunidade de troca de conhecimento entre áreas técnicas e as pautas com atores externos convidados pelo CONASS.

Além disso, durante o desenvolvimento das ações do Projeto e-Transitar, ressalta-se a ampla divulgação das experiências dos estados, por meio das publicações dos Boletins Informativos Quadrimestrais das ações desempenhadas pelas SES no *site* do CONASS.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado de Pernambuco avançou bastante nos últimos dez anos com a adoção de diversas estratégias para o enfrentamento da morbimortalidade por ATT.

A sistematização, a análise e a disseminação das informações produzidas rotineiramente nas USIATT, como ferramenta de monitoramento e subsídio à formulação de políticas públicas de promoção da saúde, prevenção do agravo, atenção integral às vítimas e articulação intersetorial para o desenvolvimento de ações direcionadas à realidade local, sugerem a efetividade da estratégia de Vigilância de ATT em Pernambuco.

Esse modelo especial de vigilância epidemiológica tem demonstrado sua importância para monitoramento, qualificação, produção, análise e divulgação mais oportuna das informações sobre o ATT enquanto agravo de interesse à saúde pública, fortalecendo parcerias interinstitucionais e contribuindo para a adoção de medidas e intervenções intersetoriais.

Evidencia-se, igualmente, a relevância da OLS estadual porquanto contribui, ao longo dos anos de sua implantação, para além das ações de fiscalização e resultados contabilizados, para a indução de mudanças de comportamento. Tal é a importância também do conhecimento da situação de saúde, do perfil dos acidentados de trânsito atendidos na rede de saúde, como forma de embasar as ações e resposta da rede de serviços.

No cerne de suas concepções e na implantação das ações, as estratégias de Vigilância Epidemiológica de ATT e a OLS estadual/CRPAM desenvolveram-se simultaneamente a partir dos anos de 2010 e 2011 – ao longo desses dez anos, buscando os espaços de intersecção e possibilidades de atuação conjunta.

Como desafio para os próximos anos, vislumbra-se a necessidade de discussão sobre a agenda do PVT estadual, com definição do escopo de atuação da SES-PE e dos demais órgãos que não compõem o setor saúde; e o fortalecimento dos Comitês de VOATT já implantados, para possibilitar a expansão da estratégia nas demais Regiões de Saúde.

Ressalta-se ainda que a participação da SES-PE no Projeto e-Transitar acresceu bastante o cenário de atuação estadual, propiciando aproximação entre os estados e a convergência de agendas para discussões sobre experi-

ências, limites e possibilidades de atuação. Além disso, o Projeto representa papel fundamental para o fortalecimento da agenda do enfrentamento da morbimortalidade por ATT em Pernambuco.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Banco de dados do Sistema Único de Saúde – DATASUS. **Tabnet**. Brasília: Ministério da Saúde, Ano. Disponível em: <https://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude-tabnet/>. Acesso em: 23 fev. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 183, de 30 de janeiro de 2014. Regulamenta o incentivo financeiro de custeio para implantação e manutenção de ações e serviços públicos estratégicos de vigilância em saúde, previsto no art. 18, inciso I, da Portaria nº 1.378/GM/MS, de 9 de julho de 2013, com a definição dos critérios de financiamento, monitoramento e avaliação. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF), ano 151, n. 22, p. 59-63, 31 jan. 2014.

BRASIL. Ministério da Saúde. Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf. Acesso em: 24 fev. 2022.

COSTA JUNIOR, J. I. A Experiência da Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco no Enfrentamento aos Acidentes de Transporte Terrestre. *In*: Conselho Nacional de Secretários de Saúde. **Seminário Internacional sobre Segurança no Trânsito**. Brasília: CONASS, 2017. p. 113-125. (CONASS Debate; v. 7).

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde: CID-10**. Décima revisão. Trad. do Centro Colaborador da OMS para a Classificação de Doenças em Português. 3 ed. São Paulo: EDUSP; 1997.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Gestão das Doenças Transmissíveis, Incapacitantes, Violência e Prevenção de Traumatismos (NVI). **Relatório global sobre o estado da segurança viária – 2015**. Brasília: OMS, 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Plano Global Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2021-2030**. Brasília: OMS, 2021. Disponível em: <https://bityli.com/oCUAV>. Acesso em: 25 fev. 2022.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. **Acidentes de Transporte Terrestre: o cenário em Pernambuco**. Pernambuco: Secretaria de Saúde, 2013. 54 p. (Série Acidentes e Violências, n. 3).

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. **Banco de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade**. Recife: SES, 2022a.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. Operação Lei Seca (OLS). **Banco de dados da OLS**. Recife: SES, 2022b. Acesso em 02 de fev de 2022b.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. Portaria nº 31, de 29 de janeiro de 2018. Institui os Comitês Regionais de Vigilância dos Óbitos por Acidente de Transporte Terrestre no âmbito do estado de Pernambuco. **Diário Oficial do Estado de Pernambuco**: Poder Executivo, Recife, PE, ano 95, n. 20, p. 30-32, 30 jan. 2018.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. Portaria nº 482, de 27 de dezembro de 2016. Institucionaliza o Sistema de Informação sobre Acidentes de Transporte Terrestre (Sinatt) e regulamenta a Vigilância Sentinela de Acidentes de Transporte Terrestre, no âmbito estadual. **Diário Oficial do Estado de Pernambuco**: Poder Executivo, Recife, PE, ano 93, n. 241, p. 499-501, 28 dez. 2016.

SILVA, M. M. A. et al. Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a década de ações para a segurança no trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 531-536, 2013.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DE PIAUÍ

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DO PIAUÍ

Maria Amélia de Oliveira Costa¹, Rosimar Piauilino Costa², Isaias Cardoso de Araújo Furtado Segundo³,
Teodoro Cardeal dos Santos Junior⁴, Herbert Lucas Silva dos Santos⁵

INTRODUÇÃO

A iniciativa do processo de implantação do Programa Vida no Trânsito (PVT) visa integrar um movimento internacional de redução de lesões e mortes no trânsito, dando visibilidade que a violência no trânsito é realmente um problema de saúde pública.

Em 2010, quando do processo de implantação, a Organização Mundial da Saúde estabeleceu um processo de estruturação política, pontuando metas a serem atingidas nas décadas de atuação: 2011 a 2020 – Década de Ação pela Segurança no Trânsito (BRASIL, 2017; MORAIS NETO, 2015). Atualmente, com a Segunda Década (2020-2030), reforça-se a meta de redução em 505 das mortes por acidentes de trânsito.

No Brasil, o PVT é uma iniciativa voltada para vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU). Teve início no país, a princípio, em cinco capitais: Curitiba, Belo Horizonte, Campo Grande, Palmas e Teresina e, expandido para as demais capitais em 2012, sob coordenação do Ministério da Saúde em parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) (BRASIL, 2017; MORAIS NETO, 2015).

1 Enfermeira – Coordenadora Estadual de Epidemiologia CIEVS/PVT da Secretaria de Estado da Saúde do Piauí

2 Assistente Social-Supervisora do PVT da Secretaria de Estado da Saúde do Piauí

3 Chefe substituto do Núcleo e Segurança Viária – PRF/PI

4 Gestor em Sistemas de Informação CVE\CIEVS\Secretaria de Estado da Saúde do Piauí

5 Auxiliar Administrativo da Secretaria de Estado da Saúde do Piauí

Nesse sentido, a prevenção de acidentes e a segurança no trânsito passaram a constituir uma das mais importantes intervenções internacionais no âmbito da saúde pública. Diversos estudos têm demonstrado que o acidente de trânsito é uma das principais causas de morte e internação hospitalar no Brasil, acarretando um custo elevadíssimo para o setor da saúde.

No estado do Piauí, o PVT tem vários eixos de atuação: a) identificação de instituições parceiras governamentais e da sociedade civil e a constituição de comissões intersetoriais; b) qualificação e integração das informações: identificação das fontes de informações existentes sobre as ocorrências de acidentes de trânsito; c) análise de fatores de risco, condutas inadequadas dos usuários do trânsito, fatores contributivos e grupos de vítimas envolvidos no acidente de trânsito; d) elaboração de um plano de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito e execução das intervenções interseoriais e integradas; e) monitoramento, que tem o propósito de subsidiar os gestores com informações mais simples e tempestivas sobre a operação e os efeitos do programa; f) renovação e expansão: permite que as ações sejam adequadas ao longo do período de execução, com base em uma realidade epidemiológica.

A metodologia do programa tem como Estratégia de Proatividade e Parceria (EPP): articulação intersetorial, qualificação e integração de dados, análise de fatores de riscos, ações integradas de segurança no trânsito, monitoramento e avaliação das ações (BRASIL, 2017).

O PVT no estado do Piauí foi incorporado pela Secretária de Estado da Saúde (SESAPI), na Coordenação Estadual de Epidemiologia, no ano de 2012. Como ponto inicial, foi estruturada uma Comissão Intersectorial, tendo como parceiros instituições governamentais e não governamentais: Polícia Rodoviária Federal (PRF); Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DENIT); Instituto Médico Legal (IML); Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-PI); Batalhão de Polícia Estadual do Piauí (BPRE-PI); Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN-PI); Secretaria de Estado da Educação (SEDUC); Secretaria de Estado de Transporte (SETRANS); Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (STRANS); Universidade Estadual do Piauí (UESPI); Universidade Federal do Piauí (UFPI); Centro Universitário Maurício de Nassau (UNINASSAU); Associação Piauiense de Trânsito (APTRANS-ONG); Corpo de Bombeiros; Conselho de Secretarias Municipais de

Saúde (COSEMS-PI); Hospital Getúlio Vargas (HGV); Secretaria de Segurança; Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). Atualmente, as demandas das atividades estão sob a responsabilidade técnica da SESAPI/Coordenação de Epidemiologia.

O objetivo dessa Comissão é sistematizar as ações relativas ao trânsito, em busca de estratégias adequadas à realidade local, bem como participar das ações e atividades a que se propõe o programa. Antes da pandemia da covid-19, a referida Comissão reunia-se presencialmente com periodicidade mensal; na atualidade, os encontros são de forma remota.

O estado do Piauí tem uma população estimada de 3.289.290 habitantes, possui uma área territorial de 251.529 km² (BRASIL, 2020). Em relação ao setor saúde, é dividido em 11 territórios regionais, totalizando 224 municípios. No processo de estrutura de assistência, possui 11 Hospitais Regionais, nos quais são implantados os Núcleos de Epidemiologia Hospitalar, ligados à Rede Nacional de Vigilância Hospitalar (RENHAV), que apoiam a vigilância de pacientes que migram para esses hospitais, em atendimento às diversas patologias, incluindo os acidentes e as violências. Além disso, o estado tem cobertura de 100% da Estratégia Saúde da Família (ESF).

As ações desenvolvidas no PVT no estado do Piauí, em relação ao processo de implantação nos municípios, exigem da Comissão Intersetorial que o trânsito seja municipalizado. Ressalva se faz a esse processo de municipalização do trânsito no estado, onde apenas em 11 municípios esse fato é concretizado. Diante desse requisito, o PVT foi implantado apenas em três municípios: Teresina, já contemplado com o programa no início do seu funcionamento; e implantado pela equipe do estado em Campo Maior e Piripiri. Como proposta de futura implantação, estão os municípios: Simplício Mendes, Picos e São Raimundo Nonato.

A Comissão Intersetorial do PVT no estado, no momento, trabalha as campanhas de Educação de Segurança no Trânsito, apoiando as mais diversas ações relativas a esse eixo do programa, como também apoio aos municípios em processo de municipalização do trânsito, e os circunvizinhos ao Maranhão, Timon.

Nesse contexto, a Comissão Intersetorial do estado tem como meta seguir objetivos e diretrizes estabelecidos pelo Ministério da Saúde, os quais seguem abaixo:

- Promover a articulação Intersetorial e o compartilhamento de responsabilidades;
- Qualificar a integração de dados;
- Reduzir as mortes e os ferimentos por acidentes em estradas;
- Fomentar ação do PVT no estado por meio da Comissão Intersetorial, envolvendo os diversos segmentos e instituições, para redução de lesões e mortes de acidentes de transportes terrestres.

É importante situar que, em 2019, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) lançou o Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar). Este surgiu da adesão dos secretários estaduais de saúde objetivando dar suporte às Secretarias de Estado da Saúde no fortalecimento e/ou implantação do PVT.

No estado do Piauí, esse projeto veio para somar e agregar temáticas propiciando, por intermédio de reuniões realizadas via *web*, o que favoreceu maior engajamento da coordenação estadual ante as situações inerentes aos acidentes de trânsito no estado, bem como agrupar outras parcerias e a sociedade organizada.

DESENVOLVIMENTO

O estado do Piauí participou ativamente das web-reuniões e webtemáticas do Projeto e-Transitar do CONASS (2020 e 2021) com mais 14 estados da federação.

Em 2020, mesmo diante do período pandêmico relativo à covid-19, o apoio dado pelo CONASS fortaleceu o PVT estadual, incluindo a integração entre os demais estados.

Nesse período 2020-2021, foi possível discutir sobre o Plano de Trabalho Anual das coordenações do PVT estadual, de como o tema dos acidentes de trânsito encontra-se nos instrumentos de gestão, bem como reflexões sobre temáticas relevantes, a exemplo de: vigilância dos acidentes de trânsito, métodos de análise dos dados dos acidentes de trânsito e aplicação da técnica de *linkage* entre bases de dados dos acidentes de trânsito, mobilidade e saúde, Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, *advocacy*, intersetorialidade e outras discussões internas sobre acidentes de trânsito e outros temas de interesse do grupo.

A seguir, destacamos algumas agendas no estado no ano de 2021:

No início de maio de 2021, no km 3,9 da BR-343, ocorreu a abertura oficial do Maio Amarelo 2021 no estado do Piauí, com um comando educativo, contando com as seguintes participações: PRF, STRANS, DETRAN-PI, BPTRAN-PI, BPRE-PI, Fundação Municipal de Saúde (FMS-Teresina), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), UNINASSAU, HGV, SESAPI, além dos representantes dos municípios de Dom Inocêncio, Simplício Mendes, Miguel Alves, Água Branca, Campo Maior, Piri-piri, Queimada Nova e Paulistana.

AÇÕES DESENVOLVIDAS NO MUNICÍPIO DE TERESINA/PI

1. No HGV, foram realizadas duas atividades, uma na enfermaria de trauma e outra no ambulatório integrado. Na oportunidade, foram realizados momentos de reflexão sobre o tema “Respeito e Responsabilidade: Pratique no Trânsito”, com os pacientes internados, vítimas de acidentes de trânsito e seus acompanhantes. Estiveram presentes na atividade representantes do HGV, SESAPI, STRANS e PRF.

2. A STRANS desenvolveu atividades *on-line* com apoio dos parceiros locais, em que foi abordada sobre o tema do Maio Amarelo 2021. Destacamos o ciclo de palestras: 1ª palestra da STRANS, ministrada pela PRF para os alunos da Escola Murilo Braga; 2ª palestra, ministrada por representantes dos alunos da Escola Prof. José Camilo da Silveira Filho; e 3ª palestra, ministrada pelas educadoras de trânsito da Escola Piauiense de Trânsito a alunos da Escola Municipal Jornalista João Emílio Falcão; além de uma *live* aos alunos do Curso de Habilitação de Oficiais (CHO) do Corpo de Bombeiros Militar, ministrada pelo Agente de Trânsito.

3. O DETRAN-PI, por meio da Escola Piauiense de Trânsito, realizou diversas atividades, entre as quais: uma palestra sobre as novas perspectivas do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para os colaboradores da empresa SERVAZ (Secretaria Estadual de Fazenda do Piauí), sendo abordadas as principais mudanças dentro da legislação e a importância do respeito e da responsabilidade no trânsito. No dia 26 de maio de 2021, foi transmitida *live* pela manhã da Escola Piauiense de Trânsito com os agentes de trânsito de Piri-piri, bem como treinamento sobre as atualizações do CTB.

4. No dia 27 de maio de 2021, foi realizada *live* ainda em alusão ao Maio Amarelo com a participação da PRF e do DETRAN-PI; esta foi transmitida pelo canal do DETRAN-PI no YouTube (<https://www.youtube.com/watch?v=z4WUfOGXACI>). Foram abordados temas referentes aos aspectos do comportamento das pessoas no trânsito, as ações desenvolvidas pelos órgãos envolvidos e dicas importantes para pedestres e condutores. A *live* foi mediada pela representante da Escola de Trânsito do DETRAN-PI.

5. Cabe um destaque, ainda em maio de 2021, à realização do Fórum Interinstitucional de Proteção à Vida no Trânsito em formato *on-line* promovido pelo Ministério Público do Estado do Piauí (MPPI) por meio do seu canal no YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=ndTd1QkbpDE>, com a participação de representantes da SEDUC, PRF, SESAPI, MPPI, UFPI, STRANS, Companhia Independente de Policiamento de Trânsito (CIPTRAN), FMS, DETRAN-PI, BPRE-PI.

AÇÕES DO PVT NO MUNICÍPIO DE CAMPO MAIOR

Entre as atividades, estão a realização de *blitze* educativas em diversos pontos de Campo Maior com entrega de panfletos informativos aos motoristas e transeuntes. Também foram espalhados veículos envolvidos em acidentes de trânsito pela cidade com o objetivo de chamar atenção para as imprudências nas estradas e as suas consequências. No Quadro 1 abaixo, as Ações e Atividades realizadas localmente.

QUADRO 1. **Ações e atividade realizadas no Município de Campo Maior, 2021**

DATA	ATIVIDADE
06/05/2021	Abertura do Maio Amarelo em Campo Maior – A ação foi promovida pela Prefeitura em parceria com a PRF, visando à conscientização no trânsito, à diminuição dos acidentes e mais segurança nas rodovias.
28/05/2021	Encerramento das atividades – Passeio ciclístico, percorrendo as principais ruas e avenidas da cidade.

FONTE: SMS DE CAMPO MAIOR, 2021.

AÇÕES DO PVT NO MUNICÍPIO DE PIRIPIRI

A abertura oficial do Maio Amarelo no município de Piripiri foi realizada em meados de maio de 2021 com ação promovida pela Prefeitura Municipal em parceria com instituições locais, visando sensibilizar a população para a relevância dos acidentes do trânsito.

QUADRO 2. **Ações e atividade realizadas no Município de Piripiri, 2021**

DATA	ATIVIDADE
17/05/2021	Entrevista na rádio local com Superintendente de Trânsito, com transmissão ao vivo no Facebook, atividades educativas no posto da PRF.
18/05/2021	Atividade educativa no posto da PRF.
19/05/2021	A Secretaria Municipal de Saúde de Piripiri, por meio do Programa Saúde na Escola (PSE), realizou uma <i>live</i> intitulada: Isolamento reduz exposição, mas imprudência cresce no trânsito.
20/05/2021	Atividade educativa com a participação da Secretaria Municipal de Saúde de Piripiri, na BR-343, km 172, Povoado São Luiz, onde foram realizadas abordagens a veículos e realizada conscientização dos condutores e passageiros em relação ao evento Maio Amarelo.
21/05/2021	Prefeitura de Piripiri realizou <i>blitz</i> do Maio Amarelo, com o objetivo de alertar sobre os excessos dos motoristas e pilotos de motos na cidade.

FONTE: STRANS-PI, 2021.

APOIO DA EQUIPE DO PVT DO ESTADO DO PIAUÍ ÀS AÇÕES DESENVOLVIDAS PELA PRF

A SESAPI apoiou as ações realizadas pela PRF durante o mês de maio, as quais foram direcionadas para fiscalização e educação no trânsito, a exemplo de: Ação educativa de fiscalização dirigida, Cinema Rodoviário e Cine *drive-in*, utilizando como estratégia para diminuir o contato com o usuário e evitar a contaminação pela covid-19 a entrega de QR Codes aos condutores dos veículos abordados para leitura de várias temáticas. Além disso, foram realizadas palestras em empresas e faculdades, tanto no modo presencial como no virtual.

AÇÕES DESENVOLVIDAS EM OUTROS MUNICÍPIOS DO ESTADO DO PIAUÍ

Alguns municípios do estado do Piauí realizaram atividades em alusão ao Maio Amarelo conforme Quadro 3 abaixo:

QUADRO 3. **Ações e atividade realizadas em alguns municípios do estado do Piauí/2021**

MUNICÍPIO	DATA	ATIVIDADE
Parnaíba	04/05/2021	Atividade educativa referente ao Maio Amarelo, envolvendo a PRF, a Polícia Militar do Piauí e a guarda civil municipal de Parnaíba.
Baixa Grande do Ribeiro	08/05/2021	Alunos realizaram a campanha Maio Amarelo na cidade de Baixa Grande do Ribeiro, <i>blitze</i> educativas foram feitas em vários pontos da cidade.
São Raimundo Nonato	14/05/2021	A 12ª CRS-PI promoveu uma carreata pelas ruas do município, atividade alusiva ao Maio Amarelo 2021.
Paulistana	28/05/2021	Reunião de articulação intersetorial, disponibilização de material educativo <i>on-line</i> , colocação de laço amarelo nas secretarias municipais, visitação às enfermarias e setor de urgência do Hospital Regional Mariana Pires Ferreira, <i>live</i> com a representante da Secretaria Municipal de Saúde, HR e 20º Batalhão da PM, encerrando com uma carreata pelas ruas da cidade.
Queimada Nova	05/2021	A prefeitura municipal colocou iluminação na praça na cor amarela (refletor), <i>outdoor</i> na entrada da cidade. Realizada <i>blitz</i> educativa nos dias de feira (distribuição de máscaras). Divulgação em redes sociais do município e carros de som/rádio.

FONTE: GRS DE PARNAÍBA, 2021.

Além das ações do Maio Amarelo 2021, foram realizadas outras ações/atividades no estado do Piauí conforme referido abaixo:

Foram efetuadas ações integradas no Clube do Motorista e no pátio da SESAPI, com as ações alusivas ao dia do motorista e prevenção de hepatites virais. A ação consistiu em aferição de pressão, testagem de HIV, hepatite B e C e sífilis, tendo como parceiros: a Coordenação de Doenças transmissíveis e STRANS, sindicato dos motoristas, PRF, UNINASSAU, DETRAN-PI, ITACOR (hospital), alunos estagiários da UESPI e representantes do PVT dos municípios de Campo Maior e Piripiri.

Em agosto, o HGV foi palco da ação educativa da campanha “Não vamos deixar ninguém para trás”, com aferição de pressão, testagem de HIV, hepatite B e C e sífilis. A iniciativa foi direcionada aos motoristas do HGV, Hospital Infantil Lucídio Portela (HILP), Centro de Hematologia e Hemoterapia do Piauí (HEMOPI) e Instituto de Doenças Tropicais Natan Portela e contou com a participação dos técnicos do PVT e da PRF, que realizaram a apresentação de vídeos sobre comportamento no trânsito e reflexão sobre essa temática para o público-alvo da ação.

Ainda no mesmo mês, foi realizado o Passeio Ciclístico Pedal Legal, envolvendo os grupos de ciclismo de Teresina e a Federação Piauiense de Ciclismo. Houve a concentração dos ciclistas, saindo do Complexo Turístico da Ponte Estaiada, situada na Avenida Raul Lopes, seguindo até a Igreja São Benedito, utilizando as avenidas Raul Lopes, Marechal Castelo Branco e Frei Serafim, e retornando ao Complexo Turístico da Ponte Estaiada. Contou-se ainda com o apoio da STRANS, da CIPTRAN e do SAMU.

AÇÕES DA SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO DE 2021

A abertura da Semana Nacional de Trânsito, em 18 de setembro de 2021, ocorreu no Complexo Turístico da Ponte Estaiada Isidoro França. Na oportunidade, foram montados estandes das instituições parceiras e de apoio do PVT, que apresentaram suas ações e ofertaram seus serviços à população (Quadro 4). Estavam presentes representantes do PVT da capital, da SESAPI, da SETRANS, do BPTRAN-PI, do BPRE-PI, da FMS de Teresina, do SAMU, do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), do DETRAN-PI e da PRF, bem como dos parceiros Águas de Teresina, Faculdade Integral Diferencial (FACID), UNINASSAU, Piauí Conectado, Brisanet e Instituto São Sebastião, além da SMS de Simplício Mendes e Piripiri.

QUADRO 4. **Ações e atividade realizadas na Semana Nacional de Trânsito, 2021**

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)

DATA	ATIVIDADE	REPRESENTANTES DE ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES
20/09/2021	Atividade educativa, na Avenida Joaquim Nelson, em frente ao Teatro João Paulo II, em Teresina-PI, ação programada da Semana Nacional do Trânsito 2021.	SESAPI, STRANS, CIPTRAN, FMS, SAMU, DETRAN (Escola Piauiense de Trânsito) e PRF, PVT da Capital.
21/09/2021	Cerimônia de assinatura do decreto de criação da Comissão Intersetorial do PVT do município de Simplício Mendes-PI.	Prefeito e vice do município Simplício Mendes-PI, vereadores, Secretário Municipal de Saúde, Comunicação, Educação e Trânsito, SESAPI (Atenção Primária, Área técnica da pessoa com deficiência e SAMU), OAB, Bombeiro Civil e PM-PI, PRF.
22/09/2021	Palestra de trânsito, no pátio da empresa Águas de Teresina, para os 110 dos seus colaboradores.	SESAPI, STRANS, CIPTRAN, BPRE e DETRAN (Escola Piauiense de Trânsito).
22/09/2021	Atividade educativa no Terminal Rodoviário Lucídio Portela.	SEST/SENAT, SAMU, SESAPI, STRANS, CIPTRAN, BPRE e PRF.
24/09/2021	Atividade educativa, no cruzamento das Avenidas Frei Serafim com Miguel Rosa, em Teresina-PI.	SESAPI (SAMU), STRANS, CIPTRAN, DETRAN/PI e PRF, além do apoio da UNINASSAU.
24/09/2021	Cerimônia de encerramento das atividades da Semana Nacional do Trânsito em Teresina-PI. Na oportunidade, foi inaugurada uma passagem para pedestres, em frente à entrada administrativa do HGV.	HGV, SESAPI, STRANS, CIPTRAN, BPRE, SEDUC, EPT-DETRAN, Superintendência de Trânsito de Timon-MA, UNINASSAU e PRF.
26/09/2021	Na oportunidade, o PVT do Piauí foi convidado a participar da Cerimônia de encerramento da Semana Nacional do Trânsito 2021 no Shopping Cocais em Timon-MA, organizado pela Prefeitura Municipal de Timon-MA, Guarda Civil Municipal de Timon – GCM, Departamento Municipal de Trânsito (DMTRANS), Polícia Municipal – SMS – Timon-MA e 10ª Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN-MA. No local, foi dado apoio também ao Passeio Ciclístico, com a presença de 60 ciclistas.	Prefeitura de Timon-MA. DMTRANS, Polícia Municipal – SMS – Timon-MA, 10ª CIRETRAN-MA, SESAPI, DETRAN, CIPTRAN, HGV, STRANS e PRF.

