



Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária

**Encaminhando os compromissos
do Brasil para a 2ª Década de Ação**

OPAS/OMS no Brasil 9-10 junho 2022

RELATÓRIO DO EVENTO

UT-NMH, OPAS/OMS Brasil
9-10 de junho de 2022



OPAS

Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária: Encaminhando os compromissos do Brasil para a 2ª Década de Ação

(Relatório do Evento)

OPAS/BRA/NMH/22-0039

© **Organização Pan-Americana da Saúde 2022**

Alguns direitos reservados. Esta obra está disponível nos termos da licença Atribuição-NãoComercial-Compartilhual 3.0 OIG de Creative Commons ([CC BY-NC-SA 3.0 IGO](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/)).

De acordo com os termos desta licença, esta obra pode ser copiada, redistribuída e adaptada para fins não comerciais, desde que a nova obra seja publicada com a mesma licença Creative Commons, ou equivalente, e com a referência bibliográfica adequada. Em nenhuma circunstância deve-se dar a entender que a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) endossa uma determinada organização, produto ou serviço. O uso do logotipo da OPAS não é autorizado.

A OPAS adotou todas as precauções razoáveis para verificar as informações constantes desta publicação. No entanto, o material publicado está sendo distribuído sem nenhum tipo de garantia, seja expressa ou implícita. A responsabilidade pela interpretação e uso do material recai sobre o leitor. Em nenhum caso a OPAS será responsável por prejuízos decorrentes de sua utilização.

Sumário

Apresentação	3
Sumário executivo.....	4
Contexto e fundamentos da Reunião	6
Antecedentes.....	6
Objetivos e Resultados Esperados.....	7
Programação e dinâmica da Reunião na OPAS.....	8
Fundamentação da programação	9
Estrutura e dinâmica proposta para os painéis	10
Painéis temáticos, Práticas e Discussões	12
Mensagens da Abertura.....	12
O Plano de Ação Global para a 2ª Década de Ação	15
PAINEL 1 Pnatrans e Plano de Dant: Coordenação dos marcos programáticos para a década	16
PAINEL 2 Gestão da Velocidade	21
PAINEL 3 Gestão da Informação	25
PAINEL 4 Infraestrutura Viária e Planejamento do uso de Solo.....	30
PAINEL 5 Motocicletas: desafios e caminhos.....	35
PAINEL 6 Planejamento de Transporte e Inclusão: mobilidade, gênero e raça	41
Resumo das Apresentações de Práticas	48
Práticas 1: A visão de Sistemas Seguros em um Plano Municipal: a proposta de Fortaleza.....	48
Práticas 2: Fortalecendo a Fiscalização de Trânsito: A experiência do Detran-PA.....	49
Práticas 3: A Iniciativa Bloomberg no Brasil	50
Síntese analítica do evento.....	52
Eixo Informação e Governança	52
Eixo Planejamento e Gestão	53
Eixo Comunicação e Educação	56
Eixo Financiamento.....	58

Apresentação

Em agosto de 2020, em resposta aos apelos da 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária realizada em Estocolmo, Suécia, em 19-20 de janeiro do mesmo ano, a Assembleia Geral das Nações Unidas deliberou a convocação de uma Reunião de Alto Nível (RAN) na ONU sob o tema “O horizonte 2030 para a segurança viária: garantindo uma década de ação e entregas”.

Dado esse contexto, a OPAS/OMS no Brasil promoveu, entre 9-10 de junho de 2022, um encontro de autoridades, gestores e especialistas, prévio à RAN, sob o título “Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária: Encaminhando os Compromissos do Brasil para a 2ª Década de Ação”.