DATA	ATIVIDADE	REPRESENTANTES DE ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES
27/09/2021	A SESAPI apoiou a Secretaria Municipal de Saúde (SEMUSA) de Altos-PI, em uma intervenção educativa.	SEMUSA de Altos-PI, PVT estadual, SESAPI e PRF.
28/09/2021	Reunião dos representantes do PVT com a comissão intersetorial do município de Campo Maior-PI. A visita técnica se deu para fazer alinhamento do PVT municipal com o PVT estadual, no que se refere às ações a serem desenvolvidas, parcerias e experiências compartilhadas.	Prefeitura do município de Campo Maior, PVT, SESAPI e PRF.
29/09/2021	Reunião dos representantes do PVT com a comissão intersetorial do município de Piripiri (PI). A visita técnica se deu para fazer alinhamento do PVT municipal com o PVT estadual, no que se refere às ações a serem desenvolvidas (dentre as quais, o EDUCAR PRF), parcerias e experiências compartilhadas, além da apresentação das ações desenvolvidas pelo município na Semana Nacional do Trânsito 2021.	Prefeitura do município de Piripiri, PVT/SESAPI e PRF. Do município de Piripiri, estavam presentes representantes da SESAM, SUTRAN e SECOM.
30/09/2021	Reunião dos representantes do PVT com representantes do município de José de Freitas-PI, composto por SMS, SAMU e Secretaria de Segurança do Município. A visita técnica se deu para apresentação preliminar do PVT, EDUCAR PRF e nos colocar à disposição para demais ações no município.	Prefeitura do município de José de Freitas, PVT/SESAPI e PRF.

FORNE: COMISSÃO INTERSETORIAL ESTADUAL DO PVT, 2021.

Dando continuidade às ações e às atividades em âmbito estadual, nos meses de outubro a dezembro de 2021, conforme Quadro 5, destacam-se:

QUADRO 5. Ações e atividade realizadas de outubro a dezembro de 2021

DATA	ATIVIDADE	REPRESENTANTES DE ÓRGÃOS E INSTITUIÇÕES
01/10/2021	Palestra de trânsito, no pátio do Instituto Educacional São Sebastião, em Teresina-PI, para as crianças de 5 a 13 anos, professores e demais colaboradores da escola, alcançando um público de 55 pessoas.	PRF e SESAPI.
21/11/2021	Realizado ato em memória das vítimas de trânsito, no adro da Igreja São Benedito Teresina-PI	PRF, SESAPI, DETRAN, BPRE, Polícia Militar do Piauí (CIPTRAN), STRANS e UNINASSAU.
05/12/2021	Ação educativa no município de Timon-MA com público de 100 pessoas.	Prefeitura do município de Timon-MA, PRF e SESAPI.
10 e 16/12/2021	Atividade educativa da Operação Rodovida 2021/2022, foi realizado comando na unidade operacional 01 na BR-343, direcionada a condutores de automóveis que se deslocaram no sentido decrescente da via, e foram sensibilizadas 39 pessoas pela PRF e 163 pela Polícia Militar. Distribuídos panfletos educativos com o objetivo de sensibilizar condutores e passageiros sobre a necessidade da prevenção de acidentes de trânsito.	Polícia Militar do Piauí (CIPTRAN), PRF, SESAPI.
24/12/2021	Atividade educativa da Operação Rodovida 2021/2022, no Terminal Rodoviário Lucídio Portela, sendo abordados 18 ônibus rodoviários (Municipal e Interestadual) e 595 passageiros sensibilizados. Enfatizada a necessidade da utilização do cinto de segurança para uma viagem mais segura, assim como falou-se sobre os cuidados com as bagagens.	Polícia Militar do Piauí (CIPTRAN), PRF, SESAPI.

FONTE: DETRAN-PI

DESAFIOS DO PVT ESTADO DO PIAUÍ

- Efetivar o PVT, por meio de iniciativa do Ministério da Saúde, como uma Política Pública de Estado;
- Sensibilizar os gestores para municipalização do trânsito;
- Captar recursos financeiros para desenvolver as ações necessárias ao programa;
- Implantar um sistema de coleta de dados de acidentes e violências no trânsito de forma unificada;

- Capacitar e formar multiplicadores;
- Atualização do anuário do DETRAN-PI;
- Maior sensibilização e envolvimento institucional, incluindo a área hospitalar e a Rede de Urgência e Emergência.

Por fim, reiteramos a importância da participação do estado do Piauí no Projeto e-Transitar, criado com objetivo de apoiar as Secretarias Estaduais de Saúde na implantação e/ou fortalecimento do PVT estadual; apoiar a construção e/ou fortalecimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito, bem como potencializar os instrumentos, contribuindo com a gestão, propiciando maior eficiência nos agravos e nas situações vinculadas aos acidentes de trânsito.

Observa-se que, nesses dois anos, foram intensificadas as ações de educação no trânsito em âmbito estadual, apoiando as instituições nas atividades desenvolvidas e motivando a continuidade nas ações do programa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de todos os entraves, problemas administrativos ante a pandemia da covid-19, as ações do programa no estado não sofreram interrupções, onde a tecnologia muito tem colaborado na produção dessas atividades, destacando-se o papel do CONASS na condução de articulação nesse processo. Por meio da experiência e da vivência ao longo do processo de implantação, é sentida a necessidade de que o programa seja reconhecido como uma Política Pública de Estado.

Para finalizar, ressalta-se a importância do Projeto e-Transitar do CONASS em colaborar na continuidade das ações no estado.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **A população estimada do Brasil é de 211,7 milhões de habitantes, estimativa IBGE**. Brasília: Agência Brasil, 27 ago. 2020.

BRASIL, Ministério da Saúde. Universidade de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017.

MORAIS NETO, O. L. *et al.* Perfil e evolução da morbimortalidade de acidentes de transporte terrestre – Brasil, 2004 a 2013. *In:* BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. **Saúde Brasil 2014**: uma análise da situação de saúde e das causas externas. Brasília: Ministério da Saúde, 2015.

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DO RIO
GRANDE DO NORTE

AS BODAS DE VIME DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO NO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

9

Lorrayne Vieira Silva¹, Aline Tuane Oliveira da Cunha², Suzete Maria de Queiroz³,
Maria Teresa Freire da Costa⁴, Juliana Emanuely Alves de Morais⁵

INTRODUÇÃO

Este Capítulo tem como propósito relatar a trajetória do Programa Vida no Trânsito (PVT) no estado do Rio Grande do Norte, bem como descrever seus avanços, impactos, desafios e perspectivas. O PVT surgiu mediante a necessidade de reduzir os números de casos de Acidentes de Transportes Terrestres (ATT), os quais causam um impacto bastante significativo nos cofres públicos, especialmente na área da saúde devido às graves lesões e aos agravos permanentes deixados na vida das vítimas.

No ano de 2015, foram registrados 38.651 óbitos e 174.833 internações que geraram um custo de R\$ 242 milhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). Só nas rodovias federais, os custos com os ATT, em 2014, foram de 12,3 bilhões (BRASIL, 2014). Sabe-se que esses acidentes são responsá-

1 Graduada em Serviço Social pela UNP, Especialista em Políticas Públicas de Atenção às Famílias pela UNP, Subcoordenadora da Unidade de Projetos Estratégicos Territoriais e Coordenadora do PVT Estado do RN

2 Graduada em Nutrição pela UFRN, Mestra em Ciências da Saúde pela UFRN, Especialista em Nutrição Clínica Funcional pela UNP, Nutricionista da Unidade de Projetos Estratégicos Territoriais

3 Graduada em Serviço Social pela UERN/Mossoró, Especialista em Gestão e Planejamento em Projetos Sociais – Facisa/Paraíba, Chefe de Grupo da Unidade de Projetos Estratégicos Territoriais

4 Graduada em Psicologia pela UFRN, Sanitarista e Mestra em Saúde Coletiva pela UFRN, Coordenadora da Diretoria de Políticas Intersectoriais e Promoção à Saúde e do Programa RN Mais Saudável

5 Graduanda em Saúde Coletiva pela UFRN, Estagiária da Unidade de Projetos Estratégicos Territoriais

veis por cerca de 1,35 milhão de mortes a cada ano, segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). No Brasil, representam a segunda causa de morte entre as causas externas, com maior prevalência entre jovens de 20 a 39 anos do gênero masculino (OPAS, 2019).

A magnitude desse problema fez com que os organismos internacionais, como a Organização Mundial da Saúde (OMS) e a OPAS, promovessem iniciativas para alertar e apoiar os países para a urgência da implantação e implementação de políticas públicas para enfrentar esse problema por meio dos dispositivos dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), fazendo surgir o PVT. Este iniciou-se em dezembro de 2011, com a Portaria nº 3.023, em cinco capitais brasileiras, em cada região do país; e, posteriormente, foi sendo expandido para os demais estados e capitais (BRASIL, 2011).

Em Natal, capital do Rio Grande do Norte, o PVT foi implantado por intermédio de um decreto em 2013; porém, este foi reformulado em 16 de março de 2018 por meio de uma nova legislação, o Decreto nº 11.472, tendo por meta a redução da morbimortalidade no trânsito mediante ações de vários órgãos e secretarias, no âmbito estadual e municipal (NATAL, 2018). A intersetorialidade tem sido a chave mestra para o seu sucesso, por permitir a realização de uma gestão participativa, promovendo grandes benefícios para ações e projetos na temática trabalhada. Tal fato pode ser observado ao se analisar os dados estatísticos, os quais têm demonstrado uma redução dos acidentes de trânsito nos últimos cinco anos.

Contudo, a redução no número desses acidentes não é fruto apenas da gestão participativa, mas também da oficialização do Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito (CEPVT-RN) por meio de decreto em 2019, o que proporcionou uma interação maior do grupo interinstitucional e expansão das ações. Cabe notoriamente destacar que o cenário pandêmico provocado pelo novo coronavírus, em 2020, também contribuiu para essa redução, pois a implantação do *lockdown* permitiu a diminuição do tráfego de transportes e pessoas nas vias, proporcionando menos acidentes, bem como a realização de intervenções viárias, o que culminou em um trânsito menos caótico e problemático.

Após os avanços conquistados em Natal com suas ações/intervenções, o PVT foi expandido para oito municípios com maiores índices de morbimortalidade por ATT – Mossoró, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Caicó,

Currais Novos, Pau dos Ferros, João Câmara e Assu, abrangendo seis Regiões de Saúde – e tem apresentado resultados significativos, devido à construção de comissões intersetoriais de coordenação e de apoio ao Programa em cada uma dessas cidades, compostas por representantes dos setores da Saúde, Educação, Segurança, órgãos gestores estaduais e municipais do Trânsito e instituições que dialogam com a temática; ao processo de planejamento e à realização de ações integradas de educação e fiscalização do PVT; à construção da base de dados de óbitos de acidente de trânsito e, em especial, à realização das intervenções de forma articulada, intersetorial e integrada. No entanto, muito ainda se tem a fazer e a avançar para alcançar números cada vez menores de vítimas desse tipo de agravo não só no Rio Grande do Norte como também no Brasil.

DESENVOLVIMENTO

O estado do Rio Grande do Norte é uma das 27 unidades federativas do Brasil. Está situado na Região Nordeste e tem por limites o Oceano Atlântico de norte a leste, a Paraíba ao sul e o Ceará a oeste. No quesito população, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) do último censo 2010, o Rio Grande do Norte apresenta uma população estimada em 3.168.027 habitantes. Já quando falamos em educação, as informações sinalizam que o nosso estado está em 24º lugar de uma escala de 1 a 27 se comparado com outros estados (IBGE, 2010).

Em se tratando de trabalho e rendimento, o Rio Grande do Norte se encontra em 13º na escala de 1 a 27 se comparado aos estados no que tange a rendimento nominal mensal domiciliar per capita (IBGE, 2010). Com relação à frota, podemos dizer que, no referido território, temos 1.441.573 veículos, o que reflete um índice de motorização de 405 veículos por mil habitantes, de acordo com o Boletim Informativo do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (DETRAN-RN) (2021). Esse é um breve contexto da realidade das terras potiguares para que, inicialmente, possamos associar ao PVT.

De acordo com o Ministério da Saúde (2010), a OMS, juntamente com entidades internacionais, convidou os dez países com as maiores taxas de morte no trânsito (Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã) para participar de um projeto mundial de prevenção de lesões

e mortes no trânsito e segurança viária. Mundialmente, esse projeto recebeu o nome de Road Safety in 10 countries (RS 10) e estabeleceu o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que tinha como meta, até 2020, reduzir pela metade (50%) as mortes e os ferimentos por acidentes em estradas (BRASIL, 2017).

Nesse contexto, o PVT iniciou-se em algumas capitais do Brasil, mas, somente em 2013, o PVT chegou ao município de Natal, sendo oficializado em 16 de março de 2018 pelo Decreto municipal nº 11.472, o qual tem por objetivo o desenvolvimento de ações de promoção da saúde e cultura de paz no trânsito, bem como ações de prevenção das lesões e mortes causadas por esses acidentes, priorizando a coordenação conjunta da saúde com outros setores governamentais, não governamentais e a sociedade civil organizada (NATAL, 2018).

Seguindo o propósito de garantir o trabalho intersetorial e, assim, promover a realização dos projetos e ações planejadas, em 2017, houve um ensaio inicial para a formação do CEPVT-RN, com a perspectiva de expansão para outros municípios. Porém, a legitimidade do referido Comitê só foi reconhecida em 13 de maio de 2019, com a publicação do Decreto estadual nº 28.843.

Art. 1º Fica instituído, no âmbito da Secretaria de Estado da Saúde Pública (SESAP), o Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito (CEPVT), de natureza consultiva, intersetorial e multidisciplinar, com a finalidade de promover a vigilância e o monitoramento dos acidentes de trânsito (RIO GRANDE DO NORTE, 2019).

Essa legitimidade proporcionou maior reconhecimento e participação dos órgãos/instituições, os quais passaram a contribuir de forma mais integrada no planejamento, no monitoramento, no acompanhamento e na avaliação das ações, pois o decreto determinou quais órgãos/instituições iriam compor o CEPVT-RN.

Art. 3º O Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito (CEPVT) será composto por um representante e respectivo suplente dos seguintes órgãos:

I - Secretaria de Estado da Saúde Pública (SESAP), que o coordenará;
II - Secretaria de Estado da Educação e da Cultura (SEEC); III - Serviço de

Atendimento Móvel de Urgências (SAMU - Metropolitano); IV - Corpo de Bombeiros Militar do Rio Grande do Norte (CBMRN); V - Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN); VI - Polícia Militar do Rio Grande do Norte (PMRN); VII - Comando da Polícia Rodoviária Estadual (CPRE); VIII - Instituto Técnico-Científico de Perícia do Rio Grande do Norte (ITEP/RN); IX - Universidade Estadual do Rio Grande do Norte (UERN); e X - Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN);

§ 1º Serão convidados a participarem como membros do Comitê, com direito a voto, um representante e respectivo suplente dos seguintes órgãos e instituições:

I - Polícia Rodoviária Federal (PRF); II - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT); III - Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU); IV - Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN); V - Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte (TJRN); VI - Serviço Social de Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem e Transporte (SEST/SENAT); VII - Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste (FETRONOR); VIII - organização da sociedade civil com atuação na área de segurança no trânsito, conforme dispuser o regimento.

§ 2º Outros órgãos ou instituições poderão ser convidados a integrar o Comitê (RIO GRANDE DO NORTE, 2019).

Após a implantação do PVT-RN e os avanços alcançados em Natal, percebeu-se a necessidade de expandi-lo para os municípios que apresentavam os maiores índices de morbimortalidade por ATT, de acordo com as análises realizadas na época. Nesse sentido, houve toda uma articulação e mobilização para a implantação do PVT nos seguintes municípios: Mossoró e Assu (correspondem a 2ª e 8ª regiões de saúde), João Câmara (3ª região), Caicó e Currais Novos (4ª região), Pau dos Ferros (6ª região), Parnamirim e São Gonçalo do Amarante (7ª região).

Por conseguinte, como fruto dessa mobilização, o município de Mossoró oficializou o comitê pelo Decreto nº 5.383, de 24 de maio de 2019 (MOSSORÓ, 2019); São Gonçalo do Amarante, por meio do Decreto nº 1.415, de 26 de agosto de 2021 (SÃO GONÇALO DO AMARANTE, 2021); Parnamirim, por intermédio do Decreto nº 3.431, de 16 de setembro de 2021 (PARNAMIRIM, 2021); e em João Câmara, mediante o Decreto nº 019/2022, de 28 de junho de 2022 (JOÃO CÂMARA, 2022). Em relação aos demais municípios, a articulação dos grupos no território continua, mas a oficialização por meio decreto encontra-se em andamento.

É importante ressaltar que a implantação do Programa nos municípios tem características peculiares e bem desafiadoras. Como umas das diretrizes é a intersetorialidade, sabe-se que o trabalho exige a articulação com diversas instituições, e que, por vezes, deparamo-nos com algumas barreiras burocráticas, com o fazer profissional que se apresenta muito unilateralizado, dificultando a realização daquilo que foi planejado. Tal conduta é totalmente contrária à adotada pelo PVT, o qual exige uma maior integração intersetorial, resultando em uma mudança de cultura e direcionando para o “fazer junto”, o que, por décadas, é discutido de maneira intimista.

Então, nesse cenário, temos que levar em consideração o caminho que percorremos para a implantação desse Programa nos territórios. Às vezes, avançamos, em outros momentos, retrocedemos; e esse movimento acontece também devido a alguns fatores, tais como: a rotatividade de profissionais, a personificação do programa, entre outros. Assim, nesse contexto de lesões e mortes causadas pelos acidentes de trânsito, bem como pelos avanços alcançados com a expansão para outros municípios, é que não podemos deixar de mencionar o Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS), o qual foi inserido nas agendas estratégicas do PVT estadual, após a adesão do Secretário Estadual de Saúde Dr. Cipriano Maia de Vasconcelos, e que leva como tema o enfrentamento da morbimortalidade por ATT. Esse projeto foi incluído logo após algumas mudanças no Ministério da Saúde, que resultaram no desligamento do apoio para o PVT, referência para o estado do Rio Grande do Norte, tendo como consequência a descontinuidade da qualificação dos planejamentos, do *advocacy*, entre outros.

O papel do Projeto e-Transitar do CONASS em terras potiguares se torna indispensável, pois transmite muita segurança, proporcionando uma maior orientação para o fazer diário das ações propostas, abre espaços de troca de experiência com outros estados, aponta a necessidade de novos direcionamentos e inúmeras possibilidades de avanço. Essa relação com o projeto possibilitou, a nós do PVT-RN, adotar a prática de criarmos indicadores, colocar a pauta de trânsito nos nossos instrumentos de gestão e potencializar as nossas articulações.

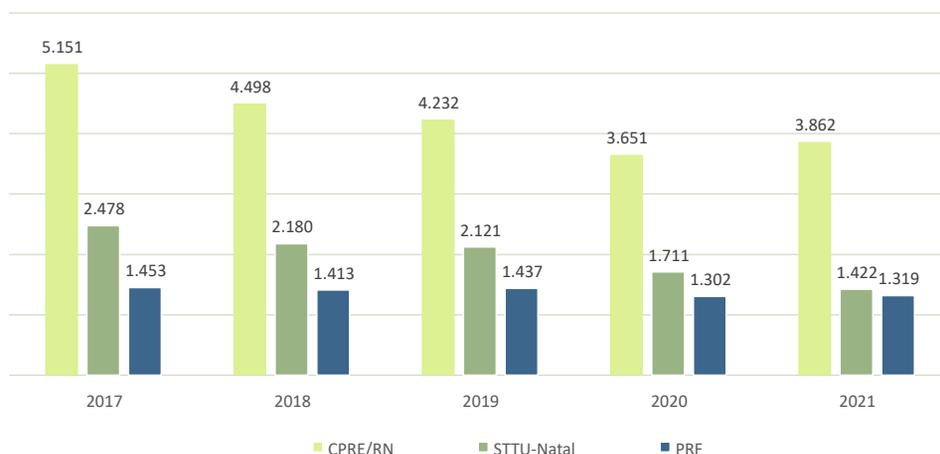
No entanto, para que projetos e ações sejam planejados e atendam às necessidades dos municípios, é imprescindível conhecer e compreender

o diagnóstico situacional da temática trânsito em nosso estado. Para isso, são reunidas as bases de dados de óbitos de acidente de trânsito, uma ferramenta que integra as informações e que reflete a realidade; permitindo-nos conhecer as vias com maiores índices de acidentes de trânsito, o número de vítimas fatais por município de ocorrência, o gênero mais envolvido, entre outras variáveis.

Como se sabe, as informações direcionam o surgimento de políticas públicas, a elaboração de estratégias interventivas, a democratização das informações, entre outras potencialidades; e é por isso que o exercício de estarmos sempre solicitando relatórios dos nossos bancos de dados tornou-se um hábito para a tomada de decisões. Por isso, seguem algumas informações que refletem a realidade do estado do Rio Grande do Norte.

No nosso estado, é possível observar que, nos últimos cinco anos, entre as vias que mais são acometidas por ATT, estão as vias estaduais. Tal dado é bastante relevante, pois sinaliza a necessidade urgente de ações estratégicas que promovam redução desses acidentes, uma vez que, mesmo somadas às informações provenientes das vias municipais com as vias federais, ainda não se equiparam aos valores encontrados nas vias estaduais (Gráfico 1).

GRÁFICO 1. Distribuição dos registros de acidentes de trânsito no Rio Grande do Norte, por órgão fiscalizador, de 2017 a 2021

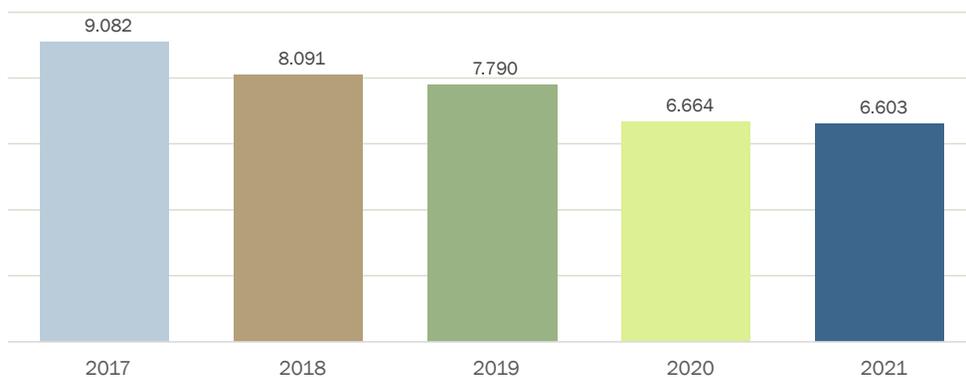


FONTE: BOLETIM INFORMATIVO DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (2021).

Muitos fatores são considerados nos ATT, entre eles, a ausência de utilização dos equipamentos de proteção individual, o excesso de passageiros nas motocicletas, o uso de motocicletas por pessoas não habilitadas. Também, não podemos descartar as questões de estrutura viária que carecem de intervenções mais precisas com foco na sinalização e melhores condições da via.

Ainda com o intuito de mapear a situação dos ATT no nosso território, segue a distribuição desses registros também nos últimos cinco anos (Gráfico 2).

GRÁFICO 2. **Distribuição dos registros de acidentes de trânsito no Rio Grande do Norte, de 2017 a 2021**



FONTE: BOLETIM INFORMATIVO DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (2021).

Nesse gráfico, percebe-se que há uma redução no número dos ATT, mesmo que, em alguns momentos, essa redução seja tímida e, em outros momentos, mais expressiva; contudo, segue prevalente. Alguns acontecimentos são importantes e necessitam ser destacados, como, por exemplo, em 2019, a oficialização do CEPVT-RN por meio de decreto, promovendo uma interação maior do grupo intersetorial e intensificando as ações.

Também precisamos levar em consideração que, em 2020, estávamos em um cenário pandêmico, e alguns decretos municipais e estaduais que eram a favor do *lockdown* fizeram com que o tráfego de transportes e de pessoas fosse menor, proporcionando menos acidentes, bem como a realização de algumas intervenções viárias.

Ainda na perspectiva de compreender o perfil dos ATT nesse território, é importante destacar os maiores índices de acidentes de trânsito com vítimas fatais por municípios de ocorrência, os quais estão demonstrados a seguir (Tabela 1).