A Reunião na ONU deu-se, efetivamente, nos dias 30 de junho e 1º de julho de 2022, no marco da 76ª Assembleia Geral das Nações Unidas. O encontro prévio, realizado na OPAS, serviu a seu propósito de chamar a atenção para a RAN e subsidiar a participação da delegação brasileira em Nova York. Contudo, para além dessa contribuição mais imediata, as discussões na OPAS trouxeram à tona uma série de questões entendidas pelos participantes, como e oportunas para esta fase ainda inicial da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Este relatório procurou, nesse sentido, prestar-se ao registro dos principais pontos abordados no encontro realizado na OPAS/OMS no Brasil. Para tanto, o documento descreve primeiramente os antecedentes e as bases que fundamentaram a programação e a dinâmica do evento, assim como seus objetivos e resultados esperados. Na sequência, são descritas as discussões levadas a cabo na série de painéis e apresentações de práticas, com seus argumentos, sugestões e encaminhamentos. Ao fim, uma síntese analítica da Reunião é apresentada, ancorando-se na natureza complementar e interseccional dos conteúdos abordados, com pontos de atenção e recomendações assinaladas.

Sumário executivo

A Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária, realizada na sede da OPAS/OMS no Brasil em 9-10 de junho de 2022, objetivou incentivar e subsidiar a participação do país na Reunião de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito ocorrida na ONU em 30 de junho e 1 de julho de 2022.

A Reunião na OPAS buscou abordar as estratégias do Brasil para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. Para tal fim, foram reunidos presencialmente cerca de 60 participantes: representantes da OMS, acadêmicos, técnicos e gestores e pesquisadores das áreas de saúde, trânsito, transportes, segurança pública, planejamento urbano, de gestão da informação, bem como ONGs, associações profissionais, representantes de bancos de desenvolvimento e comunicadores sociais. A participação externa foi assegurada a partir e transmissão interativa de toda a sessão, em tempo real.

A programação do evento teve por base a abordagem de temas prementes na segurança viária no país e, como eixo, os desafios, potencialidades e formas de viabilizar das ações propostas nos principais marcos programáticos decenais nacionais no tema do trânsito (Pnatrans) e saúde (Plano de Dant).

As discussões se deram em painéis temáticos abordando: 1) A coordenação das ações para a década, a partir dos marcos nacionais; 2) A gestão da velocidade, dada sua expressão entre os fatores de risco; 3) A gestão da Informação, com ênfase na qualificação e integração de dados; 4) A infraestrutura viária segura, determinante na forma como os espaços de circulação são utilizados; 5) A segurança do uso de motocicletas e, por fim; 6) A perspectiva de gênero e raça no planejamento de transporte. Os painéis temáticos foram intercalados por três apresentações de boas práticas em atividades de fiscalização de trânsito; na proposição de um plano de ação municipal com base no sistema seguro e; na experiência de cidades brasileiras com a Iniciativa Bloomberg no país.

As discussões, argumentos e encaminhamentos realizados nos dois dias do evento são detalhados no corpo deste relatório. Um esforço de síntese, contudo, permite inferir as seguintes conclusões:

- Os marcos programáticos nacionais apresentam fundamentos e estratégias que, embora coordenados pela União, requer adesão e participação de Estados e Municípios, no escopo e seus mandatos, assim como comprometimento e determinação política para garantir a viabilidade orçamentaria das ações e entregas propostas.
- A velocidade consolida-se com principal fator de risco a ser endereçado. A produção do ambiente de circulação, especialmente a infraestrutura e o desenho urbano que favorecem ou desincentivam a velocidade, assumem papel mais relevante, em consonância com as orienta-

ções do Plano de Ação da ONU para a década. Não obstante o fator velocidade ter permeado todos os painéis e apresentações, nota-se ainda um excesso de cautela e timidez em atacar frontal e explicitamente o tema, com o vigor e coragem política que a questão demanda.