TABELA 1. Vítimas fatais de acidentes de trânsito segundo o município de ocorrência (15 +), no Rio Grande do Norte, 2021

MUNICÍPIO DE OCORRÊNCIA	QUANTIDADE	%
Natal	54	10,4%
Mossoró	40	7,7%
Macaíba	14	2,7%
Parnamirim	13	2,5%
Baraúna	12	2,3%
São Gonçalo do Amarante	12	2,3%
Assu	11	2,1%
Caicó	11	2,1%
Extremoz	11	2,1%
Gov. Dix-Sept Rosado	11	2,1%
Rio do Fogo	9	1,7%
São José de Mipibu	9	1,7%
Currais Novos	8	1,5%
Paus dos Ferros	8	1,5%
Apodi	7	1,4%
Outros	287	55,5%
Total	517	100,0%

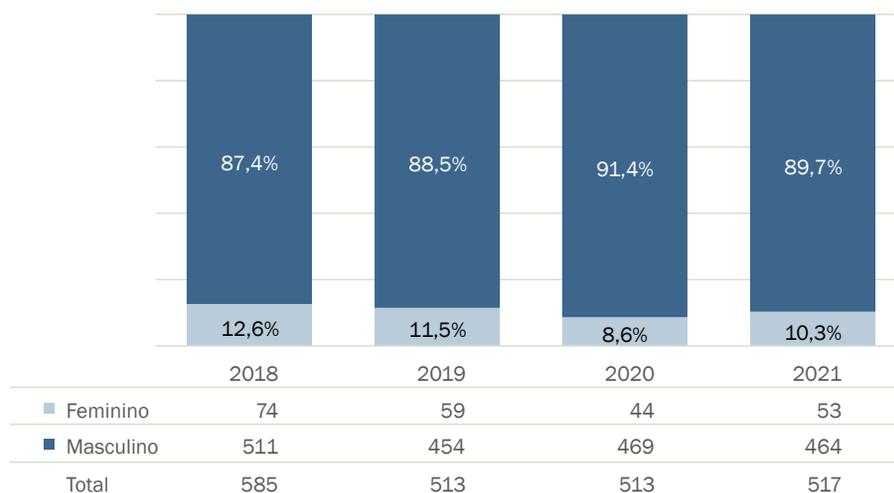
FORNTE: BOLETIM INFORMATIVO DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (2021).

Nesse sentido, todos os municípios que possuem PVT municipal estão na listagem acima: Natal, Mossoró, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Assu, Caicó, Currais Novos e Pau dos Ferros, com exceção de João Câmara. Essa realidade é fruto da implantação do Programa levando em consideração os dados estatísticos. Vale salientar que outros municípios citados acima são

relevantes para a implantação do PVT, mas, às vezes, o contexto dinâmico do município ainda não proporcionou tal adesão, o que faz com que a gente mude a rota, articulando com outro território que se apresente mais aberto à discussão, e depois retornamos para aquele inicialmente provocado.

Para além de informações quantitativas, precisamos também de informações qualitativas. É muito curioso perceber uma realidade nacional e internacional: o gênero masculino envolvido nesses acidentes de trânsito é prevalente e de uma disparidade significativa comparada ao gênero oposto (Gráfico 3).

GRÁFICO 3. **Vítimas fatais de acidentes de trânsito segundo o gênero envolvido, no Rio Grande do Norte, de 2018 a 2021**



FONTE: BOLETIM INFORMATIVO DO DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (2021).

Por isso, no gráfico acima, pode-se observar que o gênero masculino está mais envolvido quando falamos de vítimas fatais de acidentes de trânsito. É sabido que este é mais acometido historicamente por morbimortalidades relacionadas com causas externas. Essa realidade deve ser considerada quando pensarmos em ações estratégicas (CARVALHO, 2018).

Esse panorama retrata a necessidade de evidenciarmos as estratégias do PVT-RN sobre a sua implantação, apoio e monitoramento nos municípios.

Dessa forma, defendemos a ideia de que os municípios precisam adotar o Programa como uma medida inteligente e articulada para o cenário de superlotação dos hospitais.

Por acreditar nessa realidade, podemos dizer que, sobre a ótica do panorama das ações, atuamos alicerçados no tripé que compõe o trânsito: Educação para o Trânsito e Saúde, Fiscalização e Engenharia. No que compete à educação, o grupo vem enfocando principalmente o Curso de Pilotagem Consciente que consiste em aulas teóricas e práticas, no qual abordam sobre as partes mais técnicas da execução de pilotar, cidadania no trânsito, vida sem acidente não, características da motocicleta, postura do motociclista e garupa, equipamentos de segurança, manutenção preventiva da motocicleta, tudo isso compondo o contexto teórico.

No que tange à parte prática, enfatizamos as técnicas de pilotagem e curvas abrangendo baixas e médias velocidades, técnicas de frenagem básica e emergencial.

Esse curso tem como público-alvo motociclistas com habilitação, tais como: motoentregadores(as), mototaxistas, motociclistas em geral. É realizado nos municípios que apresentam um elevado número de acidentes de trânsito envolvendo esse público e que possuem o PVT municipal (Figura 1).

FIGURA 1. **Curso de Pilotagem no Município de São Gonçalo do Amarante, 2021**



FONTE: PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO ESTADUAL, 2021.

Ainda no quesito educação, realizamos *blitze* educativas intersetoriais, envolvendo DETRAN-RN, Comando de Polícia Rodoviária Estadual do Rio Grande do Norte (CPRE/RN), Polícia Rodoviária Federal do Rio Grande do Norte (PRF-RN), Secretaria de Estado da Saúde Pública do Rio Grande do Norte (SESAP-RN), Conselho Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (CETRA-RN), Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT), Organizações não - governamentais, PVT municipais, Secretaria Municipal de Saúde de Natal (SMS) e afins. Nas *blitze*, são abordadas temáticas de grande relevância, tais como: beber e não dirigir, uso dos equipamentos de segurança, manutenção dos veículos; também são abordados assuntos relacionados com a saúde que se encontram em ênfase no contexto temporal (Figura 2).

FIGURA 2. **Blitze Educativas nos municípios de Pau dos Ferros e Mossoró em 2021**



FONTE: PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO ESTADUAL, 2021.

No que tange à engenharia, pode-se dizer que há uma provocação por parte do CEPVT-RN às instituições pertinentes para intervenções viárias em localidades que apresentem incidência de acidentes. Um exemplo clássico disso aconteceu na Avenida Dr. João Medeiros Filhos no município de Natal, onde esse Comitê percebeu um alto índice de acidentes envolvendo motociclistas e pedestres. Dessa forma, provocaram-se os órgãos competentes para uma intervenção de engenharia na via, a qual necessitava de semáforo, faixa de pedestre e acessibilidade. Então, o CEPVT-RN realizou uma reunião com o Ministério Público, o DETRAN-RN, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, o CETRAN-RN e um supermercado que fica na Avenida Dr. João Medeiros Filhos, Zona Norte de Natal, para que essa intervenção fosse efetivada, e assim aconteceu. A via foi contemplada, possibilitando a redução de acidentes. Foi um trabalho de quase 12 meses do início das reuniões até a entrega do produto, por meio de muitas articulações, mas que gerou um grande êxito, inclusive contando com a participação de instituições privadas que intervieram na calçada proporcionando acessibilidade para os transeuntes (Figura 3).

FIGURA 3. **Intervenção Viária na Avenida Dr. João Medeiros Filho, Zona Norte do município de Natal**



FONTE: PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO ESTADUAL, 2021.

Nessa mesma estratégia, o CEPVT-RN vem articulando para que essa mesma movimentação aconteça na RN-117, a qual é uma via estadual que

interliga algumas cidades do Alto Oeste. Esse exercício de provocar os órgãos por meio de dados epidemiológicos vem acontecendo com esse Comitê. É fato que ainda temos muito o que avançar, mas esse movimento já existe.

Já quando falamos de fiscalização, podemos dizer que a integração dos dados subsidiam algumas ações de fiscalização/educação, mas ainda precisamos fortalecer cada vez mais essa relação.

Outra grande articulação do PVT-RN é a solidificação das bases de dados de óbitos de acidente de trânsito, que são caracterizadas por integrar diversos bancos de dados que contêm informações sobre acidentes de trânsito com a perspectiva de fornecer um resultado único e fidedigno. Dentre os bancos de dados que fazem parte dessa integração, destacam-se: o Sistema de Mortalidade da SESAP (SIM/SESAP); a PRF-RN; o CPRE/RN; o DETRAN-RN; o Instituto Técnico-Científico de Polícia do Rio Grande do Norte (ITEP); a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), com perspectiva para envolver outros bancos. Nesse contexto, podemos dizer que essas informações vêm integrando e auxiliando nas tomadas de decisões.

Ainda nessa perspectiva, como precisamos que esse panorama dos acidentes de trânsito seja utilizado por gestores, diretores, secretários, técnicos e qualquer outra pessoa que direcione ações estratégicas para a redução desses acidentes, estamos construindo o Painel Integrado e Operacional do PVT que irá georreferenciar o cenário por meio dos dados integrados para o direcionamento de Políticas Públicas de Trânsito mais assertivas.

É importante ressaltar também que, em tempos da pandemia da covid-19, o PVT-RN se uniu às barreiras sanitárias para potencializar a não disseminação do vírus em conjunto com a educação para o trânsito. Para tanto, o PVT vem se inserindo em ações e temáticas relevantes para o Programa, e se associando a outras na perspectiva da integralidade.

Nesse contexto, devemos considerar e destacar a participação da SESAP-RN no Projeto e-Transitar do CONASS de forma comprometida e atuante, envolvendo-se nas reuniões mensais, garantindo a efetividade das provocações construtivas desse projeto no cenário do PVT-RN, quando nos foi orientado colocarmos as questões do trânsito no Planejamento Anual de Saúde (PAS), no Plano Estadual de Saúde (PES) e em todos os outros instrumentos de gestão; ampliação da comunicação, bem como a participação no Seminário “Advocacy para o enfrentamento da morbimor-

talidade por AT”, realizado pelo CONASS no dia 24 de novembro de 2021, em que enfatizamos a grande potencialidade do Rio Grande do Norte na interação entre CEPVT-RN e CETRAN/RN, um diferencial que proporciona diversos avanços no território, entre outros.

A saúde do Rio Grande do Norte deve ser destacada por ter uma prática com os órgãos de trânsito na análise dos ATT, integrando as informações a partir de momentos de qualificações provocados pelo Ministério da Saúde. A participação dessa secretaria também é garantida em eventos que discutam saúde e trânsito em diversas esferas de governo, uma vez que acreditamos e defendemos que trânsito é uma questão de saúde pública.

Por fim, pode-se dizer que o PVT-RN vem conquistando o seu espaço, galgando as articulações, inserindo-se em conselhos, ampliando espaços de discussões, prospectando parceiros, entre outras atitudes proativas para que a cultura de paz seja adotada no trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De todos os desafios com os quais as pessoas têm de lidar diariamente, o trânsito é um dos mais complexos e perigosos, apresentando, em todo o mundo, muitas vítimas fatais e sequelados a cada ano. As lesões e os óbitos ocorridos no trânsito provocam perdas de várias magnitudes, sejam estas de pessoas, familiares, sociais ou econômicas, não só para os indivíduos, mas também para municípios e estados. Os custos individuais e para o sistema de saúde são relevantes. Medidas de prevenção aos acidentes de trânsito se mostram necessárias, e ações intersetoriais são as que mais demonstram efetividade, pois as suas causas são multifatoriais.

Como desafios, temos o crescente aumento da circulação de motocicletas na cidade; o uso indiscriminado de *smartphones*/celulares nas vias, que ocasionam a distração ao dirigir; o uso de álcool e outras drogas pelos condutores; e as dificuldades da adoção de cultura de paz no trânsito.

Ressalte-se que a atualização e o aprimoramento constante dos dados referentes à morbimortalidade de ATT, juntamente com as ações articuladas intra/intersetoriais da vigilância e atenção à saúde, são fatores determinantes para o enfrentamento e o controle desses acidentes de maneira geral; prevenindo lesões e poupando as vidas dos cidadãos.

Nesse sentido, podemos dizer que os avanços do PVT nos últimos tempos têm se destacado pelo apoio que o Projeto e-Transitar tem oferecido; por meio de orientações, direcionamentos e apoio técnico. As reflexões e a troca de experiências com outros estados que o projeto proporciona vêm sendo indispensáveis para adotarmos práticas inovadoras e transformadoras da realidade.

Por essa razão, o próximo passo a ser dado pelo PVT-RN será a construção do Painel Integrado e Operativo, o qual irá subsidiar a tomada de decisões de gestores(as), secretários(as), diretores(as), técnicos(as) ou de qualquer pessoa que deseje incidir sobre essa temática; pois precisamos de fatos, de dados estatísticos, informações para qualquer direcionamento, especialmente, no que se refere a implantação e implementação de políticas públicas para a sociedade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 3.023, de 21 de dezembro de 2011. Autoriza repasse financeiro do Fundo Nacional de Saúde aos Fundos de Saúde Estaduais, do Distrito Federal e Municipais de Capitais, por meio do Piso Variável de Vigilância e Promoção da Saúde, para implantação, Implementação de Política de Promoção da Saúde na ampliação e sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito. **Diário Oficial da União**: seção 1, ano 148, n. 2454, p. 70-71, 22 dez. 2011. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2011/prt3023_21_12_2011.html. Acesso em: 21 jan. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 332 p.: il. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf. Acesso em: 15 fev. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Vigilância em Saúde. Área de Vigilância de Acidentes de Trânsito. **Programa Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2014. Disponível em: <http://portalsms.saude.gov.br/vigilancia-em-saude/vigilancia-de-violencias-e-acidentes-viva/vigilancia-de-acidentes/transito>. Acesso em: 23 fev. 2014.

CARVALHO, N. A. **O diferencial por gênero nos acidentes de trânsito no Brasil em 2017**. 2018. 58 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Atuariais) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Exatas e da Terra, Departamento de Demografia e Ciências Atuariais, Natal. 2018. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/34235/2/DiferencialGeneroAcidentesTransito_Carvalho_2018.pdf. Acesso em: 8 mar. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE. Coordenadoria de Operações. Setor de Estatística. **Boletim Informativo do Departamento Estadual de Trânsito**. Dados de acidentes de trânsito (acidentes) de trânsito com vítimas e sem vítimas fatais observados nos anos de 2017 a 2021, a partir de dados registrados pelos órgãos fiscalizadores de trânsito (CPRE/RN, STTU-Natal e PRF) e base de Dados de Óbitos de Acidente de Trânsito. Natal: DETRAN, 2021. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/INFORMATIVO%20DETRAN_PROJ.%20VIDA%20NO%20TR%C3%82NSITO%20-%20202021%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/INFORMATIVO%20DETRAN_PROJ.%20VIDA%20NO%20TR%C3%82NSITO%20-%20202021%20(3).pdf). Acesso em: 10 mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**: Características da População e dos Domicílios -Resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/93/cd_2010_caracteristicas_populacao_domicilios.pdf. Acesso em 22 fev. 2022.

MOSSORÓ (RN). Decreto nº 5.383, de 24 de maio de 2019. Abre Crédito Suplementar no valor de R\$ 10.000,00, para os fins que especifica e dá outras providências. **Jornal Oficial de Mossoró**: Gabinete da Prefeita, Mossoró, RN, ano 11, n. 511^a, 28 maio 2019. Disponível em: <http://jom.prefeiturademossoro.com.br/wp-content/uploads/2019/05/511A.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2022.

NATAL (RN). Decreto n.º 11.472, de 16 de março de 2018. Institui, no âmbito do Município do Natal, a Coordenação Executiva Municipal do Projeto Vida no Trânsito – CEM-PVT, a Comissão Municipal Intersetorial de Segurança Viária – CMISV, a Subcomissão Municipal Intersetorial de Gestão de Dados – SMIGD, a Subcomissão Municipal Intersetorial de Educação no Trânsito – SMIET, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Natal**: Poder Executivo, Natal, RN, ano 18, n. 3767, p. 1-2, 21 mar. 2018. Disponível em: https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/DOM/anexos/dom_20180321_4df607df7bb18d304490075095ffd22d.pdf. Acesso em: 10 fev. 2022.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Organização Mundial da Saúde. **Metas da segurança no trânsito e objetivos do desenvolvimento sustentável**. [S. l.]: OPAS Brasil, 2019. [Acesso em: 15 fev. 2022]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/search/r?keys=metas+daseguranca+no+transito+e+objetivos+dodesenvolvimento+sustentavel+Brasil>. Acesso em: 15 fev. 2022.

PARNAMIRIM (RN). Decreto nº 6.584, de 14 de setembro de 2021. Institui, no âmbito do Município de Parnamirim, a Coordenação Executiva Municipal do Projeto Vida no Trânsito – CEMPVT, a Comissão Municipal Intersetorial de Segurança Viária – CMISV, a Subcomissão Municipal Intersetorial de Gestão de Dados – SMIGD, a Subcomissão Municipal Intersetorial de Educação no Trânsito – SMIET, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Parnamirim**: Poder Executivo, Parnamirim, RN, ano 8, n. DOM3431, p. 2-4, 16 set. 2021. Disponível em: <http://diariooficial.parnamirim.rn.gov.br/#/?dom=DOM3431>. Acesso em: 28 jan. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE (Estado). Decreto nº 28.843, de 13 de maio de 2019. Institui o Comitê Estadual do Programa Vida no Trânsito (CEPVT) e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Norte**: Poder Executivo, Natal, RN, ano 86, n. 14.412, p. 1, 14 maio de 2019. Disponível em: <http://webdisk.diariooficial.rn.gov.br/Jornal/12019-05-14.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2022.

SÃO GONÇALO DO AMARANTE (RN). Decreto nº 1.415, de 26 de agosto de 2021. Institui a ativação do PVT- Projeto Vida no trânsito no município de São Gonçalo do Gonçalo/RN. **Jornal Oficial do Município de São Gonçalo do Amarante: Poder Executivo**, São Gonçalo do Amarante, RN, ano 15, n. 165, p. 1, 27 ago. 2021. Disponível em: <https://saogoncalo.rn.gov.br/wp-content/uploads/2021/08/JOM-165-27AGO2021.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2022.

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DO RIO
GRANDE DO SUL

RELATO DE EXPERIÊNCIA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

10

Andréia Novo Volkmer¹, Diva Yara Mello Leite², Francilene Rainone³,
Fabiana Nobre⁴, Luciana Farias Pereira⁵, Rosimeri Bertuzzi Alves⁶

INTRODUÇÃO

O estado do Rio Grande do Sul (RS) tem uma população estimada em mais de 11 milhões de habitantes, sendo 85% residentes em área urbana, segundo os registros do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) no ano de 2010. Em 2020, a frota de veículos automotores no estado era superior a 7 milhões (DETRAN-RS, 2022b), com uma evolução de 42% entre os anos de 2011 e 2020; já no mesmo período, a evolução do cadastro de condutores foi de 25%.

No RS, os óbitos no trânsito representam a segunda causa de morte entre as causas externas, evidenciando-se como um importante problema de saúde pública e da segurança viária (DETRAN-RS, 2022a). Trata-se de mortes evitáveis ligadas ao comportamento de condutores e de pedestres, principalmente entre pessoas do sexo masculino (78,9%) e na faixa etária de 18 a 34 anos, o que correspondeu, conforme dados extraídos do Sistema de

¹ Assistente Social – Coordenadora da Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (SES-RS)

² Engenheira Civil – Técnica de Trânsito e Transporte (EPTC)

³ Terapeuta Ocupacional – Coordenadora de Vigilância de Agravos e Doenças Não Transmissíveis (SMS/Porto Alegre)

⁴ Sanitarista – Residente de Vigilância em Saúde (SMS/Porto Alegre)

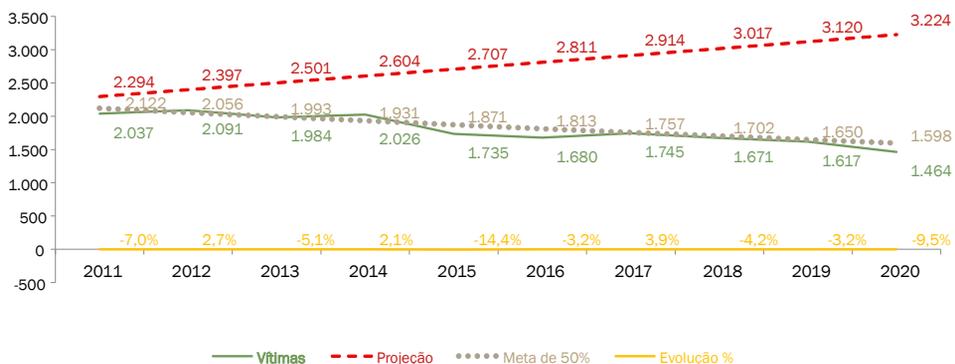
⁵ Licenciada em Letras – Agente de Fiscalização de Trânsito (EPTC/Porto Alegre)

⁶ Bacharela em Administração – Agente Técnica – (DETRAN-RS)

Informação sobre Mortalidade (SIM), a 35,9% das vítimas fatais em acidentes entre os anos de 2011 e 2020 (BRASIL, 2022).

Desde 2011, o RS vem desenvolvendo um conjunto de ações para reduzir as mortes no trânsito, com o objetivo de cumprir a meta estabelecida pela Organização Mundial da Saúde (OMS) no plano da Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020) (PORTO ALEGRE, 2020b). Conforme os dados disponibilizados pelo SIM, em 2019, o RS ocupou o 20º lugar em índice de mortalidade no trânsito no país (BRASIL, 2022).

GRÁFICO 1. **Projeção e resultados de óbitos por acidentes de trânsito, segundo dados de 2011-2020**



FONTE: ASSESSORIA TÉCNICA DO DETRAN-RS, CONSULTAS INTEGRADAS DA SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO GRANDE DO SUL – SSP-RS, 2022.

Por meio do Gráfico 1, em 2020, percebe-se que a meta estabelecida na Década de Ação pela Segurança no Trânsito foi superada além da redução de 50% das mortes no trânsito em relação à projeção do cenário para o RS. No ano de 2020, foram registrados 1.464 óbitos – uma redução de 54,6% em relação à projeção de 3.224 mortes caso nenhuma ação fosse realizada. Em comparação com o início da década, houve redução de 32,5% no índice de mortes, destacando-se o decréscimo de 14,4% das mortes em 2015 em relação ao ano anterior.

No período de 2011 a 2020, foi verificado que os índices de mortalidade no trânsito reduziram mesmo havendo crescimento nos índices de motorização e habilitação que se referem à quantidade de veículos e de pes-

soas habilitadas. O índice de motorização evoluiu de 0,47 veículos em 2011 para 0,63 em 2020, isto é, existem 63 veículos para cada 100 pessoas no estado. Nesse mesmo período analisado, o cadastro de condutores do RS também cresceu: o índice de habilitação, que era de 0,38 em 2011, passou para 0,45, ou seja, a cada 100 habitantes do RS, 45 possuíam Carteira Nacional de Habilitação (CNH) em 2020. Quanto ao índice de mortalidade, este reduziu significativamente, passando de 18,98 em 2011 para 12,82, sendo aproximadamente 13 óbitos a cada 100 mil habitantes em acidentes de trânsito no RS em 2020 (Gráfico 1).

Ainda nesse período, 18.501 pessoas morreram em acidentes de trânsito, dos quais 14.247 eram homens (78,9%) e 3.799 eram mulheres. Embora tenha ocorrido maior participação das mulheres na base de habilitação no RS, o percentual de vítimas femininas nos acidentes fatais manteve-se na média de 21%, com exceção de 2020, quando as mulheres representaram aproximadamente 17% das mortes.

O Programa Vida no Trânsito (PVT)⁷ é uma importante estratégia para o alcance da redução de vidas perdidas no trânsito (BRASIL, 2017). Em 2011, o Programa foi acolhido pelo Comitê Estadual de Mobilização pela Segurança no Trânsito do RS, cujas ações de saúde eram de responsabilidade do Centro Estadual de Vigilância em Saúde (CEVS), do Departamento da Secretaria de Estado da Saúde (SES-RS). Nos anos seguintes, o PVT estadual investiu na expansão do Programa em seu planejamento e desenvolvimento na capital, que logo se tornou referência em análise de dados no estado.

DESENVOLVIMENTO

BREVE HISTÓRICO DAS AÇÕES IMPLEMENTADAS NO ESTADO DO RS

No ano de 2015, foi criado o Comitê Intersetorial do PVT de Porto Alegre, coordenado pela Secretaria Municipal de Saúde (SMS) e pela Empresa Pública

⁷ O PVT teve início em 2010 no Brasil e é coordenado pelo Ministério da Saúde, em cooperação técnica com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), com foco na redução das mortes e lesões graves no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas, desenvolvidas e executadas intersetorialmente (PORTO ALEGRE, 2020).

de Transporte e Circulação (EPTC). Nesse comitê, o Estado está presente por meio do CEVS e do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-RS), assim como no grupo de análise de dados.

A fim de expandir o PVT para outros municípios, em âmbito estadual, formou-se um grupo de trabalho em cujas ações iniciais obteve-se a participação efetiva da equipe de Porto Alegre. Além disso, o Estado organizou viagens para os seguintes municípios: Passo Fundo, Caxias do Sul, Pelotas, Rio Grande e Santa Maria, promovendo capacitações, oficinas e um repasse financeiro no valor de R\$ 60 mil, no intuito de apoiar e fortalecer as estratégias municipais.

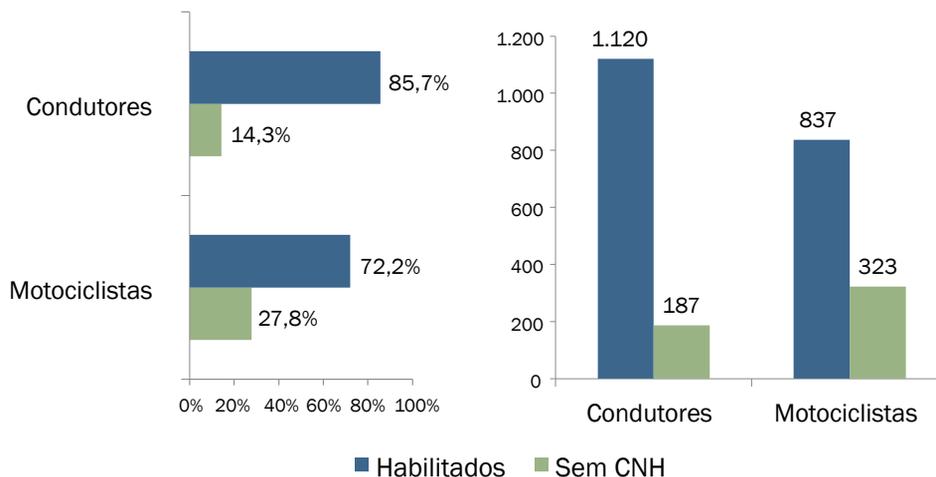
Em 2016, Passo Fundo constituiu-se na segunda cidade do estado a implantar o PVT, por meio da criação de um Comitê Intersetorial para análise dos acidentes de trânsito, envolvendo os setores da saúde, da segurança pública e do trânsito desse município.

O PVT foi ampliado para outros quatro municípios nos anos seguintes, que apresentavam altas taxas dos acidentes de trânsito (Mortalidade por Acidentes de Transportes Terrestres): Caxias do Sul, Pelotas, Rio Grande e Santa Maria. Em todos eles, foram realizadas as seguintes ações de implantação:

- Apresentação do PVT para os gestores municipais;
- Reuniões e oficinas de análise com equipe ampliada do município com representantes da SES, do DETRAN-RS, Saúde e do PVT da capital do estado;
- Seminário de Expansão do PVT, para o grupo de análise local e membros do futuro comitê do município.

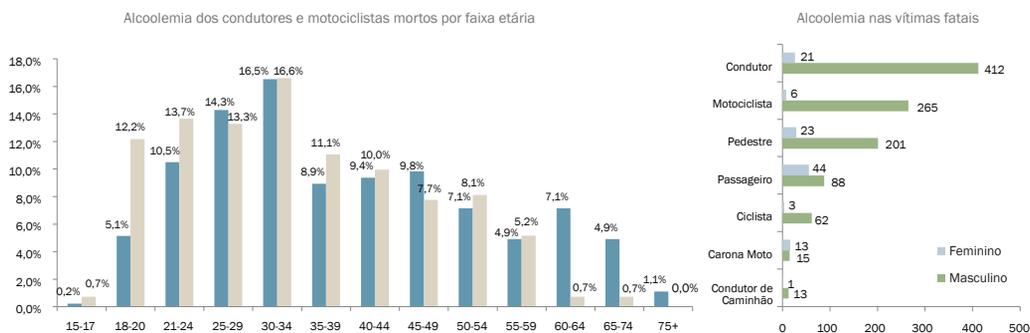
Em 2019, o DETRAN-RS iniciou os estudos de óbitos no estado envolvendo alcoolemia e ausência de CNH, que estão entre os principais fatores identificados nas comissões de análise de acidentes do PVT. A seguir, o Gráfico 2 apresenta o levantamento da proporção dos óbitos de condutores e motociclistas, no período de 2018 a 2020, no RS, em relação à variável de existência ou não de habilitação destes. A frequência da categoria “sem CNH”, entre os motociclistas, foi encontrada em 27,8% dos óbitos registrados, ao passo que, entre os condutores, a proporção observada foi de 14,3% dos casos.

GRÁFICO 2. Proporção de óbitos dos condutores/motociclistas com e sem habilitação dos Mortos/RS – 2018 a 2020



FORNTE: ASSESSORIA TÉCNICA DO DETRAN-RS, CONSULTAS INTEGRADAS DA SSP-RS, COMPANHIA DE PROCESSAMENTO DE DADOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL – PROCERGS.

GRÁFICO 3. Percentual de Alcoolemia nas Vítimas Fatais – 2018 a 2020



FORNTE: ASSESSORIA TÉCNICA DO DETRAN-RS, CONSULTAS INTEGRADAS DA SSP-RS, INSTITUTO-GERAL DE PERÍCIAS DO RIO GRANDE DO SUL – IGP-RS, 2022.

Conforme observado no Gráfico 3, no período de 2018 a 2020, foram testadas 3.068 vítimas fatais para alcoolemia, destas, 38,4% testaram positivo, e 90,4% das vítimas fatais com alcoolemia positiva eram

homens (DETRAN-RS, 2019). Do total de condutores de veículos automotores falecidos que foram testados para alcoolemia, 38,1% apresentaram teor alcoólico no sangue coletado. A maior incidência de alcoolemia nos motociclistas foi na faixa etária de 18 a 34 anos (55,7%), já entre os demais condutores nessa faixa etária, o índice foi de 46,4%, mas é possível destacar a presença de condutores idosos com alcoolemia positiva que foi de 13,2%. Neste estudo, também foi identificada alcoolemia positiva nas demais vítimas fatais, destacando-se além dos condutores e motociclistas, os pedestres e ciclistas (DETRAN-RS, 2021).

Foram apresentados o histórico e as interações realizadas desde o primeiro momento em que o estado do RS aceitou o desafio de implementar ações intersetoriais para a melhoria da cultura de segurança viária e redução dos acidentes graves e fatais em 10% ao ano, por meio da vigilância epidemiológica dos acidentes de trânsito e da identificação dos fatores e condutas de risco, bem como dos grupos vulneráveis. Tais iniciativas aconteceram em parceria entre as equipes do DETRAN-RS e EPTC, com trabalho conjunto na elaboração de projetos voltados aos públicos identificados a partir das análises dos acidentes de trânsito.

Segue o relato dos principais programas desenvolvidos pela equipe do PVT de Porto Alegre e parceiros, que são norteadores para as ações dos demais municípios do estado. Toda a ação da equipe estadual se deu em conjunto com a equipe da capital.

A EXPERIÊNCIA DE PORTO ALEGRE-RS E O ALCANCE DE RESULTADOS DESDE A IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

Porto Alegre integra o PVT, coordenado pelo Ministério da Saúde desde 2012, e faz a análise de todos os acidentes fatais, com o objetivo de identificar os fatores e as condutas de risco que resultaram em ocorrências com mortes. As causas de acidentes de trânsito decorrem, na sua maioria, de ações comportamentais dos usuários das vias. A partir da identificação desses fatores e condutas de risco, como subsídio para as áreas de educação, planejamento e fiscalização, as ações são direcionadas para a prevenção de novos acidentes. Essas ações e a constante vigilância, voltadas para a minimização dos acidentes de trânsito em Porto

Alegre, dão-se por meio de um Comitê Intersectorial, que objetiva articulá-las entre órgãos públicos e parceiros em busca da redução de lesões e mortes por acidentes de trânsito para melhorar a segurança viária (PORTO ALEGRE, 2020a).

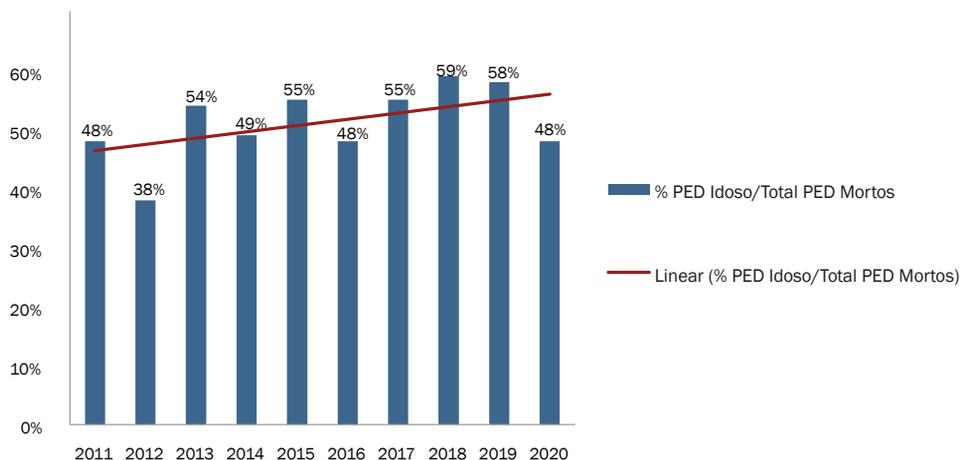
Segundo o Boletim Epidemiológico da Equipe de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (EVDANT), Porto Alegre apresentava uma taxa de 10,3 mortes por 100 mil habitantes em 2011 e passou para 4,3 em 2020 (PORTO ALEGRE, 2021), tendo antecipado em dois anos (2018) a redução de 50% na projeção do número de mortes preconizado na resolução da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU) (PORTO ALEGRE, 2015). Como resultado dessa metodologia, desde a implementação do PVT em Porto Alegre no ano de 2012, com exceção dos anos de 2013 e 2014, conforme mostra o Gráfico 4, a partir de 2015, o quantitativo de mortes no trânsito reduziu gradativamente até o alcance da projeção estabelecida pela ONU, que era de no máximo 76 mortes para 2020, perfazendo um total menor ainda, de 64 óbitos no referido ano (PORTO ALEGRE, 2021)¹⁰.

Em agosto de 2020, a Assembleia Geral da ONU definiu o período de 2021 a 2030 como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (UN, 2020; WHO, 2020), com o objetivo de reduzir as mortes e as lesões no trânsito em pelo menos, 50%; e, a esse respeito, invoca aos Estados-Membros para que estendam as ações até 2030 em todas as metas relacionadas com a segurança viária.

A implantação do PVT em Porto Alegre, com análise do período de 2012 a 2020, de todos os acidentes de trânsito (840) que resultaram em 868 mortes, permitiu a identificação dos fatores e condutas de risco, bem como dos grupos de risco mais vulneráveis: pedestre idoso (Gráfico 4) e motociclista (Gráfico 5).

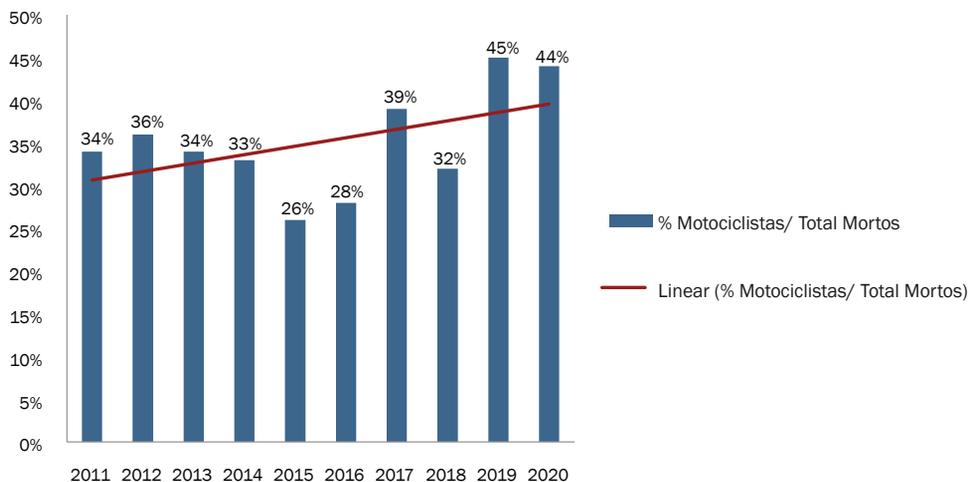
GRÁFICO 4. Percentual de pedestres idosos mortos em acidentes de trânsito em relação ao total de pedestres mortos, por ano, de 2011 a 2020, Porto Alegre-RS

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: ELABORADO PELAS AUTORAS COM BASE NOS REGISTROS DA EPTC/CATWEB, 2022.

GRÁFICO 5. Percentual de motociclistas mortos em acidentes de trânsito em relação ao total de mortos, por ano, de 2011 a 2020, Porto Alegre-RS



FONTE: ELABORADO PELAS AUTORAS COM BASE NOS REGISTROS DA EPTC/CATWEB, 2022.

AÇÕES ESTRATÉGICAS DO RIO GRANDE DO SUL

A partir dos resultados das análises dos acidentes de trânsito no PVT, foi possível identificar os públicos vulneráveis, que, em Porto Alegre, são os pedestres idosos e os motociclistas. Nesse sentido, foram criadas ações estratégicas direcionadas a esses perfis, as quais foram elaboradas em parceria com a SES-RS e a SMS, o DETRAN-RS e a EPTC, resultando na criação do Projeto Pedestre Idoso e do Programa Motociclista Seguro. Essas ações foram implementadas na perspectiva de envolver os eixos Educação, Fiscalização e Engenharia de Trânsito.

Os projetos citados abaixo permanecem ativos no município de Porto Alegre, e pretende-se replicá-los em outros municípios do estado que também apresentem as mesmas vulnerabilidades. Eles são de responsabilidade do PVT municipal, que é constituído por uma equipe intersetorial; e a SES-RS e o DETRAN-RS participam de todas as reuniões e projetos, desde a verificação das estratégias necessárias até a formulação e execução delas.

PROJETO PEDESTRE IDOSO

Este projeto tem o objetivo de reunir diferentes setores da sociedade para promover uma nova compreensão sobre a mobilidade do idoso na cidade, pensar o deslocamento seguro dessa população e, a partir disso, planejar e executar ações para mudar o quadro de lesões e mortes no trânsito, visando à redução dos atropelamentos de idosos (60+) e de vítimas fatais e graves.

Objetivos específicos:

- Informar a população sobre a necessidade de percepção dos riscos no trânsito que envolve o público idoso, principalmente em atropelamentos;
- Sensibilizar as pessoas idosas para que desenvolvam o autocuidado quando estiverem no espaço público;
- Criar rede de multiplicadores para o desenvolvimento de ações que promovam a segurança dos idosos. As estratégias de planejamento foram elaboradas a partir da integração entre os representantes da EPTC, da SMS, do DETRAN-RS, das Universidades, de outras secretarias e da sociedade civil organizada.

A fim de atingir esses objetivos, foram criadas as seguintes ações educativas:

- Produção de material de campanha a partir dos resultados das entrevistas em profundidade e grupos focais realizados, sendo acompanhados pela assessoria de comunicação dos órgãos envolvidos;
- Curso de multiplicadores para capacitar pessoas que desenvolvem trabalho ou estudo com idosos, para que possam multiplicar atitudes preventivas no trânsito;
- Capacitação de operadores do transporte coletivo (motoristas, cobradores e fiscais) para que tenham o entendimento das necessidades da pessoa idosa em seus deslocamentos no espaço público;
- Orientação de idosos por meio de palestras, realização de eventos, oficinas e seminários durante o mês do Idoso (outubro);
- Campanha de Divulgação do Projeto – Relançamento em junho (2021) com veiculação em *busdoor*, relógios digitais de rua, vídeos sensibilizadores e eventos *on-line* com idosos.

As ações de fiscalização aconteceram em corredores de ônibus, momento em que os agentes de trânsito utilizavam o radar móvel para fiscalizar a velocidade. Essa iniciativa trouxe resultados positivos, pois houve redução significativa dos atropelamentos nesses locais. Além dos corredores de ônibus, os agentes de fiscalização atuaram nas travessias de pedestres nas áreas de maior conflito da cidade.

As ações de engenharia proporcionaram alterações nas áreas de maior conflito entre pedestres e condutores de veículos:

- Aumento do passeio de acordo com as orientações do urbanismo tático, que, segundo o World Resources Institute (2018), são “intervenções temporárias para catalisar projetos de longo prazo que melhorem a segurança viária e ajudem a criar espaços públicos de qualidade”; colocação de gradis nas esquinas para direcionar a travessia dos pedestres até a faixa de travessia de pedestres; aumento do tempo do semáforo nas áreas centrais; implantação de travessia contínua nos corredores de ônibus e novas lombadas eletrônicas.

PROGRAMA MOTOCICLISTA SEGURO

Este programa tem o objetivo de reduzir o número de acidentes fatais e o número de feridos graves envolvendo motociclistas na cidade de Porto Alegre.

Objetivos específicos:

- Contribuir para mudança de percepção dos demais usuários da via sobre o motociclista;
- Conscientizar o motociclista sobre os elementos que compõem a condução segura;
- Sensibilizar os motociclistas sobre a importância da percepção de risco e autocuidado no trânsito;
- Trabalhar, em diversas instituições, a conscientização dos riscos iminentes de uma condução sem CNH.

A fim de atingir esses objetivos, foram criadas as seguintes ações educativas:

- Apresentação do Programa Motociclista Seguro no IV Seminário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e para as montadoras/revendas de motocicletas no intuito de estabelecer parcerias; palestras itinerantes com abordagem teórica contemplando temas específicos relacionados com a pilotagem segura dos motociclistas; cursos e palestras para as empresas participantes do Programa Motociclista Seguro, empresas que tenham frota de motocicletas e/ou em seu quadro funcional um número considerável de motociclistas; inserção do tema Motociclista Seguro nas atividades da Coordenação de Educação para Mobilidade (CEM), curso a distância – EAD, palestras nas Escolas, Empresas, Centros de Formação de Condutores (CFC), Instituições de Ensino Superior, Instituições sociais; *blitze* educativas; motociatas; ações externas com uso de óculos de realidade virtual e que simulam a alcoolemia; divulgação do Programa Motociclista Seguro por meio de distribuição de camisetas e cordões com dizeres educativos para motociclistas.

As ações de fiscalização desenvolvidas foram as seguintes:

- *Blitz* – Operação Balada Segura; ações preventivas com foco na velocidade – “Efeito Doppler e Operação Duas Rodas”; fiscalização por meio de câmeras de monitoramento; intensificação da fiscalização em pontos estratégicos; ações com alvo nos motociclistas, incluindo a abordagem para educação e conscientização.

As ações de engenharia desenvolvidas foram as seguintes:

- Identificação e mapeamento dos pontos críticos resultantes de acidentes envolvendo motociclistas; implantação dos projetos de segurança viária; ajuste da programação semafórica com concentração na segurança viária;

realização de manutenção na sinalização e pavimento viário; implantação de áreas exclusivas para acúmulo de motocicletas em semáforos (bolsões) em cruzamentos críticos.

EXPANSÃO DO PVT NO ESTADO DO RS

*Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)*

No RS, a equipe do PVT foi constituída entre a SES, o DETRAN e o PVT de Porto Alegre, que, juntos, realizaram todas as ações que envolveram o processo de extensão do PVT no estado. Nas diversas ocasiões, o estado organizou hospedagem e alimentação para levar a equipe da capital para o interior. Realizaram-se todas as reuniões com os gestores e, para as diversas oficinas de formação propostas, também sempre foram convidados outros municípios a conhecerem, na prática, as reuniões de análise da capital para demonstração da metodologia de trabalho. Durante a pandemia, a equipe de Porto Alegre e o DETRAN acompanharam o início do ingresso de Santa Maria no PVT.

EXPERIÊNCIA DO SEGUNDO MUNICÍPIO QUE ADERIU O PVT NO RS – PASSO FUNDO

No município de Passo Fundo, o PVT está sendo executado desde o ano de 2017. A execução do Programa vem ocorrendo por meio de reuniões mensais de um grupo de estudos composto por enviados da Prefeitura Municipal de Passo Fundo (PMPF), representada pela Secretaria Municipal de Segurança Pública (SMSP-PF) e Secretaria Municipal de Saúde de Passo Fundo (SMS-PF); Instituto-Geral de Perícias (IGP-RS); Polícia Civil (PC-RS); e SES-RS, representada pela 6ª Coordenadoria Regional de Saúde (6ª CRS). Essas reuniões aconteciam anteriormente no formato presencial, e, em decorrência da pandemia da covid-19, atendendo aos protocolos sanitários estabelecidos para mitigação do avanço e transmissão da doença, passaram a ocorrer na modalidade virtual. É fundamental destacar que, durante o período da pandemia, esse grupo de trabalho não mediu esforços para analisar, caso a caso, as ocorrências envolvendo vítimas fatais.

Para melhor entender a complexidade da cidade, o grupo estabeleceu uma área de estudo que compreende todo o perímetro urbano de Passo Fundo e nas rodovias nos seguintes trechos:

- RSC-135, do km 0 – trevo do Ricci – ao km 09 – ponte sobre o Arroio Miranda; RSC-153, do km 130 – trevo Caravela – ao km 135 – ponte sobre o

Arroio Pinheirinho Torto; ERS-324, do km 175 – Acesso ao Gran Palazzo – ao km 190 – acesso a Morada além do Horizonte; BR-285 – do km 290 – Trevo com a Perimetral – ao km 298 – acesso ao Bairro Zacchia. Esse perímetro foi escolhido devido à proximidade com o perímetro urbano, logo, esse território concentra um grande volume dos casos estudados.

CASE DE SUCESSO EM PASSO FUNDO

A partir dos indicadores, o núcleo de educação para o trânsito elaborou e executou um projeto tendo como público-alvo os pedestres idosos. Faixa etária essa que, em 2017, foi identificada como 50% das vítimas fatais no perímetro urbano do município de Passo Fundo.

O Centro de Eventos Gran Palazzo, localizado no município, foi identificado por meio das ações do PVT com uma alta frequência de ocorrências registradas na região. A partir desse levantamento, implementaram-se estratégias de prevenção e verificou-se que, também, a partir dessas e do acompanhamento dos agentes de trânsito e de segurança, não foram mais registrados acidentes com vítimas fatais na localidade.

Em diversos pontos do município, foram identificados fatores de riscos quanto à infraestrutura, logo, a prefeitura providenciou a sinalização e as implementações necessárias para adequação e segurança das vias, bem como movimentos de educação para o trânsito. Sendo assim, por intermédio do PVT, essas análises representaram os alicerces para a elaboração do plano municipal de educação para o trânsito. Além disso, a fundamentação das ações em um trabalho pedagógico possibilitou, assim, salientar as principais causas da acidentalidade, além de conhecer os perfis de morbidade e mortalidade na região de Passo Fundo.

Em 2021, embora com o cenário complexo posto pela pandemia da covid-19, o município de Santa Maria iniciou o trabalho do grupo de análise e a formação do comitê municipal com o apoio do DETRAN-RS e da equipe do PVT da capital nas primeiras reuniões.

No último quadrimestre do ano, reuniram-se municípios da região metropolitana do estado do RS para apresentação do PVT. Em vista da continuidade das ações programadas, na sequência, em 2022, estão sendo retomadas as rotinas do programa. Dessa forma, vem sendo retomado o

diálogo com alguns municípios que já passaram pela fase de apresentação do PVT e capacitações, mas que ainda não iniciaram as análises ou/e constituirão seus comitês.

Os municípios de Caxias do Sul, Pelotas e Rio Grande estão em processo de organização do PVT em seus municípios. Tínhamos ações planejadas que foram canceladas durante a pandemia e que, neste momento, estão sendo retomadas. Nos últimos anos, recebemos a visita técnica do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) e participamos de algumas reuniões do Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O PVT reafirma sua continuidade no estado do RS, bem como convida todos os municípios a participar da repactuação 2021/2030 para a redução dos feridos graves e mortes no trânsito. Será um novo recomeço no RS, pois, infelizmente, não se alcançaram os avanços necessários no período da pandemia, visto que a equipe do Núcleo de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (NVDANT) da SES-RS, responsável pela implementação do PVT, precisou priorizar todas as demandas relacionadas com a covid-19. Percebe-se, além disso, a importância do projeto e-Transitar para o estado; no entanto, diante deste cenário, não foi possível desenvolvê-lo em sua potencialidade nas ações já aplicadas. Contudo, mesmo tardiamente, essa experiência será empregada para nortear as futuras ações. Assim, com o objetivo de fomentar a adesão ao Programa, principalmente entre os municípios da região metropolitana do estado, diversos deles serão convidados para participar de oficinas no primeiro semestre do corrente ano.

O estado do RS tem muitos desafios a serem enfrentados, como a expansão do PVT nos diferentes municípios, capacitação de equipe intersetorial para a análise dos dados de mortalidade no trânsito e efetivas ações nas ruas, escolas e comunidade no que se refere a prevenção e conscientização. Porém, o NVDANT da SES-RS acredita que a agenda do PVT pode e deve ser replicada para os municípios do RS e tem realizado discussões para que ela seja ampliada e reduza óbitos em âmbito estadual.