- A qualificação, integração e promoção da interoperabilidade de dados em nível nacional, voltados ao monitoramento, predição e subsídio às políticas públicas de segurança viária, é tarefa necessária, mas também desafiadora. Sua execução, exigida pela comunidade de segurança viária, requer gestão e aprofundamento do diálogo entre as instituições que coletam, tratam e analisam dados para a produção da informação, dentro das limitações técnicas e ditames legais vigentes.
- Assim como os princípios da visão zero/sistema seguro, os preceitos de infraestrutura viária segura e planejamento e uso do solo parecem ter ampliado sua aceitação e internalização, do ponto de vista conceitual. Do ponto de vista prático, sua concretização requer mais determinação na execução e o auxílio de dispositivos legais que a assegure.
- Há muito a se aperfeiçoar na forma com que comunicamos riscos e benefícios de um trânsito seguro e da mobilidade sustentável, propiciando pautas positivas. Mais do que prescrever comportamentos, os processos educativos devem melhor compreender os contextos que geram atitudes e procedimentos. Deve ainda interagir com as iniciativas nos outros campos de atuação da segurança viária e retroalimentá-las a partir do melhor entendimento da condição dos usuários das vias.
- No caso do uso massivo e frequentemente inseguro das motos, a questão da segurança viária se confunde fortemente com os contextos socioeconômicos. Refletem explicitamente, assim, as macropolíticas de transportes (e suas deficiências), as questões de emprego, educação e as exclusões históricas de vários segmentos a espaços, bens e serviços. Os construtos e fórmulas da segurança viária clássica (e.g.: os três “Es”) parecem limitados para o entendimento e enfrentamento desta questão contemporânea. Um esforço urgente de melhor compreensão da questão e endereçamento de políticas públicas se faz necessário para atacar o tema, sem incorrer em soluções paliativas ou insustentáveis.
- Dados e evidências são fundamentais para mapear e agir em favor da equidade de gênero e raça nos transportes, além da atenção a segmentos desfavorecidos na mobilidade (e.g.: idosos, pessoas com deficiência). Contudo, ao tempo em que os mapeamentos permitem identificar e reconhecer diferenças, isto, por si, não apaga os vieses. Há que garantir a representatividade da diversidade nas instâncias decisórias.

Contexto e fundamentos da Reunião

Antecedentes

Em fevereiro de 2020, Ministros, Chefes de Delegação e representantes de organizações internacionais, regionais e sub-regionais, organizações governamentais e não governamentais e o setor privado, reunidos na Suécia para a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária¹, firmaram a Declaração de Estocolmo², reforçando compromissos assumidos e chamando a ações voltadas aos temas centrais endereçados naquele encontro.

3rd Global Ministerial Conference on Road Safety website



O documento, aprovado em sintonia com a Agenda 2030 para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), conclamou uma reunião em nível de Chefes do Estado e de governo, no marco da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), de modo a avançar em favor de “uma redução de 50% nas mortes e lesões ao longo da próxima década a caminho da Visão Zero até 2050”.

Em setembro de 2020, a Assembleia Geral das Nações Unidas, principal órgão decisório da ONU, atendeu aos apelos de Estocolmo, endossando o teor da Declaração por meio da Res. A/RES/74/299³. Neste ato, a AGNU proclamou o período 2021-2030 como a 2ª década de ação pela segurança no trânsito, e decide pela realização de uma Reunião de Alto Nível (RAN) sobre Segurança Viária Global para, no mais tardar, 2022, no marco da AGNU.

Essa Reunião de Alto Nível com escopo, modalidades e organização definidos em julho de 2021 pela Res. A/RES/75/308⁴, deu-se efetivamente nos dias 30 de junho e 1º de julho de 2022, durante a 76ª Assembleia Geral das Nações Unidas, sob o tema “O horizonte 2030 para a segurança viária: garantindo uma década de ação e entregas”, visando “[...] abordar lacunas e desafios, bem como mobilizar as lideranças políticas e promover a colaboração multissetorial”.

¹ The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety [[b](#)]

² The Stockholm Declaration on Road Safety [[b](#)]

³ Res. 74/299. Improving global road safety. UNGA, 2 Sep 2020 [[b](#)]

⁴ Res. 75/308. Improving global road safety. UNGA, 2 Jul 2021 [[b](#)]

A Organização Mundial da Saúde (OMS), a partir do mandato que lhe foi conferido pela Nações Unidas em 2004 (A/RES/58/289⁵), vem coordenando, junto a agências regionais do sistema ONU e colaboradores, os esforços globais pela redução das lesões e mortes no trânsito. Desde então, a Organização Pan-americana da Saúde no Brasil (OPAS/OMS BRA), alinhada às diretrizes de seu Escritório Central em Washington D.C., vem trabalhando regularmente o tema da segurança viária em cooperação técnica com os governos brasileiros em diferentes níveis de gestão, bem como com a sociedade civil organizada, universidades e outros atores em áreas afetadas ao trânsito.

Nessa linha, em apoio à participação do Brasil na Reunião na ONU, a OPAS/OMS no Brasil realizou, em sua sede, um encontro de autoridades, gestores e especialistas, preparatória a esta RAN. Esse encontro, promovido a partir da Unidade Técnica de Determinantes da Saúde, Doenças não Transmissíveis e Saúde Mental da OPAS/OMS no Brasil, teve apoio de suas contrapartes nos Ministério da Saúde e Infraestrutura brasileiros e da OMS. O evento foi desenvolvido a partir dos objetivos e resultados esperados adiante definidos.

Paho TV



Objetivos e Resultados Esperados

O Brasil possui marcos programáticos nacionais em resposta às resoluções e recomendações das Nações Unidas e da OMS para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, identificáveis, principalmente, no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – **Pnatrans**⁶ e no Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030⁷ (**Plano de Dant**) pelo do setor de saúde.

⁵ Res. 58/289. Improving global road safety. UNGA, 11 May 2004 [b]

⁶ Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 [b]

⁷ Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. – Brasília: Ministério da Saúde, 2021. [b]

Nesse contexto, e em face ao tema definido para a RAN, enfatizando ações e entregas, o evento na OPAS buscou reunir atores que abordassem as lacunas e potencialidades para a segurança viária no país. Esse debate se deu a partir, especialmente, das ações propostas nos marcos programáticos nacionais, visando a proporcionar à equipe brasileira de participantes da reunião na ONU com elementos que os auxiliassem em seus intercâmbios em favor das metas assumidas para a 2ª década de ação pela segurança no trânsito. Os objetivos e resultados esperados para o encontro na OPAS foram assim resumidos:

Objetivo Geral

- Proporcionar a discussão das estratégias e alternativas para ações no marco da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 no país.

Objetivos Específicos

- Chamar atenção para a Reunião na AGNU e seus objetivos, incentivando o diálogo intersetorial com múltiplos atores em segurança viária no país.
- Disseminar práticas, planos e estratégias para a segurança viária e a mobilidade sustentável.
- Discutir os desafios e as potencialidades das ações propostas nos marcos brasileiros para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito.
- Produzir uma síntese os principais pontos abordados no evento.

Resultados esperados

- Equipe brasileira de participantes da RAN subsidiados com elementos que os auxiliem em seus intercâmbios e buscas por colaboração em favor do alcance das metas propostas para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030
- Temas afetos às questões de segurança viária no Brasil, no marco da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 endereçados, sistematizados e documentados.

Programação e dinâmica da Reunião na OPAS

Para a consecução dos objetivos e resultados esperados propôs-se um evento em dois dias, compreendendo painéis dialogados, intercalados com apresentações de boas práticas. O evento deu-se de forma majoritariamente presencial, no auditório Carlisle Guerra, na OPAS/OMS no Brasil em Brasília. Todas as seções foram transmitidas pelo canal PAHO TV no YouTube, onde pode ser acessada íntegra dos dois dias do evento⁸.

⁸ Reunião de Atores em Segurança Viária - 09 de Junho - ÁUDIO ORIGINAL [\[b\]](#); Reunião de Atores em Segurança Viária - 10 de Junho - ÁUDIO ORIGINAL [\[b\]](#); Reunião de Atores em Segurança Viária - 09 de Junho - ÁUDIO PORTUGUÊS [\[b\]](#); Reunião de Atores em Segurança Viária - 10 de Junho - ÁUDIO PORTUGUÊS [\[b\]](#).

Fundamentação da programação

O Pnatrans, instituído em 2018⁹, foi revisado entre 2020 e 2021 sob a coordenação da Secretaria Nacional de Trânsito, no Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra), tendo sido posteriormente atualizado e regulamentado em 2021¹⁰, à luz dos encaminhamentos globais de 2020. A revisão do Pnatrans permitiu, portanto, a incorporação, em seu escopo, das diretrizes da 2ª década de ação pela segurança no trânsito e do Plano Global de Segurança no Trânsito 2021-2030¹¹ para ela desenvolvido, gerando um documento¹² que apresentou, em seis pilares temáticos, a proposição de ações para o atual decênio.