Como já descrito nesta publicação, no RS, a equipe do PVT é composta pela SES, pelo DETRAN-RS e pela equipe do PVT da capital. Diferentemente dos outros estados, acredita-se que isso aconteceu devido a um estreito trabalho ocorrido em outros projetos. Sendo assim, as instituições aqui reunidas na elaboração e organização desse documento possuem o propósito de tornar este *e-book* um instrumento de consulta e estímulo a outros estados e municípios para que reúnam grupos de profissionais intersetoriais e trabalhem para a redução dos óbitos e acidentes de trânsito, melhorando a qualidade de vida do cidadão.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde - DATASUS. Informações de Saúde. **Sistema de Informação sobre Mortalidade**. Brasília: Ministério da Saúde, 2022. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0203&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sih/cnv/fr>. Acesso em: 1 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Universidade de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 332 p.: il.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Acidentalidade no RS**. Porto Alegre: DETRAN-RS, 2022a. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/acidentalidade>. Acesso em: 10 mar. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Álcool esteve presente no sangue de 37% dos condutores mortos em acidentes em 2019**. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2019. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/alcool-estava-presente-no-sangue-de-37-dos-condutores-mortos-em-acidentes-em-2019>. Acesso em: 10 de mar. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Detran/RS identifica que mais de um quarto dos motociclistas envolvidos em acidentes com morte não era habilitado**. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2021. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/detranrs-identifica-que-mais-de-um-quarto-dos-motociclistas-envolvidos-em-acidentes-com-morte-nao-era-habilitado>. Acesso em: 10 mar. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. **Levantamentos Estatísticos**. Porto Alegre: DETRAN-RS, 2022b. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/dados-rs>. Acesso em: 10 mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais. **Estimativas da População**. [S. l.], IBGE, 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 10 de mar. 2022.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **Boletim Epidemiológico do Projeto Vida no Trânsito**: resultados de 2012-2014. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Saúde, Empresa Pública de Transporte e Circulação, 2015.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. **EPTC Transparente**: Portal de Transparência da Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre. Porto Alegre, 2020a. Disponível em: <https://eptctransparente.com.br/>. Acesso em: 1 mar. 2022.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Secretaria Municipal de Saúde. **Boletim Epidemiológico da Equipe de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis – Trânsito em Porto Alegre**. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Saúde. Edição n. 5, novembro de 2021. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1jEqaGts6aMeAPbYhCTa_fTsScEIBVehg/view. Acesso em: 11 fev. 2022.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Saúde. **Boletim Epidemiológico. Programa Vida no Trânsito**: resultados de 2015-2018. Porto Alegre: SMS, 2020b. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/noticias/2020/12/30/boletim_epidemiologico_pvt_2015-2018_revisado%20dez2020%20%281%29.pdf. Acesso em 1 mar. 2022.

UNITED NATIONS. General Assembly. **Resolution 74/299**. Improving global road safety. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020. [S. l.]: UN, 2020. Disponível em: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>. Acesso em: 9 mar. 2022.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Plano Global Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030**. Geneva: WHO, 2020. Disponível em: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-decade-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true#:~:text=O%20Plano%20Global%20para%20a,a%20seguran%C3%A7a%20no%20tr%C3%A2nsito%20como. Acesso em: 9 mar. 2022.

WORLD RESOURCES INSTITUTE. **O poder da transformação do urbanismo tático**. São Paulo: WRI; 2018. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/o-poder-de-transformacao-do-urbanismo-tatico>. Acesso em: 10 mar. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA DO
ESTADO DE SERGIPE

RELATO DE EXPERIÊNCIA DA SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE DE SERGIPE

11

Mércia Simone Feitosa de Souza¹, Karla Danielly Anacleto²,
Marco Aurélio de Oliveira Góes³, Gildete Maria Ávila Carvalho⁴

INTRODUÇÃO

No Brasil, a dinâmica da mortalidade por acidentes de trânsito tem que ser pensada de forma bastante heterogênea, visto que cada região possui peculiaridades quanto às suas características de acesso à saúde, desenvolvimento econômico, educação, saneamento básico etc. Nesse sentido, é importante trabalharmos na perspectiva de compreender o impacto da mortalidade causada por fatores externos, pois, se não é a principal causa, é uma das mais importantes causas de mortalidade por todo o Brasil (CHESNAIS, 2003; CAMARGO, 2002; SHIGUTI, 2001).

Os acidentes de trânsito se estabeleceram como uma questão importante de saúde pública em todo o mundo, embora se manifeste com maior magnitude e tendência de aumento em países em desenvolvimento, onde a ampliação do número de veículos motorizados não tem sido acompanhada por investimentos proporcionais em segurança viária e planejamento urbano (WHO, 2013, 2014; PEDEN *et al.*, 2004).

O estudo epidemiológico é importante para compreender as causas de morbidade e mortalidade de uma sociedade, seus fatores contributivos e seus impactos. O diagnóstico sobre as condições sociais e econômicas da população revela as necessidades de intervenção do Estado e da própria população para reduzir ou retardar o processo de mortalidade. Dessa forma, conhecer

1 Enfermeira Sanitarista / Secretária de Estado da Saúde

2 Assistente Social / Referência Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes

3 Médico Infectologista / Diretor de Vigilância em Saúde

4 Enfermeira Sanitarista / Coordenadora de Vigilância Epidemiológica

a dinâmica da morbimortalidade nos garante ações eficientes e coordenadas que visem à redução e ao enfrentamento dos eventos causadores desta.

A realidade do Brasil se mostra heterogênea diante da disponibilidade de recursos voltados para o enfrentamento da morbimortalidade por causas externas, que atualmente se encontra no *ranking* das causas de mortalidade. Esse panorama também está presente nos demais estados e em Sergipe, que é o menor em extensão territorial do Brasil, e está localizado na Região Nordeste, sendo banhado, na sua porção leste, pelo oceano Atlântico. O estado possui, aproximadamente, 2,33 milhões de habitantes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021b). A cidade mais populosa do estado é a capital, Aracaju, com aproximadamente 672.614 mil pessoas (IBGE, 2021a).

Apesar de sua extensão territorial ser menor que a dos demais estados, Sergipe têm sido destaque quando se trata dos estudos voltados para o enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito e por suas ações voltadas à redução da morbimortalidade por esses eventos. No ano de 2019, Sergipe foi destaque mundial com a maior redução por esses eventos entre os estados brasileiros, cuja capital, Aracaju, foi a cidade que mais reduziu em número de mortes por acidentes de trânsito com 55,8% (MAIO AMARELO, 2019).

A produção deste capítulo do *e-book* tem como objetivo apresentar as ações do estado de Sergipe na redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito. Estas vêm demonstrando efetividade por meio de resultados positivos, e isso é devido à integração/articulação intra e intersectorial de órgãos/instituições na estruturação das ações desenvolvidas nas áreas de educação para o trânsito, infraestrutura, fiscalização e qualificação dos bancos de dados. Destacam-se as participação e as ações propostas por área técnica/setor das Secretaria de Estado da Saúde de Sergipe (SES-SE): Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU); saúde do trabalhador; saúde da criança/adolescente, mulher, idoso, saúde do homem, do Programa Saúde na Escola (PSE); e rede hospitalar; e outros órgãos/instituições estratégicas na pauta do trânsito, como Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-SE), Secretaria de Estado de Infraestrutura de Sergipe, Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT-Aracaju), entre outros que, ao longo desses anos, vêm se articulando na perspectiva de um olhar voltado para as necessidades da população.

Neste texto, destacaremos, portanto, as ações do Programa Vida no Trânsito (PVT) estadual que se fundamenta na metodologia do PVT nacional do Ministério da Saúde, destacando a adesão e a participação da SES-SE no Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) iniciado no final de 2019.

DESENVOLVIMENTO

O tema acidentes de trânsito inclui-se no conceito ampliado de saúde que abrange não só as questões médicas e biomédicas, mas também aquelas relativas a estilos de vida e ao conjunto de condicionantes sociais, históricos e ambientais em que a sociedade vive, trabalha e com os quais se relaciona.

As lesões e os óbitos por acidentes e violências (causas externas) são um problema de escala global (WHO, 2014), sendo produzidos por meio de um perfil constante quanto às causas de mortalidade e as suas principais vítimas, além das atitudes de ordem comportamental em relação à segurança no trânsito, como, por exemplo, o uso de bebida alcoólica, o consumo de drogas e a velocidade inadequada, entre outros, especialmente entre adolescentes e adultos jovens.

Alguns estudos analisaram o crescimento da mortalidade por causas externas nas últimas décadas e constataram que esse crescimento vem se constituindo em um fenômeno observado na estrutura de mortalidade de diversos países (CERQUEIRA; PAES, 2000; CHESNAIS, 2003; CAMARGO, 2002).

Segundo dados analisados, de 2019 a 2021, do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) extraídos da base estadual de Sergipe (BRASIL, 2022), constatou-se que, em 2020, ocorreram 417 óbitos por acidentes de trânsito registrando um coeficiente de 17,8 por 100 mil habitantes. Essa realidade preocupante expressa a necessidade de articulação de duas ou mais áreas de atuação para o enfrentamento e a prevenção desses eventos (Figura 1).

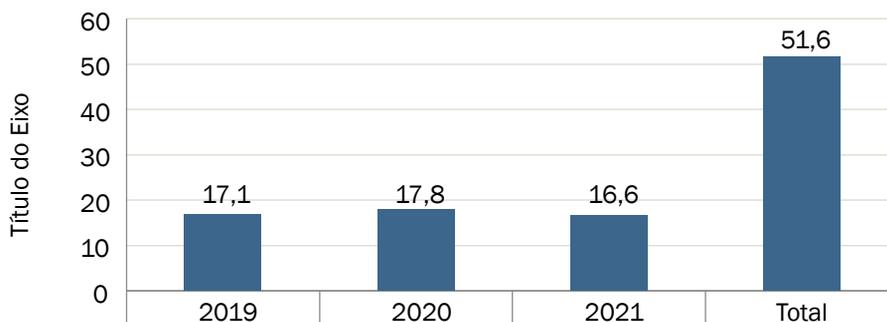
No entanto, sabe-se que somente medidas preventivas não são suficientes para o enfrentamento da violência no trânsito. Por isso, a necessidade da articulação de diversas áreas realizando um trabalho transformador e inovador, com enfoque na construção de ambientes favoráveis à qualidade de vida, o que, conseqüentemente, irá impactar positivamente na saúde

desses indivíduos. Nesse sentido, para um trabalho eficaz e condizente com a realidade, deve-se tratar o trânsito de forma abrangente sob a perspectiva da promoção da saúde, ao invés de limitar-se a um olhar puramente técnico.

Para serem efetivos, programas e projetos devem atender, necessariamente, para as características socioculturais e psicológicas dos grupos-alvo, como preconiza a Organização Mundial da Saúde (OMS, 1984).

Desde 2019, o número de acidentes de trânsito em Sergipe teve uma redução que foi de 17,1 para 16,6 por 100 mil habitantes em 2021. Os registros mostram o resultado positivo no que tange ao enfrentamento dos acidentes de trânsito no estado, conforme a Figura 1 abaixo.

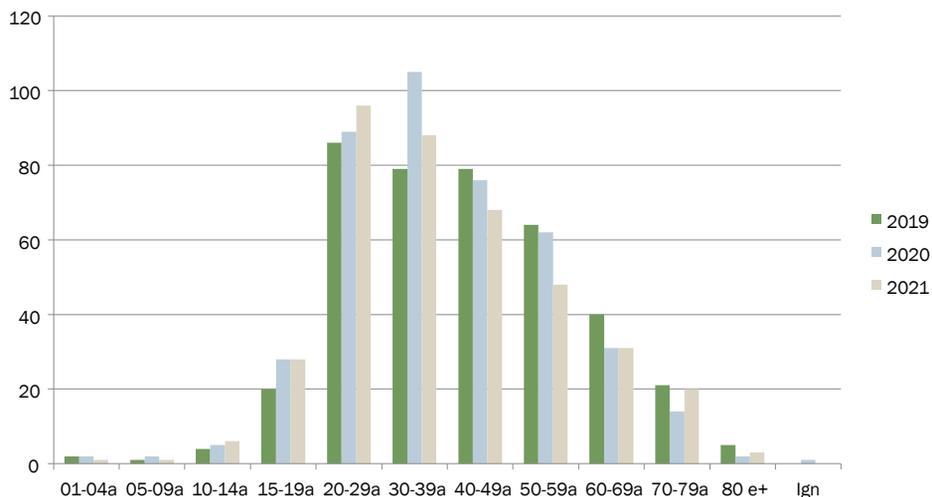
FIGURA 1. Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito por 100 mil habitantes nos anos de 2019 a 2021, Sergipe



FONTE: SIM/SES-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 25/02/2022. SUJEITOS A ATUALIZAÇÃO.

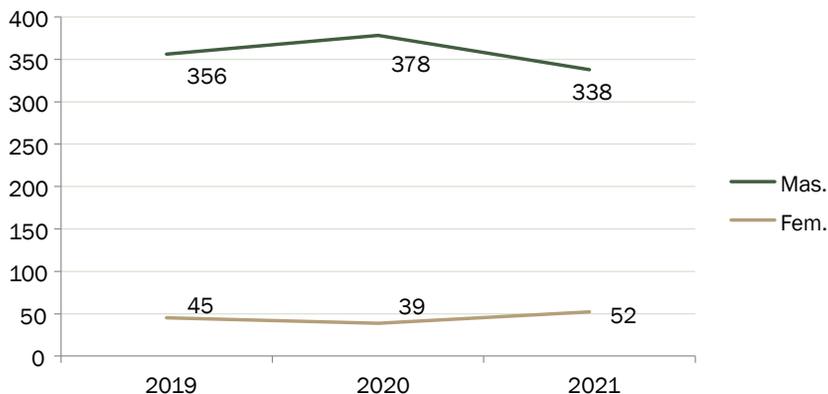
Ainda, a distribuição por faixa etária revelou que o maior número de óbitos na série histórica de 2019 a 2021 ocorreu, principalmente, na faixa etária de 20 a 29 anos de idade, representando 22,4% das mortes por acidentes de trânsito, o que representa a morte prematura de adultos jovens, em uma fase de vida de alta produtividade, implicando perda de possibilidades de contribuição para a sociedade com sua capacidade intelectual e econômica, conforme se apresenta na Figura 2. O panorama apresentado em relação ao sexo segundo a mortalidade da vítima envolvida no acidente (Figura 3) demonstra que, nos anos analisados, o sexo masculino, em disparada, destaca-se como principal vítima das causas externas por acidente de trânsito no estado de Sergipe com 88,7%.

FIGURA 2. **Distribuição de mortes por acidentes de trânsito segundo faixa etária da vítima, nos anos de 2019 a 2021, em Sergipe**



FORNTE: SIM/SES-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 25/02/2022. SUJEITOS A ATUALIZAÇÃO.

FIGURA 3. **Distribuição de mortes por acidentes de trânsito segundo sexo da vítima, nos anos de 2019 a 2021, Sergipe**

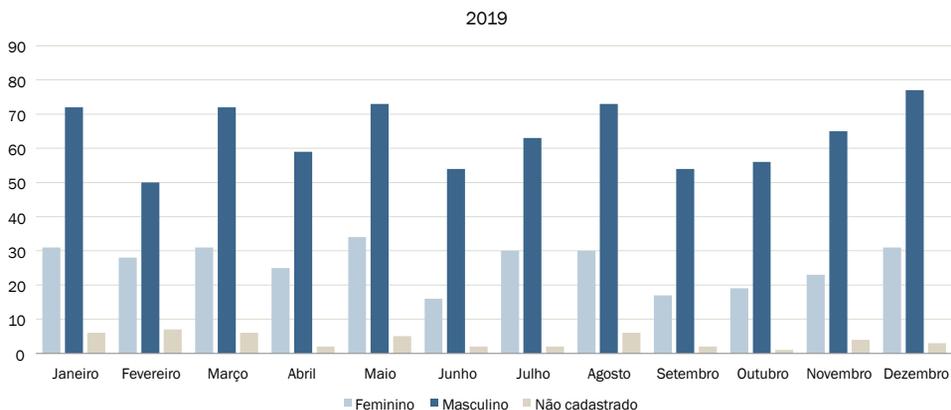


FORNTE: SIM/SES-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 25/02/2022. SUJEITOS A ATUALIZAÇÃO.

As Figuras 4, 5 e 6 apresentam a evolução dos números de acidentes de trânsito ocorridos em Sergipe nos anos de 2019 a 2021. A distribuição por sexo revela que o maior número de acidentes ocorre com o sexo masculino.

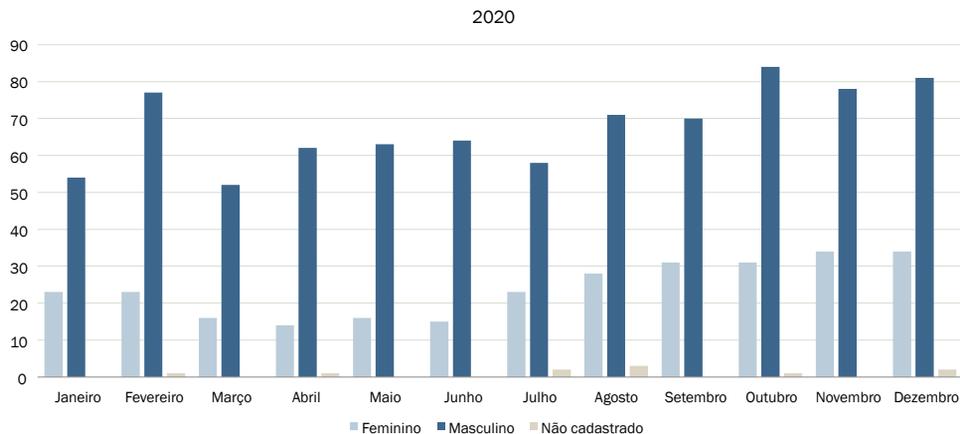
FIGURA 4. Distribuição de acidentes de trânsito segundo sexo da vítima, no ano de 2019, Sergipe

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



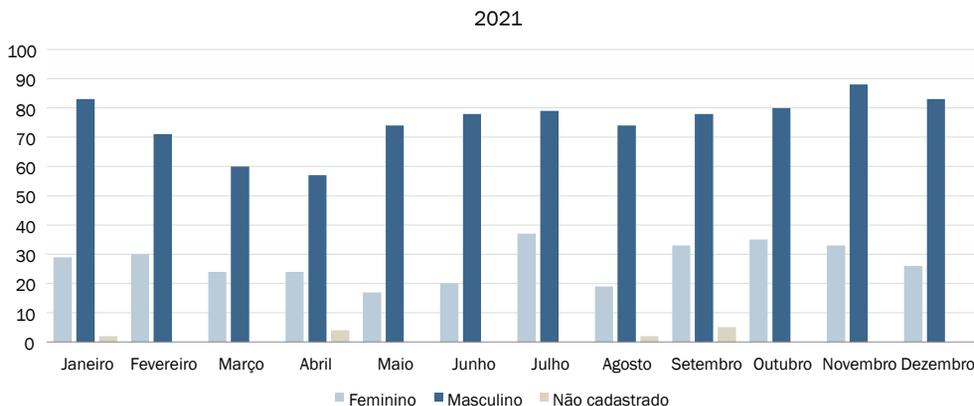
FONTE: DETRAN-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 10/03/2022.

FIGURA 5. Distribuição de acidentes de trânsito segundo sexo da vítima, no ano de 2020, Sergipe



FONTE: DETRAN-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 10/03/2022.

FIGURA 6. **Distribuição de acidentes de trânsito segundo sexo da vítima, no ano de 2021, Sergipe**



FONTE: DETRAN-SE. DADOS EXTRAÍDOS EM 10/03/2022.

A SES-SE aderiu ao Projeto e-Transitar no dia 14 de agosto de 2019. Na oportunidade, foi realizada reunião no gabinete do então Secretário de Estado de Saúde, Valberto de Oliveira Lima, com a Diretora de Vigilância em Saúde na época, Mércia Simone Feitosa de Souza, atualmente Secretária de Saúde; a consultora do CONASS, Mércia Gomes O. de Carvalho; e a Responsável técnica de vigilância e prevenção de violências e acidentes, Karla Danielly Anacleto. A princípio, foi discutido sobre a relevância do Projeto no apoio às 15 SES que aderiram ao e-Transitar, sobre a situação dos acidentes de trânsito em âmbito estadual, bem como sobre a necessidade da implantação de um Comitê Gestor Estadual intersetorial pautado na metodologia do PVT.

Essa metodologia possibilita a aplicação de intervenções efetivas de segurança no trânsito que são voltadas para o aumento dos equipamentos de segurança, a exemplo do cinto de segurança, do capacete, entre outros; atenção aos fatores de risco, como a redução de velocidade, aprimoramento da legislação e aumento da fiscalização sobre beber e dirigir, transporte urbano sustentável e melhoria da infraestrutura viária. Essas intervenções vêm demonstrando resultados positivos na redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito. Assim que o projeto foi apresentado, o secretário mostrou-se sensível em relação à temática e disposto a contribuir para a execução do programa no estado.

O segundo momento da visita técnica do CONASS ocorreu em 15 de agosto de 2019. Na oportunidade, dividiram-se as reuniões em dois turnos (manhã e tarde). No primeiro, reunimos as áreas técnicas da SES-SE e representantes do Centro de Referência em saúde do Trabalhador (CEREST), da Coordenação Estadual de Atenção Pré-Hospitalar e Hospitalar/Diretoria de Atenção Integral à Saúde (CEAPH/DAIS); da Vigilância em Saúde do Trabalhador (VISAT), do SIM, e do Programa Saúde na Escola (PSE/DAIS). Também estiveram presentes a Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes (VIVA) e a técnica do CONASS. Na ocasião, o Projeto e-Transitar foi apresentado, bem como o panorama do estado de Sergipe.

No segundo momento, houve discussão e apresentação sobre as ações exitosas do PVT-Aracaju-SE, os presentes contribuíram sobre algumas propostas de estratégias para qualificar o banco de dados dos acidentes de trânsito e da saúde do trabalhador para melhor identificar as vítimas e fatores contributivos para os acidentes de trânsito.

Observando o início do cenário pandêmico, criamos estratégias de trabalho para mobilizar a sociedade e os órgãos de trânsito: adotamos o formato de reuniões remotas, uma vez que o distanciamento social nos impedia de realizar reuniões presenciais. Adequamo-nos da melhor maneira possível para dar continuidade às atividades, a fim de criar estratégias e ações baseadas no enfrentamento e na promoção em saúde da população que, além de continuar sendo afetada pelos eventos dos acidentes de trânsito, agora enfrentavam a pandemia da covid-19.

Para que os trabalhos continuassem a ser desenvolvidos, algumas reuniões remotas foram realizadas no decorrer desses dois anos. A princípio, houve discussões com os municípios, com o objetivo de construir ações efetivas para prevenir os acidentes de trânsito em nível local; realizamos *lives*, a fim de informar a população da necessidade de adotar medidas responsáveis no trânsito, fazendo articulação com os cuidados preventivos à covid 19. Para além disso, iniciamos agendas mensais e remotas do Projeto e-Transitar do CONASS, no intuito de apoiar as SES no enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito.

Com o início dessas agendas mensais, houve um diálogo mais próximo entre estados, que se deu no começo de junho de 2020. Os en-

contros tinham participação de representantes das 15 SES que aderiram ao Projeto; estes tinham como objetivo a troca de experiências entre os estados, o processo de formação por meio de webtemáticas e a reorganização do processo de fortalecimento das ações, atividades e estratégias de prevenção de acidentes de trânsito em nível local e da importância de discutir o tema no âmbito da Promoção da Saúde.

As agendas do Projeto e-Transitar foram pautadas no trabalho conjunto das 15 SES, envolvendo também parceiros de outros órgãos e instituições vinculadas a acidentes de trânsito. Durante todo esse período de adesão, mesmo que desafiador por conta da pandemia, as ações aconteceram de forma produtiva.

Ao longo dos últimos dois anos, algumas agendas foram construídas com o CONASS e com outras SES. Inicialmente, a referência técnica da SES-SE e a consultora do CONASS solicitaram reunião remota com a equipe da SES-RN para poder compreender como eles implantaram o PVT em nível estadual e sobre o trabalho intersetorial que realizam. Também houve participações nas webpalestras com os respectivos temas: Métodos de Análise dos dados dos Acidentes de Transporte Terrestre ATT e aplicação da técnica de *linkage* entre bases de dados dos ATT (Dr. Otaliba); Mobilidade e saúde (Silmara e Cheila); 2ª Década de Segurança Viária (Victor); Intersectorialidade, *advocacy*, enfim, discussões internas sobre acidentes de trânsito.

Outras agendas do Projeto e-Transitar foram realizadas com os representantes do PVT de outros estados, a exemplo das discussões sobre os instrumentos de gestão (Plano Estadual de Saúde, Programação Anual de Saúde, Relatório Anual de Gestão), planejamento das estratégias e ações dos Planos Anuais de Trabalho das coordenações do PVT estadual, ações do Maio Amarelo e 6ª Semana de Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU) com o tema “Ruas pela Vida”, com foco na redução da velocidade. Ressaltamos a construção dos Boletins Informativos Quadrimestrais que são publicados na página do CONASS. Abaixo, a Figura 7 com um dos registros dos encontros do Projeto e-Transitar do CONASS.

FIGURA 7. **Web-reunião do Projeto e-Transitar do CONASS**



FONTE: REGISTROS DA SES-SE, 09/03/2021.

O estado de Sergipe faz um trabalho pautado no compromisso e na ética, buscando realizar um trabalho conjunto para o enfrentamento dos acidentes de trânsito. Algumas ações estão sendo realizadas ao longo desses anos, sendo assim, o estado realiza intervenções voltadas para educação no trânsito, fiscalização e infraestrutura, trabalho realizado nos órgãos de trânsito (saúde, educação e segurança pública). Outrossim, realizamos o primeiro Seminário Estadual de Trânsito, paralelo a isso, no Maio Amarelo, foram executadas ações alusivas ao mês, e o primeiro passeio ciclístico “No trânsito o sentido é a vida”.

Para o ano de 2022, analisamos as ações executadas em anos anteriores; algumas dessas serão realizadas, a exemplo o passeio ciclístico. Assim sendo, daremos continuidade ao planejamento da agenda conjunta nos municípios para realização das ações educativas, intensificando-as nos meses alusivos ao trânsito (Maio Amarelo e Semana Nacional do Trânsito). Para além das ações que ocorrem anualmente, são construídos informes epidemiológicos sobre o panorama estadual dos acidentes de trânsito, que, posteriormente, são publicizados e compartilhados com os gestores municipais para que estes possam planejar suas intervenções baseando-se nos fatores de risco e nos grupos de vítimas prioritários.

No ano de 2021, foram realizadas algumas web-reuniões individuais da SES-SE e CONASS, conforme registros das Figuras 8 e 9; e no final de 2021, realizadas reuniões na SES-SE sobre estratégias de como trabalhar com enfoque o PVT. Esse encontro teve como principal objetivo apresentar o PVT às áreas técnicas da SES e exibir o trabalho desenvolvido pela Área Técnica do VIVA. Nele, estiveram presentes os representantes do SAMU, da Diretoria de Atenção Primária à Saúde (DAPS/PSE), do CEREST, da VISAT, da Vigilância do óbito/SIM, da Coordenação de Vigilância Epidemiológica (COVEPI), conforme Figuras 9 e 10.

FIGURA 8. **Web-reunião individual – SES-SE e consultora do CONASS, julho de 2021**



FONTE: REGISTROS DA SES-SE, 17/07/2021.

FIGURA 9. **Registro da reunião da equipe da saúde da SES-SE, dezembro de 2021**



FONTE: REGISTROS DA SES-SE, 13/12/2021.

FIGURA 10. Registro da reunião da equipe da saúde da SES-SE, dezembro de 2021



FONTE: REGISTROS DA SES-SE, 13/12/2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme se propôs, o presente texto apresentou, além de breve panorama acerca das estatísticas de acidentes de trânsito em Sergipe no período de 2019 a 2021, o desenvolvimento da agenda realizada no período de 2020 e 2021. Os resultados apontam para a importância da contínua qualificação dos dados e uma análise periódica destes, além de agregar outras fontes de dados (DETRAN, SMTT, SAMU, SIM, PRF e outros), possibilitando melhor análise e qualidade da informação, o que nos dá base para elaborar e executar políticas públicas estaduais no enfrentamento das lesões e mortes decorrentes dos acidentes de trânsito.

Nesse sentido, devem-se reforçar as investidas nas intervenções com o objetivo de prevenir que esses acidentes ocorram, melhorando a iluminação e a sinalização de ruas e avenidas, assim como a manutenção das vias, a capacitação de profissionais para o preenchimento das fichas que contêm as informações necessárias para identificar o perfil desses acidentes, do mesmo modo que a capacitação de quem faz o trabalho de

prevenção, por meio das fiscalizações. Todo esse trabalho deve ser feito de forma intersetorial a fim de juntar esforços na prevenção dos acidentes de trânsito.

Ressaltamos a importância de ampliar o PVT para outros municípios além da capital, utilizando a metodologia proposta pelo Programa, uma vez que as causas externas (acidentes e violências) de morbimortalidade passaram a constituir grave problema de saúde pública. Anualmente, inúmeros jovens têm suas vidas ceifadas por esses eventos, trazendo prejuízos para a sociedade e para a família, que têm grande dispêndio econômico e intelectual. Faz-se necessário, portanto, intensificar a articulação e as parcerias intersetoriais para efetivação de intervenções de promoção da saúde e prevenção dos acidentes de trânsito.

O projeto e-Transitar se tornou um grande apoio às SES na possibilidade de criar mecanismos que visam expandir ações referentes à prevenção e à promoção da saúde no estado de Sergipe, realizando intervenções com foco nos fatores contributivos para a ocorrência desses acidentes e sobre as vítimas envolvidas, além de fazer com que os técnicos das SES conheçam outras realidades e outros olhares para pensar e construir conjuntamente estratégias que reduzam os acidentes e seus impactos físicos, emocionais e psicológicos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Sistema de Informação sobre Mortalidade**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2022. Dados extraídos em 25 fev. 2022. Sujeitos a atualização.

CAMARGO, A. B. M. **Mortalidade por causas externas no estado de São Paulo e suas Regiões**. 2002. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

CERQUEIRA, C. A.; PAES, N. A. Investigação sobre mortalidade por causas violentas e suas associações com indicadores sócio-econômicos em capitais brasileiras. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 12., 2000, Caxambu. **Anais [...]**. [S. l: s. n.], 2000.

CHESNAIS, J. C. Les morts violentes dans le monde. **População e Sociedades**: boletim mensal d'information de Institut national d'études démographiques. Paris, n. 395, nov. 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados**: Aracaju. [S. l.]: IBGE, 2021a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se/aracaju.html>. Acesso em: 24 mar. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados**: Sergipe. [S. l.]: IBGE, 2021b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/se.html>. Acesso em: 24 mar. 2022.

MAIO AMARELO. Aracaju destaca-se como a cidade com maior redução de mortes no trânsito no país. **Maio Amarelo**, [S. l.], 2 jul. 2019. Disponível em: <https://maioamarelo.com/aracaju-destaca-se-como-a-cidade-com-maior-reducao-de-mortes-no-transito-no-pais>. Acesso em: 19 abr. 2022.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. **Acidentes del Tráfico em los Países em Desarrollo**. Série de informes técnicos 703. OMS: Genebra, 1984.

PEDEN, M. *et al.* **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito**: resumen. Ginebra: OMS; 2004

SHIGUTI, W. A. **Um estudo das causas externas de mortalidade no Distrito Federal: 1980, 1985, 1991 e 1994**. 2001. 323 f. Dissertação (Mestrado) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2001.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety**: supporting a decade of action. Geneva: WHO, 2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Injuries and Violence**: the facts. Geneva: WHO. 2014. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44288/1/9789241599375_eng.pdf. Acesso em: 19 abr. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA
DO ESTADO DE
SÃO PAULO

RELATO DE EXPERIÊNCIA DA SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE DE SÃO PAULO

Sueli de Oliveira Mendes¹, Marco Antonio de Moraes², Mirian Matsura Shirrassu³

INTRODUÇÃO

O enfrentamento e o controle dos acidentes de trânsito constituem um grande desafio para o Sistema Único de Saúde (SUS) nas suas diferentes esferas governamentais, pois, nas últimas décadas, observou-se uma intensificação desses eventos tanto no Brasil como em vários países, tornando-os um dos mais importantes problemas de saúde pública mundial. A correta gestão de promoção da saúde nessa área representa uma importante diminuição da morbimortalidade por essa causa, além de importante redução de gastos diretos no SUS e, obviamente, de despesas indiretas ao sistema de seguridade social, às vítimas, seus familiares e ao sistema econômico.

O presente texto tem o objetivo de apresentar as principais experiências realizadas pela Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo (SES-SP) na área de controle e enfrentamento de acidentes de trânsito, enfatizando prioritariamente a sua adesão ao Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar) do Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) no estado de São Paulo.

A atuação do CONASS aprofundou o apoio na discussão e na orientação aos coordenadores e técnicos das SES na temática do enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito, discutindo sobre a vinculação do tema ao Plano Estadual de Saúde, ao Plano Anual de Trabalho (PAT) e à possibilidade de

1 Enfermeira, Mestra em Saúde Coletiva, responsável pela Área de Acidentes de Trânsito da Divisão de Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DVDCNT);

2 Enfermeiro, Mestre e Doutor em Saúde Pública, Diretor da DVDCNT e Representante da SES-SP no Projeto Vida no Trânsito – CONASS;

3 Médica, Mestra em Epidemiologia, Coordenadora da Coordenação de Vigilância Epidemiológica da DVDCNT.

elaboração do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito.

A SES-SP tem desenvolvido uma série de ações governamentais intra e intersetoriais, principalmente desde o ano de 2013, sempre contando com o apoio e o assessoramento do Projeto Vida no Trânsito (PVT) do Ministério da Saúde. Apresentamos aqui a sequência dos principais fatos e dados epidemiológicos para o monitoramento e o controle dos acidentes de trânsito, uma contribuição do Núcleo de Acidentes e Violências da Coordenação de Vigilância Epidemiológica, inserida na Divisão de Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DVDCNT) dessa Secretaria.

DESENVOLVIMENTO:

O estado de São Paulo, com uma população de 44.892.912 (SÃO PAULO, 2022c), apresenta uma malha rodoviária de 23.310,98 km que contempla as estradas federais e estaduais (SÃO PAULO, 2022d). O Instituto Brasileiro Geografia e Estatística informa que há registros de 30.778.960 veículos (IBGE, 2022), e o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP) refere expedições de carteiras de habilitação correspondente a 22.252.337 (2022).

A SES-SP é constituída, desde 2006, por 17 Departamentos Regionais de Saúde (PASCHOALOTTO *et al.*, 2018). A DVDCNT do Centro de Vigilância Epidemiológica da Coordenadoria de Controle de Doenças da SES-SP coordena a vigilância, o monitoramento e a avaliação das ações de prevenção e controle das doenças e agravos não transmissíveis em nosso estado (SÃO PAULO, 2022b). No âmbito da prevenção de acidentes no trânsito, a DVDCNT, por meio do Núcleo de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA) acrescentados os 27 Grupos de Vigilância Epidemiológica (GVE) do estado, estimula e atua como facilitadora de ações intra e intersetoriais visando à redução das internações e mortes no trânsito (SÃO PAULO, 2022a).

Os dados do Sistema de Informação em Mortalidade (SIM/DATASUS) (BRASIL, 2022) evidenciam o impacto dos óbitos por causas externas, principalmente os decorrentes de acidentes no trânsito, situação evidenciada em duas investigações do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2015): Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas, realizada entre os anos de 2001 e 2003, e Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras, realizada no período de 2004 a

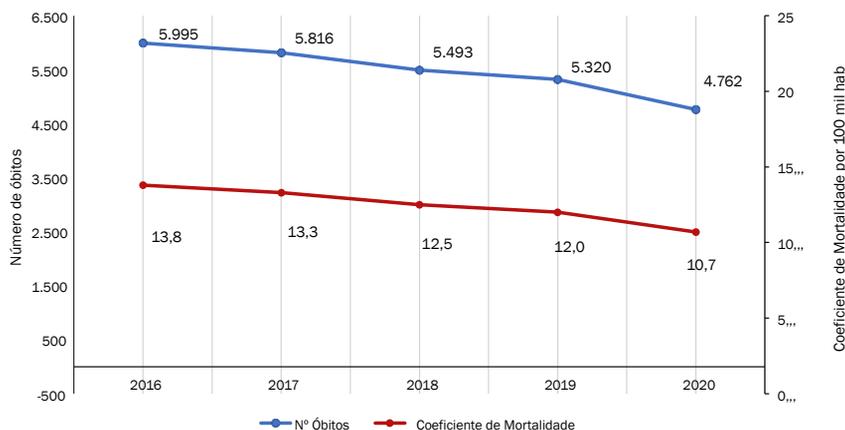
2006, fornecendo, assim, subsídios técnicos a elaboração das ações na SES-SP

Reforçando os achados das pesquisas acima referidas, temos o Inquérito de Violências e Acidentes em Serviços Sentinela de Urgência e Emergência (VIVA Inquérito) que é um dos componentes de vigilância sentinela do Sistema VIVA. Sua primeira edição foi realizada em 2006; outras foram realizadas em 2007, 2009, 2011 e 2014, 2017 e 2019; o Núcleo VIVA da SES-SP vem acompanhando as publicações do Ministério da Saúde (BRASIL, 2021).

Propiciando o monitoramento desses agravos, temos o Sistema de Vigilância de Fatores de Risco e de Proteção para Doenças Crônicas (VIGITEL) implantado pelo Ministério da Saúde (BRASIL, 2007), que vem, desde 2006, entrevistando cerca de 54 mil pessoas a cada ano, nas 26 capitais brasileiras e no Distrito Federal, por meio de entrevistas via telefone fixo residencial. A SES-SP protagonizou seu primeiro Vigitel-São Paulo em 2012/2013, seguido das edições de 2014 e 2020, no monitoramento do indicador uso abusivo de álcool e direção de veículos.

É imperioso apresentar dados epidemiológicos do estado de São Paulo para monitorar os resultados das contribuições dos parceiros intersetoriais. Sendo assim, foram selecionados, a seguir, alguns dados relevantes que demonstram a importância da contínua atuação no controle e enfrentamento dos acidentes de trânsito no estado de São Paulo.

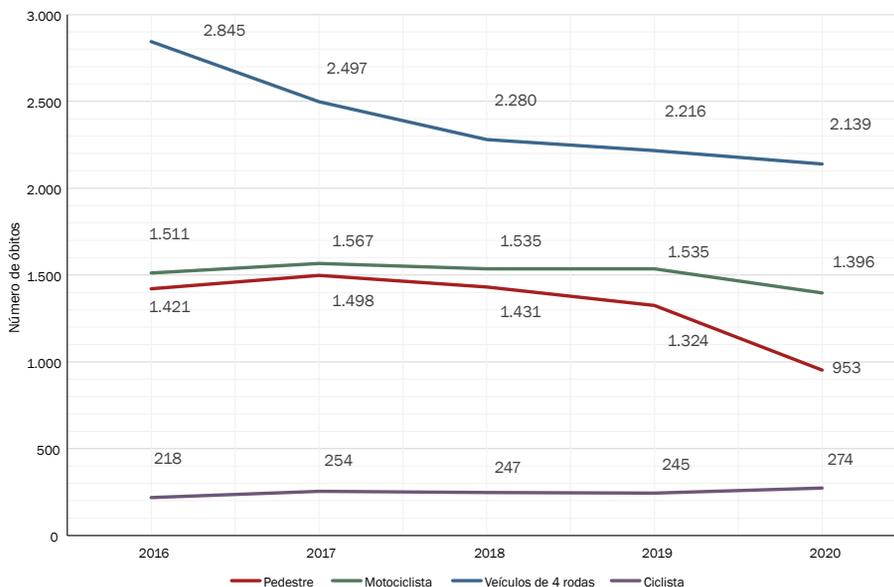
GRÁFICO 1. **Coefficiente de Mortalidade por 100 mil hab. e número de óbitos por Acidentes de Transportes Terrestres (ATT), estado de São Paulo, 2016 a 2020**



FONTE: SESSP-CCD/FSEADE – BASE UNIFICADA DE ÓBITOS MS/SVS – SIM, 2021.

Considerando a comparação entre os coeficientes de mortalidade por 100 mil habitantes, segundo o Gráfico 1, verifica-se que houve uma redução de 3,1 óbitos por 100 mil habitantes entre 2016 e 2020, e, ao considerarmos os números absolutos de mortes nesses anos, a queda foi de 20,6%; podendo indicar a efetividade das ações de promoção da saúde e de prevenção da mortalidade por acidentes de trânsito no estado.

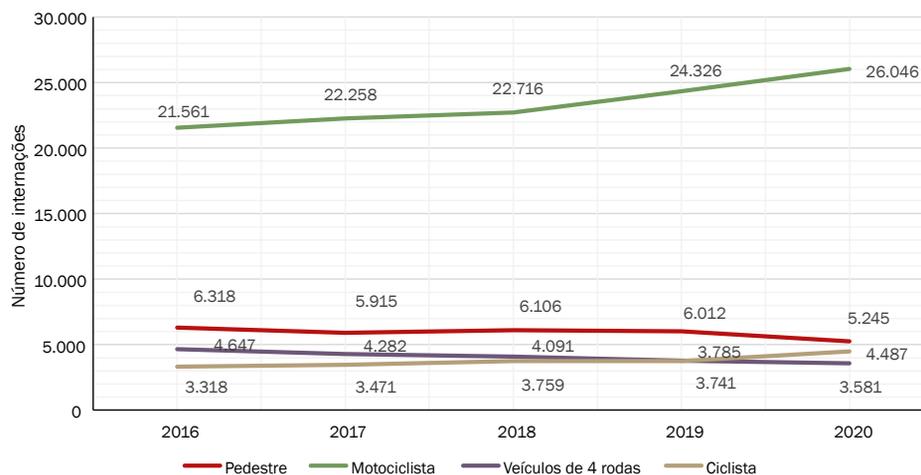
GRÁFICO 2. **Óbitos por Acidentes de Trânsito, segundo tipo de vítima, estado de São Paulo, 2016 a 2020**



FONTE: MS/SVS – SIM, 2021.

Verificamos no Gráfico 2 a evolução com as quedas da mortalidade por acidente de trânsito, exceto para os ciclistas.

GRÁFICO 3. Internações, por tipo de vítima de Acidentes de Trânsito no Sistema Único de Saúde, estado de São Paulo, 2016 a 2020



FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE – SISTEMA DE INFORMAÇÕES HOSPITALARES DO SUS (SIH/SUS), 2021.

O Gráfico 3 permite observar o crescente aumento de internações de motociclistas. A vulnerabilidade desses usuários nas vias públicas e rodovias necessita ser enfrentada com políticas públicas mais específicas, principalmente referentes ao trabalho autônomo vinculado à entrega de produtos a destinatários, o compartilhamento de espaços com outros veículos na via, entre outras.

Destacando algumas agendas relevantes da SES-SP no sentido de qualificar as agendas de enfrentamento dos acidentes de trânsito, em 2013, o Núcleo VIVA-SES/SP disponibilizou o curso de Educação de Prevenção de Acidentes envolvendo Motociclistas (Figura 1) realizado com tecnologia virtual, em parceria com o Corpo de Bombeiros do estado de São Paulo, a Secretaria de Estado de Segurança Pública e o Núcleo São Paulo de Telemedicina da FMUSP; curso destinado aos gestores e profissionais de saúde de municípios, priorizados segundo o número de ocorrências de acidentes envolvendo motociclistas em 2012, com carga horária de 40 horas e a obrigatoriedade de que, ao final do curso, os participantes apresentariam um projeto de prevenção para o município em que atuavam (SÃO PAULO, 2013). A segunda edição ocorreu nesse mesmo ano, conforme cronograma de atividades disposto na figura abaixo:

FIGURA 1. Curso de Prevenção de Acidentes Envolvendo Motociclistas

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)



FONTE: DVDCNT – CVE-CCD-SES-SP

Cabe destacar que o Núcleo VIVA-SES-SP acompanha e participa nos Comitês Intersectoriais instituídos pela Portaria nº 183, de janeiro de 2014 (BRASIL, 2014), envolvendo os municípios de São Paulo (Comissão Gestora de Informações e Comissão Gestora de Educação), Guarulhos e Campinas, que realizaram suas adesões em abril e maio de 2014. Como exemplos de atuações conjuntas com a SES-SP, estão principalmente as atividades de educação em saúde, como o Maio Amarelo, entre outras.

Guarulhos e Campinas, desde sua adesão ao PVT, por meio de suas Secretarias Municipais de Saúde, desempenham importante papel na formação dos comitês intersectoriais que planejam e implementam projetos nas áreas

de infraestrutura viária e rodoviária, fiscalização e educação, entre outras atividades. Esse trabalho intersetorial contínuo tem permitido a redução da morbimortalidade no trânsito dessas localidades.

Em 2015, foi lançado, em âmbito nacional, o Guia Vida no Trânsito, cujo conteúdo foi um material instrucional do Curso de Ensino a Distância, ofertado a 300 profissionais que executam as ações do Programa Vida no Trânsito em cerca de 30 municípios brasileiros. O curso era constituído de sete módulos; um dos membros do Núcleo VIVA-SES-SP foi capacitado e aprovado ao final do curso.

No segundo semestre de 2015, foi lançado o Programa do Governo de São Paulo – Movimento Paulista de Segurança no Trânsito (MPST) (SÃO PAULO, 2017a), tendo como principal objetivo reduzir pela metade os óbitos no trânsito, no estado, até 2020, seguindo as diretrizes da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) para o período de 2011 a 2020. Assim, foi instituído o Conselho para Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transporte cujos membros representavam cada uma das Secretarias do Estado de São Paulo. Também estavam presentes membros do DETRAN-SP, da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), da Polícia Militar, do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), do Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de trânsito e Transportes (CEDAT) e membros de Organizações Não Governamentais (Criança Segura, por exemplo) e representantes de empresas vinculadas à produção de veículos e motocicletas.

Cabe ressaltar que o município de São Paulo foi uma das cidades premiadas pela Fundação Bloomberg Philanthropies, prêmio este concedido pela Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global que selecionou os melhores projetos de redução da morbimortalidade no trânsito. Assim, o município recebeu financiamento e auxílio de equipe de especialistas da Vital Strategies com intuito de monitorar e maximizar os resultados referentes à gestão do trânsito paulistano.

O DETRAN-SP é responsável por firmar convênios com os municípios do estado mediante a apresentação de projetos envolvendo a redução da morbimortalidade no trânsito. Os projetos municipais aprovados são financiados por recursos advindos das multas de trânsito e monitorados quanto às melhorias nas vias públicas, na fiscalização, na educação no trânsito e nos índices de morbimortalidade por acidentes de trânsito do território.

A Resolução da Secretaria do Governo nº 6, de 23 de fevereiro de 2016 (SÃO PAULO, 2016), instituiu a plataforma Infosiga SP, ferramenta que disponibiliza dados de acidentes no trânsito aos gestores e ao público e que tem sido uma importante ferramenta de monitoramento dos municípios conveniados, na difusão de informações e de exemplos de boas práticas para outros estados e municípios.

A SES-SP, que participava do Comitê Intersetorial do Programa Vida no Trânsito no município de São Paulo, teve suas ações extintas com a criação do MPST, bem como do Programa Vida Segura instituído em 2018 para a cidade, que incorporou a equipe de profissionais da vigilância de acidentes da Secretaria Municipal de Saúde.

Os municípios de Guarulhos e Campinas com seus comitês intersetoriais do Programa Vida no Trânsito, posteriormente, também foram inseridos no MPST, por meios dos convênios com o DETRAN-SP, mantendo suas atividades nos dois programas.

O Núcleo VIVA-SES-SP manteve-se como colaborador dos municípios de Campinas e Guarulhos, assim como membro da SES-SP no MPST, promovendo a divulgação de informações de morbimortalidade dos acidentes de trânsito a esses comitês e, também, aos GVE, e atualizações sobre ações do PVT e do MPST, os incentivando a constituírem comitês intersetoriais de trânsito.

Entre as atribuições do Núcleo VIVA estadual, incluem-se: financiar a produção de materiais publicitários e distribuí-los; realizar webconferências semestrais contando com a presença de palestrantes, objetivando conscientizar e atualizar os profissionais regionais sobre as atividades de promoção da saúde, prevenção de acidentes de trânsito; participar da SES-SP como ouvinte ou palestrante em eventos de parceiros intersetoriais.

Em 2015, o Ministério da Saúde convidou os membros dos Comitês Intersetoriais do PVT para comparecerem a Brasília para participar da 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito (OMS, 2015) e realizou o Encontro dos membros dos Comitês do PVT, que contou com a representação de um técnico da DVDCNT da SES-SP.

FIGURA 2. Material publicitário de prevenção de acidente com motociclistas



FONTE: DVDNT – CVE-CCD-SES-SP

No ano de 2016, o Núcleo VIVA-SES-SP produziu material publicitário para prevenção de acidentes de trânsito com motociclistas (Figura 2), devido à alta incidência da morbimortalidade desses usuários. Foram produzidos *spot* rádio (paródia de música infantil “o cravo brigou com a rosa”), cartazes e *folders* com o *slogan*: Motociclista escolha o seu destino. Os *folders* continham instrutivos sobre os Equipamentos de Proteção Individual (EPI) para motociclista e dicas quanto à manutenção da motocicleta. Esses materiais foram distribuídos para os GVE para encaminhamento aos 645 municípios do estado.

Em 2018, o MPST fez a concessão de uso de imagem de sua campanha publicitária – Foca no Trânsito (SÃO PAULO, 2018) – à SES-SP, a qual alertava sobre os comportamentos dos usuários de veículos de duas e quatro rodas (ultrapassar a velocidade permitida, uso do celular ao dirigir, álcool e direção e uso do cinto de segurança). Assim, foram produzidos cartazes (Figura 3), *folders* totalizando 100 mil unidades, acrescidos de 3 mil mochilas e 3 mil *squeezes*, ambos com o logo da foca. Esse material foi encaminhado aos GVE, Secretaria de Estado da Educação e ao MPST.

FIGURA 3. Material publicitário de prevenção de acidente, informando sobre mudanças de comportamento do usuário



FONTE: DVDCNT – CVE-CCD-SES-SP

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

Em abril de 2017, foi criado o Grupo Técnico de Combate às Violências do Gabinete da Secretaria de Estado da Saúde (SÃO PAULO, 2017b). Inicialmente, com ações de enfrentamento das violências autoprovocadas e interpessoais, e, a partir de 2019, juntamente com a Secretaria de Estado da Educação, com a implantação do Programa de Prevenção de Traumas em Adolescentes (Projeto Party), incluindo as lesões decorrentes dos acidentes de trânsito. O objetivo é conscientizar os jovens do ensino médio sobre os riscos de praticar atividades esportivas durante o lazer e vir a sofrer lesões ortopédicas graves ou debilitantes, risco idêntico aos usuários ou condutores de veículos de duas ou quatro rodas dirigindo em velocidades acima do permitido à via pública, a não utilização do cinto de segurança ou capacete para motociclista, ou dirigir sob efeito de álcool ou drogas ilícitas e/ou também o uso do celular ao conduzir bicicletas, motocicletas, ou veículo de quatro rodas.

Cabe destacar que a principal estratégia do programa acima referido visa levar os alunos à ala de ortopedia e assim, por meio do contato com pacientes que sofreram traumatismos pelo trânsito, sensibilizá-los a prevenir lesões ortopédicas nesse grupo etário.