No âmbito da Saúde, o Plano de Dant apresenta-se como diretriz do Ministério da Saúde para a prevenção dos fatores de risco para a promoção da saúde da população. Este marco, ao abranger os *agravos*, que não constavam no Plano análogo que o antecedeu¹³, inclui os traumatismos causados por sinistros de trânsito. O Plano, em sintonia com os ODS, propõe um conjunto de ações estratégicas onde a morbimortalidade de usuários de motocicletas é destacada.

A programação da Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária proposta levou em conta aspectos como a importância estratégica dos temas eleitos, sua relevância no contexto nacional, seus endereçamentos no marco programático do Pnatrans (que abarcam os temas considerados no Plano de Dant); no Plano de Ação Global de Segurança no Trânsito 2021-2030; em ações recomendadas no pacote Salvar VIDAS¹⁴; nas Metas de Desempenho Voluntárias para Fatores de Risco no Trânsito¹⁵ e nas metas dos ODS¹⁶, como indicado na Tabela 1.

⁹ Brasil. Lei Nº 13.614, De 11 de Janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Brasília, DF. 2018. [\[b\]](#)

¹⁰ Resolução Contran Nº 870, De 13 De Setembro de 2021. Dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito. Brasília, DF. 2021 [\[b\]](#)

¹¹ World Health Organization. Global Plan for Decade of Action for Road Safety 2021-2030. Geneva: WHO; 2020. [\[b\]](#)

¹² Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 [\[b\]](#)

¹³ Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. Plano de ações estratégicas para o enfrentamento das doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) no Brasil. 2011-2022 / Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. – Brasília : Ministério da Saúde, 2011. 160 p. : il. – (Série B. Textos Básicos de Saúde) [\[b\]](#)

¹⁴ Salvar VIDAS – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. Brasília, DF: OPS; 2018. [\[b\]](#)

¹⁵ As Metas de desempenho voluntárias para fatores de risco de segurança no trânsito e mecanismos de prestação de serviços [\[b\]](#) foram adotadas pelos Estados Membros em 21 de novembro de 2017 como uma forma de guiar os esforços dos países e acelerar o progresso rumo a estradas mais seguras. O processo que levou à elaboração dessas metas foi facilitado pela OMS, com a plena participação dos Estados Membros e em colaboração com organizações do sistema das Nações Unidas (incluindo as comissões regionais das Nações Unidas), através dos mecanismos existentes (incluindo a Colaboração das Nações pela Segurança no Trânsito), conforme solicitado pela Assembleia Geral ([A/Res/70/260](#)) e pela Assembleia Mundial da Saúde (WHA 69.7) [\[b\]](#).

¹⁶ Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [\[b\]](#).

Tabela 1. Correlações dos marcos globais e nacionais para a segurança viária

Plano Global de 2021-2030	PNATRANS	Pacote Salvar VIDAS	Metas de Desemp.	ODS
Parte II Ações Recomendadas				
▪ Transp. multimodal e plan. de uso de solo	Pilares 1, 2 e 4	Infraestrutura Viária Segura	-	3.6; 11.2
▪ Infraestrutura viária segura	Pilar 2	Infraestrutura Viária Segura	3, 4 e 6.	3.6
▪ Segurança do veículo	Pilar 3	Normas de segurança veicular.	5	3.6
▪ Uso seguro da via	Pilar 4	Liderança na segurança no trânsito	6,7,8 e 9	3.6
▪ Resposta pós-sinistro	Pilar 5	Sobrevivência pós-acidente	12	3.6
Parte III Requisitos para implementação				
▪ Financiamento	Pilar 1	Liderança na segurança no trânsito	-	3.6; 11.2
▪ Marcos legais	Pilares 1, 3, e 6	Liderança na segurança no trânsito	1,2,4, 5,10,11	3.6
▪ Gestão de velocidade	Pilares 2, 4 e 6	Gestão da Velocidade	6	3.6
▪ Desenvolvimento de Capacidades	Pilares 1, 2, 4 e 6	Liderança na segurança no trânsito	-	3.6
▪ Persp. de gênero no planejamento de transporte	Pilar 2	Infraestrutura Viária Segura	-	3.6; 11.2
▪ Adaptando tecnologias ao Sistema Seguro	Pilares 2 e 3	Normas de segurança veicular	3, 5	3.6