Devido à pandemia de covid-19, a implantação do programa foi adiada até condições favoráveis que não promovam a disseminação da doença. Um representante do Gabinete do Secretário passa a representar a SES-SP no comitê gestor do MPST.

A SES-SP financiou o mestrado da profissional do Núcleo VIVA responsável pela área de acidentes de trânsito, pela Faculdade de Ciências Médicas da Santa Casa de São Paulo, na pós-graduação *stricto sensu* em Saúde Coletiva, cuja dissertação defendida em 2018 discorreu sobre os Diferenciais de Mortalidade por Acidentes de Trânsito nas Regiões de Saúde do Estado de São Paulo, no ano de 2015.

Ocorreu em novembro de 2018, no II Fórum Internacional de Promoção da Saúde da Divisão de Doenças Crônicas Não Transmissíveis e Agravos, a mesa-redonda sobre Mobilidade Segura coordenada pelo Núcleo VIVA, contando com a participação da coordenação do Programa MPST e de palestrante internacional da Espanha, representante da Fundação Mapfre, que abordou Visão Zero para morbimortalidade no trânsito.

Em 2019, houve a denominação de Respeito à Vida (SÃO PAULO, 2019) ao programa governamental de prevenção de acidentes de trânsito, com a manutenção de todas as diretrizes e com a ampliação do número de municípios participantes do convênio com o DETRAN-SP. As ações intersetoriais implantadas no estado de São Paulo vêm influenciando na diminuição da morbimortalidade no trânsito de 6.134 em 2015 para 5.112 óbitos em 2019.

Em meados desse mesmo ano, o CONASS lançou o Projeto e-Transitar e disponibilizou um Guia para apoiar os secretários estaduais de Saúde na implantação e organização da agenda vinculada ao Programa Estadual de Vida no Trânsito. Assim, o Núcleo VIVA-SES-SP passou a integrar o Projeto do CONASS e a participar de suas reuniões.

Em dezembro de 2020, após adesão do projeto pelo secretário estadual de saúde, o Núcleo VIVA participou das web-reuniões mensais de trabalho e web-reuniões temáticas (com convidados). Assim, estados e municípios do PVT passaram a ter acesso às experiências exitosas que foram implementadas por comitês intersetoriais, como, por exemplo: implementação do Programa Vida no Trânsito no estado do Paraná; Sistema de Informação sobre Acidentes de Transporte Terrestre (SINATT) – experiência de vigilância de óbitos por acidentes de trânsito da SES-PE; Métodos de Análise dos Dados dos ATT baseados em trabalhos do Ministério da Saúde e Universidade Federal de Goiás; acrescidas a demais trabalhos implementados intersetorialmente. No decorrer de 2021, ocorreram discussões dos processos internos e dos Planos Anuais de Trabalho; a divulgação das ações do Maio Amarelo e da Semana

Nacional de Trânsito em setembro. O CONASS incentivou a elaboração dos Boletins Quadrimestrais com intuito de divulgar as ações implementadas pelos PVT estaduais. Em novembro de 2021, foi realizado o Seminário Nacional de Experiências Estaduais de Enfrentamento da morbimortalidade por acidentes de trânsito, promovido pelo CONASS, permitindo contextualizar as práticas exitosas das equipes do PVT.

Projeto de Enfrentamento
da Morbimortalidade
por Acidentes de Trânsito
(e-Transitar)

FIGURA 4. **Reunião on-line com equipe do CONASS e os responsáveis pelo Programa Vida no Trânsito nos 15 estados, 2021**



FONTE: REGISTRO DA REUNIÃO INTERNA NO DIA 20/04/2021 DO PROJETO E-TRANSITAR DO CONASS, 2021.

Destaca-se a importância da ativa contribuição da SES-SP, representada pelo Diretor da Divisão de Doenças Crônicas Não Transmissíveis, Dr. Marco Antonio de Moraes, que é o representante dessa Secretaria no PVT-CONASS; pela Enfermeira Dra. Sueli de Oliveira Mendes, responsável pela área de Acidentes do Trânsito no Núcleo VIVA da DVDCNT; e pela Coordenadora de Vigilância Epidemiológica da DVDCNT, a médica Dra. Mirian Matsura Shirassu, nas reuniões do CONASS. Assim a rede de *networking* tem sido expandida, permitindo a efetividade das ações de enfrentamento dos acidentes de trânsito no estado de São Paulo.

Cabe ainda ressaltar que o município de São Paulo, em 2019, renova e prossegue com a cooperação de Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global no período de 2020-2025, reflexo dos bons resultados: melhorias da infraestrutura nas várias regiões da cidade e a criação da

plataforma *on-line* para acesso às variáveis do acidente, ficando disponível aos gestores públicos e à população. Nesse mesmo ano, foi criado o Comitê Permanente de Segurança Viária (CPSV) e disponibilizado o Plano de Segurança Viária (MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2019); seu conteúdo faz comunhão com o contexto global da Década de Ação para Segurança Global no Trânsito da ONU e da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável, adotada na 70ª Assembleia Geral da ONU, que tem por uma de suas metas proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos.

A 3ª Conferência Global de Segurança Viária, realizada em Estocolmo, Suécia, em fevereiro de 2020, emitiu pareceres sobre os resultados da Década de Segurança Viária de 2011 a 2020, e proclamou a Segunda Década de Ações de Segurança Viária de 2021-2030. O propósito da Meta 3.6 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, vinculado à redução da mortalidade no trânsito pela metade até 2020, não foi alcançado também pelo Brasil, embora tenha ocorrido redução significativa no coeficiente de mortalidade por 100 mil habitantes. A Segunda Década de Ações de Segurança Viária promoverá a abordagem integrada à segurança viária; utilizará as diretrizes do Sistema Seguro buscando a Visão Zero na mortalidade no trânsito.

O Sistema Seguro consiste nos seguintes pilares objetivando a Visão Zero: gestão da segurança no trânsito; vias seguras; segurança veicular; educação para o trânsito; atendimento às vítimas e normatização e fiscalização.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, revisado em 2021, confirma a assertiva da adoção do Sistema Seguro que considera as mudanças climáticas e soluções que não agridam o meio ambiente.

A Vital Strategies, em dezembro de 2020, solicitou à SES-SP uma reunião para iniciar tratativas sobre o pareamento de dados de acidentes de trânsito, a fim de dar continuidade aos seus trabalhos de assessoramento ao programa Respeito à Vida do governo de São Paulo. Representantes da Diretoria da Divisão de Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis, membro do Núcleo VIVA e a Diretora do Centro de Informações Estratégicas em Vigilância em Saúde realizaram reuniões virtuais com os membros da Vital Strategies; e, ao final, foi acordado que a análise de um Termo de Cooperação ficaria sob a responsabilidade do representante do Gabinete, membro do Comitê

Gestor do Respeito à Vida, para os devidos encaminhamentos ao Secretário da Saúde, em tramitação.

Também em dezembro de 2020, foi publicado no Boletim Epidemiológico Paulista artigo produzido pelo Núcleo VIVA-SES-SP intitulado: Panorama Contemporâneo dos Acidentes de Trânsito Terrestres em diferentes territórios (MENDES *et al.*, 2020).

Considerando os dados e a necessidade de dar continuidade à construção e à implantação do Sistema Seguro no estado de São Paulo, técnicos dessa Divisão participaram do “Curso Digital Visão Zero pela Suécia”, com carga horária de 45 horas, realizado no mês de março 2021. A World Resources Institute do Brasil (WRI Brasil) promoveu, em 20 municípios do estado, o projeto Rede de Ruas Completas, por meio de uma contribuição financeira aos municípios e assessoramento técnico às cidades. O projeto constituiu-se na seleção de uma rua, que seria o piloto nesse território, sendo relevantes as repercussões que trariam para o trânsito local e para a qualidade de vida dos usuários dos espaços da cidade. Ao final da execução do projeto, observou-se a alteração do *layout* da via e adequações promovendo segurança e melhorando o convívio entre os usuários das vias. As mudanças propostas embasavam-se no conteúdo técnico de urbanismo tático para intervenções urbanas e nas experiências exitosas obtidas no conjunto de todos os projetos.

A WRI Brasil realizou, de julho a dezembro de 2021, a capacitação “Rede de Ruas Completas de São Paulo”, uma vez por mês, com duração de 10 horas, sendo abordados: Sistemas Seguros e Visão Zero; Ruas Completas; Urbanismo Tático; Coleta e Análise de dados; e Gestão de Velocidade. Nessa capacitação, foram apresentados os projetos de Ruas Completas de alguns municípios, abordando sua relação custo-efetividade, monitoramento das fases de implantação e aprovação da comunidade.

Outro projeto inserido na maximização dos Sistemas Seguros refere-se ao programa BrazilRap de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), com o objetivo de qualificar as rodovias segundo quantidade de estrelas (uma a cinco estrelas), priorizando as ações de infraestrutura nas estradas classificadas entre uma e três estrelas.

O Núcleo VIVA-SES-SP, em 2021, investiu em maximizar o trabalho com indicadores da morbimortalidade no trânsito e promoveu um debate com coordenadores do Infosiga do Respeito à Vida, com o objetivo de promover a

cooperação mútua na elaboração conjunta de uma plataforma de dados de acidentes de trânsito (Tabnet Trânsito) da SES-SP associada com a do Info-siga. O Tabnet Trânsito possibilitará o acesso, aos parceiros, a informações da realidade da morbimortalidade no trânsito nos territórios. Esse projeto continua em elaboração para finalização da plataforma *on-line*. Outro desafio apresentado pelo referido núcleo é a implantação de Projeto em parceria com o DER, cujo objetivo é alinhar o georreferenciamento dos locais onde ocorreram o acidente nas rodovias com as Unidades de Assistência de Urgência e Emergência do SUS do território.

O Núcleo VIVA, com suas ações potencializadoras com os GVE e os parceiros dos programas instituídos, prossegue com seu *advocacy* e suas contribuições durante o decorrer do ano, envolvendo-se também em datas alusivas à prevenção de acidentes de trânsito, como o Maio Amarelo, o Dia Nacional do Trânsito em setembro, o Dia Mundial em Memórias das Vítimas do Trânsito em novembro, entre outras ações preconizadas pela Organização Mundial da Saúde e pela ONU.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O levantamento realizado permitiu observar que a SES-SP vem atuando de forma contínua e persistente nas ações de enfrentamento e monitoramento dos acidentes de trânsito.

Persiste a expressiva magnitude dos acidentes do trânsito em nosso estado; portanto, muitos desafios deverão ser enfrentados, especificamente referentes aos serviços de urgência e emergência prestados às vítimas de trânsito e a sua efetividade na redução desse importante agravo.

No estado de São Paulo, fica evidente o impacto positivo na implementação de ações intersetoriais para o enfrentamento de acidentes de trânsito, sob a coordenação da Secretaria de Governo, envolvendo representantes das diversas Secretarias de Estado, inclusive a Secretaria da Saúde, que tem atuado com destaque e protagonismo.

O Projeto e-Transitar do CONASS possibilitou aos participantes conhecer e se aproximar de outras realidades estaduais, promovendo assim maior interação, trocas entre coordenações estaduais na temática dos acidentes de trânsito e enriquecendo as discussões. Portanto, considera-se acertada

a ideia de assessoramento prestado pelo CONASS, que, além de estimular e apoiar, fortalece o trabalho intersetorial nos diferentes 15 estados que integram essa parceria, unindo-nos em uma causa comum e necessária para melhorar a qualidade de vida que almejamos ao cidadão paulista.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. **Tutorial Tabnet – Estatísticas Vitais**. Brasília, Ministério da Saúde, 2022. Disponível em: <https://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude-tabnet/>. Acesso em: 31 jan. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. Portaria nº 183, de 30 de janeiro de 2014. Regulamenta o incentivo financeiro de custeio para implantação e manutenção de ações e serviços públicos estratégicos de vigilância em saúde, previsto no art. 18, inciso I, da Portaria nº 1.378/GM/MS, de 9 de julho de 2013, com a definição dos critérios de financiamento, monitoramento e avaliação. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 151, n. 54, p. 23-27, 6 maio 2014. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/saudelegis/gm/2014/ptr0183_30_02_2014.html. Acesso em: 31 jan. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Gestão Estratégica e Participativa. **Vigitel Brasil 2006**: vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico. Brasília: Ministério da Saúde, 2007. 297 p.: il. – (Série G. Estatística e Informação em Saúde).

BRASIL. Ministério da Saúde. **Vigilância dos Acidentes e Violências**. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svs/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia-dos-acidentes-e-violencias>. Acesso em: 31 jan. 2022.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO. **CNH - Habilitação**. São Paulo: DETRAN-SP, 2022. Disponível em: <https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/cidadao/habilitacao/home>. Acesso em: 26 jan. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades. **São Paulo**: Panorama. [S. l.]: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama>. Acesso em: 26 jan. 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Estimativas dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização simplificada das Pesquisas Anteriores do IPEA**: relatório de pesquisa. Brasília: Ipea, 2015. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/160516_relatorio_estimativas.pdf. Acesso em: 31 jan. 2022.

MENDES, S. O. *et al.* Panorama contemporâneo de Acidentes de Trânsito Terrestre em diferentes territórios. **Bol epidemiol. paul.**, São Paulo, v. 17, n. 203, p. 25-32, 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Declaração de Brasília. **Segunda Conferência Global de alto Nível sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados**. Brasília: OMS, 2015. Disponível em: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_PT.pdf?ua=1. Acesso em: 01 fev. 2022.

PASCHOALOTTO, M. A. C. *et al.* A Regionalização do SUS: proposta de avaliação de desempenho dos Departamentos Regionais de Saúde do Estado de São Paulo. **Rev Saúde Soc.**, São Paulo, v. 27, n. 1, p. 80-93, 2018.

SÃO PAULO (Estado). Alckmin assina convênios com Movimento Paulista de Segurança no Trânsito para investimento de R\$ 9,5 milhões. São Paulo: SP Notícias, Últimas Notícias, 2017a. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/sala-de-imprensa/release/alckmin-assina-convenios-com-movimento-paulista-de-seguranca-no-transito-para-investimento-de-r-95-milhoes/>. Acesso em: 31 jan. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Foca no trânsito, foca na vida: participe da campanha pela redução de acidentes de trânsito. São Paulo: Últimas Notícias, 2018. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/campanhas/foca-no-transito/>. Acesso em: 01 fev. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Programa Respeito à Vida. São Paulo: Governo do Estado, 2019. Disponível em: <https://www.governo.sp.gov.br/acoes/programa-respeito-a-vida/>. Acesso em: 02 fev. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo. Centro de Vigilância Epidemiológica. **Histórico do CVE**. São Paulo: SES-SP, 2022a. Disponível em: <https://www.saude.sp.gov.br/cve-centro-de-vigilancia-epidemiologica-prof-alexandre-vranjac/institucional/sobre-o-cve./historico-do-cve>. Acesso em: 28 jan. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo. Centro de Vigilância Epidemiológica. **Organograma Centro de Vigilância “Prof. Alexandre Vranjac”**. São Paulo: SES-SP, 2022b. Disponível em: https://www.saude.sp.gov.br/resources/cve-centro-de-vigilancia-epidemiologica/institucional/organograma_cve.pdf. Acesso em: 28 jan. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo. Coordenadoria de Controle do Doenças. **Curso de Educação de prevenção de Acidentes Envolvendo Motociclistas**. São Paulo: SES-SP, 2013. Disponível em: <https://www.saude.sp.gov.br/coordenadoria-de-controle-de-doencas/aconteceu/curso-de-educacao-de-prevencao-de-acidentes-envolvendo-motociclistas>. Acesso em: 28 jan. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo. **Violências: Informações gerais, manuais e locais de atendimento**. São Paulo: SES-SP, 2017b. Disponível em: <https://saude.sp.gov.br/ses/perfil/cidadao/homepage/outros-destaque/vioencias>. Acesso em: 01 fev. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Governo. Departamento Estadual de Trânsito. Resolução no 6, de 23 de fevereiro de 2016. Dispõe sobre os procedimentos, no âmbito da

Secretaria de Governo, visando a publicação mensal das informações relativas a óbitos e acidentes em decorrência de trânsito. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**: seção 1, São Paulo, SP, v. 126, n. 34, p. 1, 24 fev. 2016.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Governo. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **Seade População**: população por idade e sexo. São Paulo (SP): Fundação Seade, 2022c. Disponível em: <https://populacao.sead.gov.br/>. Acesso em: 24 jan. 2022.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria Estadual de Logística e Transportes. **Rodoviário**. São Paulo (SP): SLTSP, 2022d. Disponível em: <https://www.transportes.sp.gov.br/transportes/rodoviaro.xhtml>. Acesso em: 26 jan. 2022.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. **Vida Segura**: Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo. São Paulo, SP: SMMT, 2019. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_seguranaviarapmsp_2019_web_1558984227.pdf. Acesso em: 02 fev. 2022.

RELATO DE
EXPERIÊNCIA
DO ESTADO DE
TOCANTINS

Jennifer Santos e Silva¹, Karoline Gomes Rodrigues², Simone Matias Gondim Silva³

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito representam a segunda causa de mortes entre as causas externas, com maior ocorrência na população do sexo masculino na faixa etária de 20 a 29 anos no país (BRASIL, 2022). Além disso, causam um grande impacto na rede organizativa do Sistema Único Saúde (SUS), principalmente, na rede de urgência, leitos hospitalares, UTI e cirurgias eletivas.

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária Relatório Anual (2020), os acidentes de trânsito atualmente matam mais de 1,35 milhão de pessoas todos os anos, com mais de 90% dessas vítimas ocorrendo em países de baixa e média renda, sobretudo em decorrência de colisões. Na faixa etária de 5 a 29 anos, os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes, e as projeções estimam que, entre 2020 e 2030, o trânsito faça até 500 milhões de vítimas.

A taxa de mortalidade por Acidentes de Transportes Terrestres (ATT) no Brasil é alta, ocupando o quinto lugar globalmente em mortalidade por ATT, atrás de países como Índia, China, Estados Unidos e Rússia (ABREU; SOUZA; MATHIAS, 2018).

¹ Enfermeira. Graduada pelo Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos – ITPAC. Enfermeira na Secretaria de Estado da Saúde, atuando na Área Técnica de Violências e Acidentes do Tocantins. E-mail: dant.tocantins@gmail.com

² Enfermeira. Graduada pelo Centro Universitário Luterano de Palmas – CEULP/ULBRA. Enfermeira na Secretaria de Estado da Saúde, atuando na Área Técnica de Violências e Acidentes do Tocantins. E-mail: dant.tocantins@gmail.com

³ Administradora. Graduada pela Universidade Estadual do Tocantins – UNITINS. Administradora Hospitalar na Secretaria de Estado da Saúde, atuando como gerente na Área Técnica de Violências e Acidentes do Tocantins. E-mail: dant.tocantins@gmail.com

Segundo Mendes *et al.* (2020), o risco de morte é, em média, três vezes maior em países de baixa renda (27,5 óbitos por 100 mil habitantes) do que em países de alta renda (8,3 óbitos por 100 mil habitantes).

No ano de 2020, foram registrados no Tocantins 457 óbitos por ATT, com uma taxa de 28,43 óbitos por 100 mil habitantes, sendo o segundo estado com maior taxa na mortalidade por ATT no Brasil. As maiores vítimas fatais foram os motociclistas, do sexo masculino e na faixa etária de 20 a 29 anos (BRASIL, 2022).

A Organização Mundial da Saúde (OMS), juntamente com entidades internacionais, convidou dez países, por apresentarem quase a metade de todas as mortes por acidentes de trânsito no mundo (Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã), para participar de um projeto mundial de prevenção de lesões e mortes no trânsito e segurança viária. No Brasil, esse projeto recebeu o nome de Programa Vida no Trânsito (PVT) e iniciou em cinco capitais – Curitiba-PR, Belo Horizonte-MG, Campo Grande-MS, Teresina-PI e Palma-TO – cada uma representando uma das cinco macrorregiões do país (SILVA *et al.*, 2013).

Em meados de 2019, o Conselho Nacional de Secretários de Saúde (CONASS) lançou o Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar). O objetivo desse Projeto é apoiar as secretarias estaduais de saúde na implantação e/ou fortalecimento do PVT estadual; apoiar a construção e/ou fortalecimento do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito e potencializar os instrumentos de gestão, propiciando maior eficiência na gestão dos agravos e das situações vinculadas aos acidentes de trânsito (CONASS, 2019). O Tocantins é um dos 15 estados que fazem parte desse Projeto e que, ao longo dos últimos dois anos, vem participando das agendas programáticas.

Devido à magnitude, à relevância e ao desafio do problema no cenário brasileiro e internacional, que tem forte impacto no setor saúde, é necessário fortalecer as políticas de prevenção e atendimento às vítimas de trânsito.

Diante desse contexto, este capítulo do e-book apresenta um panorama dos acidentes de trânsito do Tocantins e as estratégias de prevenção e promoção para reduzir as mortes e as lesões no trânsito ao longo de dois anos de participação ao Projeto e-Transitar.

DESENVOLVIMENTO

O Tocantins é o estado mais jovem do Brasil. Criado em 1988, fica localizado na Região Norte, tendo como capital Palmas, com área territorial de 277.466,763 km² (IBGE, 2020), população de aproximadamente 1,5 milhão de habitantes, densidade demográfica de 5,73 hab./km² e clima de predomínio tropical (IBGE, 2020).

FIGURA 1. **Mapa do Tocantins**



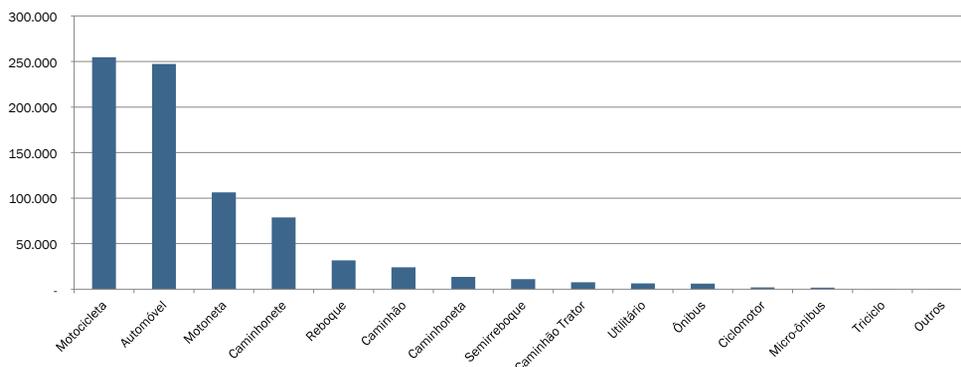
FONTE: BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES, 2022.

PANORAMA DO TOCANTINS

Os acidentes de trânsito são a segunda maior causa de mortes por causas externas no país, resultando em um grande problema de saúde pública. No ano de 2021, foram registradas no Tocantins 254.724 motocicletas, representando 32,18% da frota de veículos, seguido dos automóveis com 31,24% (247.325) (Gráfico 1).

GRÁFICO 1. Frota de veículos no estado do Tocantins por tipos de veículos. Dezembro de 2021

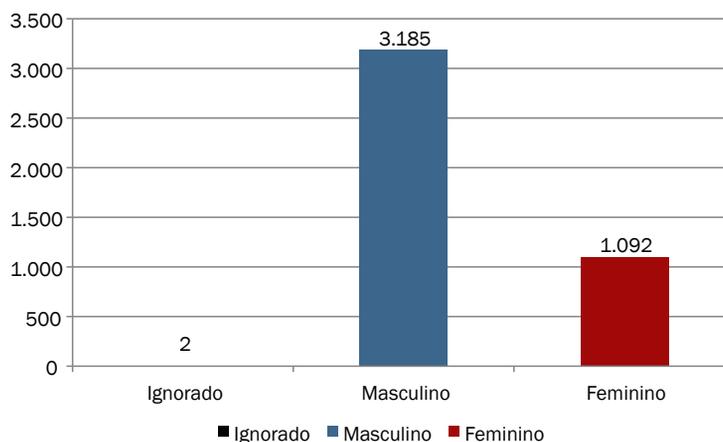
Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FONTE: BRASIL, 2021.

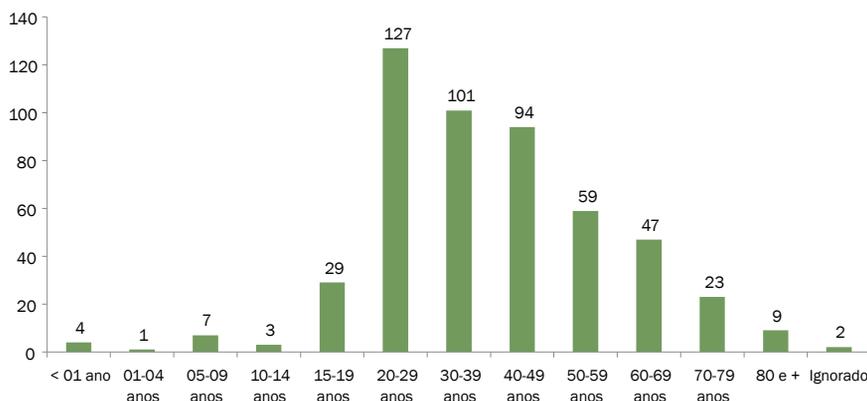
Ao analisar o sexo das vítimas envolvidas nos acidentes de trânsito, destaca-se o masculino com 3.185, representando 74,43% das notificações (Gráfico 2). Quando analisada a faixa etária das notificações por acidentes de trânsito, percebe-se que as faixas de 20 a 29 anos registraram um maior número, com 1.220, que representa 28,51% das notificações (Gráfico 3). É importante ressaltar que a notificação é uma obrigação institucional, sendo fundamental para as políticas públicas.

GRÁFICO 2. Notificação de acidente de trânsito segundo sexo no estado do Tocantins, 2021



FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. SINAN (SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE AGRAVOS DE NOTIFICAÇÃO), ACESSO 14/03/2022.

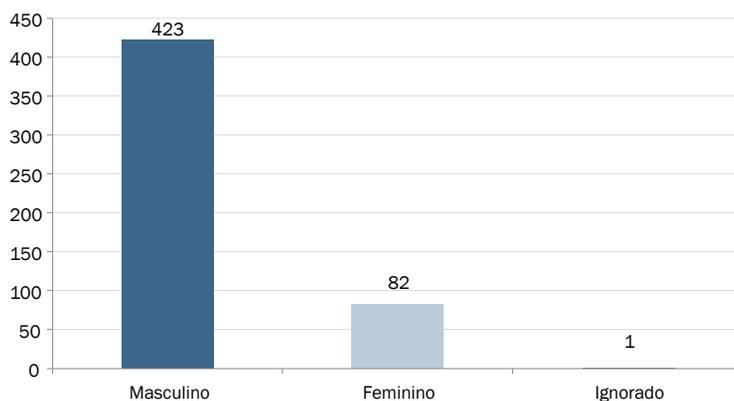
GRÁFICO 3. Notificação de acidente de trânsito segundo faixa etária no estado do Tocantins, 2021



FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. SINAN (SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE AGRAVOS DE NOTIFICAÇÃO), ACESSO 14/03/2022.

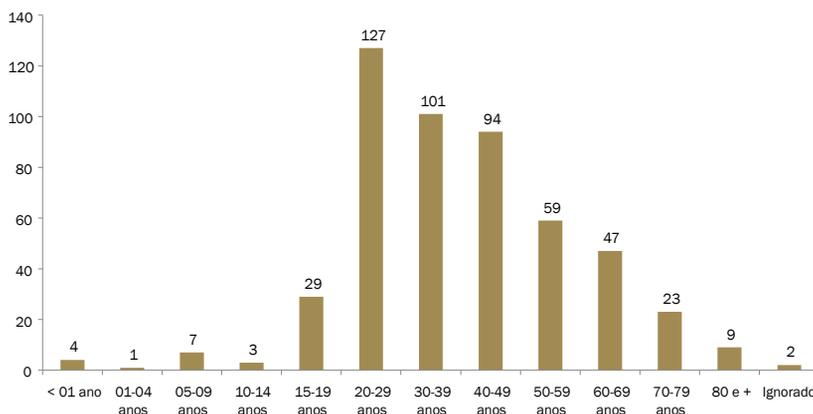
Em 2021, foram registrados 506 óbitos por acidentes de trânsito no estado do Tocantins. Quando observado o sexo da vítima, destaca-se a população masculina com 423, sendo 83,59% dos óbitos (Gráfico 4). Em relação à faixa etária, percebe-se que os adultos de 20 a 29 anos somaram 127 óbitos durante o ano, sendo 25,09% dos casos, seguidos da faixa etária de 30 a 39 anos com 101 óbitos, sendo 19,96% dos óbitos (Gráfico 5).

GRÁFICO 4. Óbitos por acidente de trânsito segundo sexo no estado do Tocantins, 2021



FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. SIM (SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE), ACESSO 14/03/2022. *DADOS PARCIAIS.

GRÁFICO 5. Óbitos por acidente de trânsito segundo faixa etária no estado do Tocantins, 2021



FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. SIM (SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE), ACESSO 14/03/2022. *DADOS PARCIAIS.

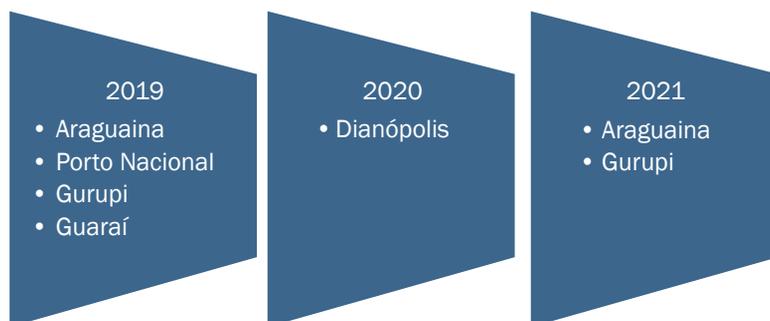
AGENDA E COMPROMISSOS DO ESTADO DO TOCANTINS

Após a adesão do estado do Tocantins ao Projeto e-Transitar do CO-NASS, a Secretaria de Estado da Saúde do Tocantins (SES-TO) realizou diferentes estratégias para a redução dos acidentes de trânsito, potencializando, assim, o PVT do estado.

1. Programa Vida no Trânsito

A principal característica do PVT é o trabalho intersetorial. No Tocantins, essa metodologia de trabalho tem proporcionado bons resultados, e contribui para o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito. No estado, apenas a capital, Palmas, possui o PVT. Nesse sentido, com a finalidade de expandir o Programa, a Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis da SES-TO realizou oficinas para a expansão no estado nos municípios, abaixo relacionados com respectivos anos (Figura 2).

FIGURA 2. **Municípios escolhidos para as oficinas de expansão do PVT**



FONTE: ELABORAÇÃO DAS AUTORAS, 2022.

1.1 Plano de Segurança Viária

Outra estratégia para o enfrentamento dos acidentes de trânsito foi à elaboração do Plano de Segurança Viária, que tem o objetivo de ser um documento norteador das políticas públicas de segurança viária. O Plano foi uma construção conjunta com os parceiros da segurança viária: SES-TO; Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-TO); Polícia Militar do Estado do Tocantins (PMTO); Corpo de Bombeiros Militar do Estado Tocantins (CBMTO); Secretaria de Estado da Segurança Pública (SSP-TO); Agência Tocantinense de Transportes e Obras (AGETO); Secretaria de Estado da Educação (SEDUC); Universidade Estadual do Tocantins (UNITINS); Polícia Rodoviária Federal (PRF); Secretaria Municipal de Saúde de Araguaína (SEMUS Araguaína); SEMUS Gurupi; SEMUS Palmas; Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana – SESMU – Palmas; Agência de Segurança, Transporte e Trânsito – ASTT – Araguaína; Agência de Segurança, Transporte e Trânsito – ASTT – Gurupi. Outrossim, busca ser uma ferramenta de planejamento público que visa organizar e integrar ações para redução do número de mortes e feridos no trânsito.

O Plano foi apresentado ao Conselho Estadual de Saúde do Tocantins, tendo sua aprovação pela Resolução nº 513, de 20 de janeiro de 2022, e publicado no *site* da SES-TO em 4 de fevereiro do presente ano.

1.2 Comitê Estadual de Segurança Viária do Tocantins

Uma das ações propostas pelo Plano de Segurança Viária é a instituição e a publicação do Comitê Estadual de Segurança Viária do Tocantins, que será importante para promover a vigilância e o monitoramento dos acidentes de trânsito; e, assim, articular e definir estratégias intersetoriais para a melhoria da segurança viária e para promoção da saúde.

O Comitê Estadual de Segurança Viária terá coordenação compartilhada pela SES-TO e pelo DETRAN-TO e será composto por um representante, titular e suplente, dos seguintes órgãos/instituições: SES-TO; DETRAN-TO; SEDUC; PMTO; CBMTO; SSP-TO; AGETO; e UNITINS.

O Comitê encontra-se em fase de operacionalização para publicação do decreto.

2. Curso de Enfrentamento das Violências e Acidentes

O Curso de Enfrentamento das Violências e Acidentes foi realizado pela Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis da SES-TO com o objetivo de qualificar os profissionais da rede de atenção às pessoas em situação de violências e acidentes, contribuindo para o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito. O Curso foi ofertado aos 139 municípios do estado do Tocantins com carga horária de 80 horas. No ano de 2018, 2019 e 2021, foram capacitados 264 servidores do estado.

No Curso, foi abordada a importância da notificação da Ficha de Investigação de Vítimas de Acidentes de Trânsito, uma ferramenta que visa qualificar e integrar as informações, bem como conhecer as causas dos acidentes, principalmente, os fatores de risco contribuintes para o acidente de trânsito no estado do Tocantins, a fim de formular e implementar estratégias de promoção e prevenção da saúde para segurança no trânsito.

3. Seminário: Saúde e Segurança no Trânsito

A Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis da SES-TO irá promover o Seminário no mês de setembro com o tema: Saúde e Segurança no Trânsito. O seminário será *on-line* e visa à troca de experiência e sensibilização dos gestores para o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito.

AGENDA E COMPROMISSOS DO ESTADO DO TOCANTINS NO PROJETO E-TRANSITAR DO CONASS

Web-reuniões do Projeto e-Transitar

Ao longo dos dois anos de participação do Tocantins no Projeto e-Transitar, a Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis da SES-TO participou das agendas organizada pela consultora do CONASS, web-reuniões temáticas com especialistas discutindo vigilância dos acidentes de trânsito; o uso de *linkage* de bases de dados dos acidentes de trânsito; Importâncias da Intersetorialidade e do *advocacy* na pauta do trânsito, a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030; mobilidade segura, discussões para organização da agenda dos acidentes de trânsito no estado – Planos Estaduais de Saúde, Programação Anual de Saúde, Plano de Trabalho Anual direcionado aos acidentes de trânsito, bem como discussões e orientações para elaboração de Boletins Informativos Quadrimestrais dos estados.

Seminário de Experiências do Projeto e-Transitar – Relato das Experiências Estaduais

O Tocantins, por meio da SES, participou do Seminário *on-line* promovido pelo CONASS, apresentando as estratégias, as ações e as atividades desenvolvidas pelo estado, por meio do Projeto e-Transitar, apontando caminhos para aprimoramento das agendas estratégicas para o enfrentamento do problema (Figuras 8 e 9).

Registros de algumas web-reuniões – Projeto e-Transitar do CONASS

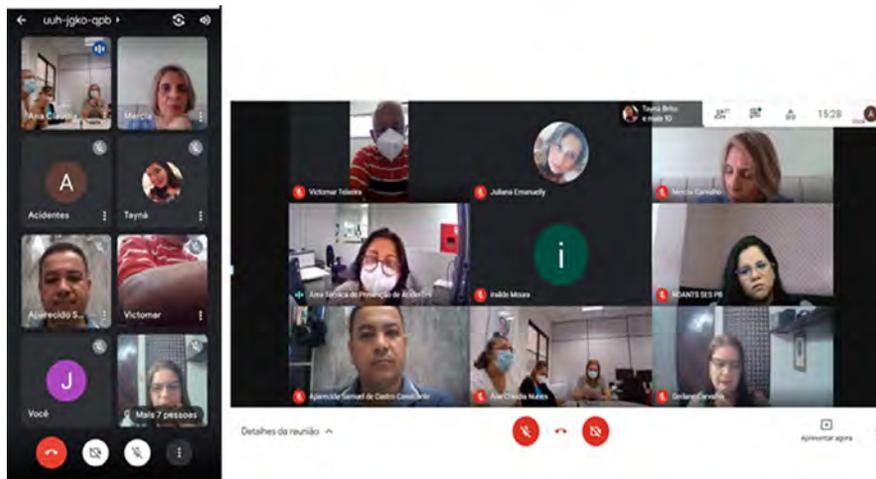
FIGURA 3. **Reunião individual Consultora CONASS e Equipe da SES-TO**



FONTE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 02/08/2021.

FIGURA 4. Reunião para discussão das ações/estratégias realizadas no 1º semestre, Plano de Ação Estadual para o Enfrentamento da Morbimortalidade por acidentes de trânsito e Pactuação do cronograma de reuniões do 2º semestre de 2021

Projeto de Enfrentamento da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito (e-Transitar)



FORNE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 15/06/2021.

FIGURA 5. Reunião da Rede Intersectorial no Enfrentamento da Morbimortalidade por acidentes de trânsito



FORNE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 13/07/2021.

FIGURA 6. Reunião para discussão do formato das apresentações do Seminário e a construção do e-book



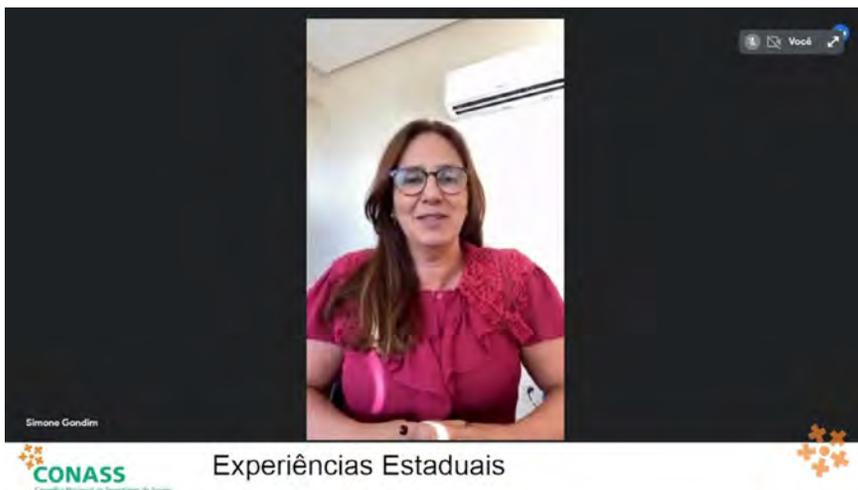
FONTE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 13/10/2021

FIGURA 7. Reunião para discussão do formato das apresentações do Seminário e a construção do e-book



FONTE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 13/10/2021.

FIGURA 8. **Seminário de Experiências do Projeto e-Transitar – Relato das Experiências Estaduais**



FONTE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 24/11/2021.

FIGURA 9. **Seminário de Experiências do Projeto e-Transitar – Relato das Experiências Estaduais**



FONTE: TOCANTINS. SES/DDTNT/GPSANT, 24/11/2021.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes de trânsito são um problema multicausal, resultantes da combinação de fatores referentes às vias, ao ambiente, aos veículos, aos usuários e ao modo como eles interagem. Destes, destaca-se o aumento da frota de veículos circulantes, decorrente das transformações industriais das últimas décadas, que, combinadas com a alta frequência de comportamentos inadequados no trânsito, a vigilância insuficiente e descontínua, são responsáveis por boa parte das mortes precoces e a principal causa de traumatismos, sequelas e incapacidades no Brasil (BOTELHO, 2016).

O Projeto e-Transitar, proporcionou ao estado maior direcionamento nas ações de enfrentamento dos acidentes de trânsito e apoio nos trabalhos realizados nesse período de adesão ao Projeto, como: Oficina de expansão do PVT nos municípios de Araguaína e Gurupi; ação educativa em alusão ao Dia Mundial em Memórias de Vítimas de Acidentes de Trânsito; elaboração e publicação do Plano de Segurança Viária do Estado do Tocantins; criação do Comitê Estadual de Segurança Viária (em andamento); agendas do Movimento Maio Amarelo; 6ª Semana Global de Segurança Viária – ONU, entre outras.

A segurança no trânsito é um tema que deve estar sempre em pauta, e o Projeto e-Transitar contribui para fomentar a pauta, e, com isso, fortalecer as ações de educação no trânsito e reduzir os acidentes em médio e longo prazo. Desde junho de 2020, as atividades do projeto são realizadas por meio de reuniões temáticas em rede, fortalecendo assim a rede horizontal de cooperação entre coordenadores e equipes técnicas das 15 SES.

Tendo em vista a magnitude, a relevância, o caráter intersetorial e o desafio do tema no cenário atual, com fortes implicações para o setor saúde, e visando apoiar o processo permanente de análise das informações e tomada de decisões para definição e aprimoramento de políticas de prevenção e atenção às vítimas de acidentes, faz-se necessária a continuidade do trabalho da SES-TO para fortalecimento de ações integradas e para controle dos fatores de risco desse agravo.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. R. O. M.; SOUSA, E. M.; MATHIAS, T. A. F. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 8, p. e00122117, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/hMC54dJfRLwnqN9ZcnRFmhC/?format=pdf>. Acesso em: 20 fev. 2022.

BOTELHO, L. J. **Acidente no trânsito: avaliação de impacto**. 2016. 121 f. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Centro de Ciências da Saúde, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/174425/344566.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Mapa do Tocantins**. [S. l.: s. n.], 2022. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/730005420845068531/>. Acesso em: 05 maio 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional de Trânsito. **Frota de Veículos – 2021**. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2021>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do ministério da Saúde (DATASUS/MS)**. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>. Acesso em: 14 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do SUS. **Sistema de Informação de Agravos de Notificação/Tabwin versão 4.1.3 DATASUS**. Brasília, Ministério da Saúde, 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do SUS. **Sistema de Mortalidade/Tabwin versão 4.1.3 DATASUS**. Brasília, Ministério da Saúde, 2022.

CONSELHO NACIONAL DE SECRETÁRIOS DE SAÚDE. **Guia para enfrentamento à morbimortalidade por acidentes de trânsito**. Brasília: Conass, 26 jul. 2019. Disponível em: <https://www.conass.org.br/conass-lanca-guia-para-enfrentamento-a-morbimortalidade-por-acidente-de-transito-%E2%84%AE-transitar/>. Acesso em: 28 abr. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados: Tocantins**. Brasília: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/to.html>. Acesso em: 26 maio 2022.

MENDES, S. O. *et al.* Panorama de Acidentes de Trânsito Terrestre em diferentes territórios. **BEPA**, [s. l.], v. 17, n. 203, p. 25-32, 2020. Disponível em: <https://docs.bvsalud.org/biblio-ref/2021/01/1145581/1720325-32.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2022.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Relatório Anual 2020**. Indaiatuba: ONSV, 2020. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/observatorio-divulga-relatorio-anual-2020>. Acesso em: 10 maio 2022.

SILVA, M. M. A. *et al.* Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década

de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 531-536, jul-set 2013. Disponível em: <http://scielo.iec.gov.br/pdf/ess/v22n3/v22n3a19.pdf>. Acesso em: 10 maio 2022.

TOCANTINS. Secretaria de Estado da Saúde. Superintendência de Vigilância em Saúde. Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis. **Arquivos da área técnica – Fotos**. Palmas: SES-TO, 2021.

Cadernos de Informação Técnica e Memória do CONASS
Conass Documenta

2022 – CONASS DOCUMENTA 44

Emergências em Saúde Pública e Vigilância Integrada de Síndromes Respiratórias Agudas

2022 – CONASS DOCUMENTA 43

Características do Ambiente de Implantação da Estratégia de Planificação da Atenção à Saúde

2022 – CONASS DOCUMENTA 42

Covitel: um retrato dos impactos da pandemia nos fatores de risco para doenças crônicas não transmissíveis

2022 – CONASS DOCUMENTA 41

Regulação e Contratualização de Serviços Hospitalares no Sus

2022 – CONASS DOCUMENTA 40

Ciclos de Melhorias na Atenção Primária à Saúde

2021 – CONASS DOCUMENTA 39

Contribuições para a Avaliação da Efetividade da Planificação da Atenção à Saúde

2021 – CONASS DOCUMENTA 38

A Atenção Primária à Saúde no SUS: Avanços e Ameaças

2021 – CONASS DOCUMENTA 37

Pesquisa Multicêntrica Sobre Eventos Adversos Relacionados a Medicamentos

2020 – CONASS DOCUMENTA 36

Estudos sobre a Planificação da Atenção à Saúde no Brasil 2008 a 2019: uma Revisão de Escopo

2020 – CONASS DOCUMENTA 35

As Escolas Estaduais de Saúde Pública: contribuições pedagógicas e político-institucionais para o SUS

2020 – CONASS DOCUMENTA 34

Aprimoramento da Gestão de Segurança do Paciente no Plano Estadual de Saúde (PES) 2020-2023

- 2020 – CONASS DOCUMENTA 33
Guia de Contratação de Serviços e Aquisição de Soluções em Tecnologia da Informação para a Gestão Estadual do SUS
- 2019 – CONASS DOCUMENTA 32
Os desafios da Gestão do Trabalho nas Secretarias Estaduais de Saúde no Brasil
- 2018 – CONASS DOCUMENTA 31
Planificação da Atenção à Saúde: Um Instrumento de Gestão e Organização da Atenção Primária e da Atenção Ambulatorial Especializada nas Redes de Atenção à Saúde
- 2018 – CONASS DOCUMENTA 30
O Direito Sanitário como instrumento de fortalecimento do SUS: ênfase na Educação Permanente em Saúde
- 2015 – CONASS DOCUMENTA 29
2º Levantamento da Organização, Estrutura e Ações da Área de Recursos Humanos das Secretarias Estaduais de Saúde
- 2015 – CONASS DOCUMENTA 28
Rede de Atenção às Urgências e Emergências: Avaliação da Implantação e do Desempenho das Unidades de Pronto Atendimento (UPAs)
- 2013 – CONASS DOCUMENTA 27
Seminário Internacional
Atenção Primária à Saúde: Acesso Universal e Proteção Social
- 2013 – CONASS DOCUMENTA 26
A Lei n.141/2012 e os Fundos de Saúde
- 2012 – CONASS DOCUMENTA 25
1ª Mostra Nacional de Experiências: o Estado e as Redes de Atenção à Saúde
- 2012 – CONASS DOCUMENTA 24
Liderança em Enfermagem na Atenção Primária à Saúde
- 2011 – CONASS DOCUMENTA 23
Planificação da Atenção Primária à Saúde – APS
- 2011 – CONASS DOCUMENTA 22
Aperfeiçoamento em Gestão da Atenção Primária à Saúde – Agap
- 2010 – CONASS DOCUMENTA 21
As Oficinas para a Organização das Redes de Atenção à Saúde
- 2010 – CONASS DOCUMENTA 20
O Desafio do Acesso a Medicamentos nos Sistemas Públicos de Saúde

2009 – CONASS DOCUMENTA 19
O Sistema Único de Saúde e a Qualificação do Acesso

2009 – CONASS DOCUMENTA 18
As Conferências Nacionais de Saúde: Evolução e Perspectivas

2009 – CONASS DOCUMENTA 17
Violência: Uma Epidemia Silenciosa – Seminário Nacional:
Propostas, Estratégias e Parcerias por Áreas de Atuação

2008 – CONASS DOCUMENTA 16
Violência: Uma Epidemia Silenciosa – Seminários Regionais

2007 – CONASS DOCUMENTA 15
Violência: Uma Epidemia Silenciosa

2007 – CONASS DOCUMENTA 14
Gestão e Financiamento do Sistema Único de Saúde

2007 – CONASS DOCUMENTA 13
Relatório de Gestão da Diretoria do CONASS 2006/2007

2006 – CONASS DOCUMENTA 12
Fórum Saúde e Democracia: Uma Visão de Futuro para Brasil

2006 – CONASS DOCUMENTA 11
Relatório de Gestão da Diretoria do CONASS 2005/2006

2005 – CONASS DOCUMENTA 10
I Encontro do CONASS para Troca de Experiências

2005 – CONASS DOCUMENTA 9
I Encontro de Gestores Estaduais, Provinciais e
Departamentais de Sistemas Sul-Americanos de Saúde

2005 – CONASS DOCUMENTA 8
Relatório de Gestão da Diretoria do CONASS 2003/2005

2004 – CONASS DOCUMENTA 7
Acompanhamento e Avaliação da Atenção Primária

2004 – CONASS DOCUMENTA 6
Convergências e Divergências sobre a Gestão e Regionalização do SUS

2004 – CONASS DOCUMENTA 5
Assistência Farmacêutica: Medicamentos de
Dispensação em Caráter Excepcional

2004 – CONASS DOCUMENTA 4

Recursos Humanos: Um Desafio do Tamanho do SUS

2004 – CONASS DOCUMENTA 3

Para Entender a Gestão do Programa de Medicamentos de
Dispensação em Caráter Excepcional

2004 – CONASS DOCUMENTA 2

Atenção Primária – Seminário do CONASS para Construção de Consensos

2004 – CONASS DOCUMENTA 1

Estruturação da Área de Recursos Humanos nas
Secretarias Estaduais de Saúde dos Estados e do Distrito Federal

A ideia, ao se reformular o projeto gráfico do *CONASS Documenta*, está diretamente associada à assinatura da publicação – Cadernos de informação técnica e memória do CONASS – que além de não possuir uma periodicidade definida, aborda uma diversidade de conteúdos. A representação da etiqueta e da pasta plástica adotada na capa busca reafirmar o propósito de organizar, armazenar e distribuir o vasto conteúdo que o Programa Progestores se propõe a levar às Equipes Gestoras Estaduais do SUS e a pesquisadores de Saúde Pública por meio do *CONASS Documenta*.

Ao abrir a capa e adentrar a publicação, a marca *CONASS Documenta* dá espaço ao conteúdo, delegando às linhas e à cor a missão de manter a relação entre capa e miolo. As linhas utilizadas no miolo remetem às pautas de fichas e formulários, normalmente armazenados em pastas etiquetadas, mas o faz de forma sutil, buscando não interferir no fluxo de leitura.

O projeto gráfico do miolo é composto com as famílias tipográficas ITC Franklin Gothic Std e Charter BT, possui margens externas generosas a fim de oferecer conforto no manuseio do livro durante a leitura. O título corrente nas páginas pares possibilita a rápida identificação do exemplar quando fotocópias de parte do livro são utilizadas. Nas páginas ímpares, o logotipo *CONASS Documenta* complementa esta identificação. A numeração da página corrente em corpo destacado facilita a busca, e aplicada a cor predominante do volume, com contraste um pouco menor, diferencia-se nitidamente do corpo de texto corrido. O papel é o Alta Alvura, que possibilita um melhor contraste e fidelidade de cor.