Fontes: Plano Global de Segurança no Trânsito 2021-2030; PNATRANS 2021; Pacote Salvar VIDAS; Metas de Desempenho Voluntárias para Fatores de Risco de Segura no Trânsito; Agenda 2030

Estrutura e dinâmica proposta para os painéis

Tendo em conta a matriz acima apresentada, assim como a ponderação das oportunidades e disponibilidades de participantes, chegou-se a uma programação com uma sequência de seis painéis que abordassem, respectivamente:

1. A **coordenação das ações para a década**, a partir dos marcos programáticos nacionais;
2. A **gestão da velocidade**, destacada entre os principais fatores de risco no trânsito;
3. A **gestão da Informação**, com ênfase aos desafios da qualificação e da integração de dados;
4. A **infraestrutura viária segura**, determinante na forma como os espaços de circulação são utilizados, assim como e sua contribuição para a promoção da mobilidade sustentável;
5. A **segurança no uso de motocicletas**, um desafio no âmbito nacional e regional e, por fim;
6. A **perspectiva de gênero e raça no planejamento de transporte**, contemplando os encaminhamentos de Estocolmo¹⁷ e do Plano Global, para a 2ª Década de Ação, e em atenção às diretrizes dos ODS nos aspectos afetos à equidade e inclusão.

As apresentações de práticas centram-se em experiência brasileiras em:

1. **Atividades de fiscalização de trânsito**, em uma UF brasileira;
2. a proposição de um **plano de ação municipal com base no sistema seguro** e;
3. a **experiência de cidades da iniciativa Bloomberg no país**.

¹⁷ Stockholm Declaration/Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 [b]

Cada um dos painéis e apresentação de práticas foram planejados para uma duração média de 60 minutos, e deram-se, em geral, em formato de um(a) mediador(a) e até quatro painelistas, onde breves apresentações foram utilizadas como disparadores dos debates. A dinâmica dos painéis foi definida por seus idealizadores e moderadoras, coordenados pela OPAS/OMS BRA, com a orientação geral no sentido de os painéis se darem de forma dialógica, buscando discutir genuinamente os desafios e as possibilidades de entregas efetivas.

O evento contou com uma relatoria dedicada, acompanhado todas as seções e encarregando-se de apresentar uma síntese analítica ao fim de cada dia do evento. A programação do evento assumiu a conformação na agenda detalhada no website da OPAS/OMS no Brasil¹⁸:

Programa

Reunião de Atores em Segurança Viária

Encaminhando os compromissos do Brasil para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito

OPAS/OMS Brasil, Brasília 9-10 Junho de 2022

Quinta feira, 9 de junho de 2022	Sexta feira, 10 de junho de 2022
08h00 Acolhida e Registros	09h00 PAINEL 4: Infraestrutura Viária e Planejamento do uso de Solo
09h00 Cerimônia de abertura	10h10 Práticas 3: Iniciativa Bloomberg no Brasil
09h45 Objetivos da reunião e resultados esperados	11h00 Intervalo para café
09h50 Plano de Ação Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030	11h20 Painel 5: A questão das motocicletas: desafios e caminhos
10h00 Intervalo para café	12h20 Almoço
10h30 PAINEL 1: PNATRANS e Plano de DANT – Coordenação dos marcos programáticos para a década	14h00 Painel 6: Planejamento de Transporte e Inclusão: mobilidade, gênero e raça
11h35 Práticas 1: Adotando a visão de Sistemas Seguros no Plano Municipal: A proposta de Fortaleza.	15h10 Balanço do evento
12h20 Almoço	15h30 Encerramento
14h00 PAINEL 2: Gestão da Velocidade	16h00 Coquetel de encerramento
15h05 Práticas 2: Fortalecendo a Fiscalização de Trânsito: A experiência do DETRAN-PA	
15h45 PAINEL 3: Gestão da informação	
16h45 Resumo do dia	



¹⁸ OPAS/OMS no Brasil: Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária [b]

Painéis temáticos, Práticas e Discussões

Esta seção resume os principais temas e discussões, sugestões e encaminhamentos, bem como os destaques trazidas nos seis painéis e a nas três apresentações de práticas ao longo dos dois dias do evento.

Karina Zambrana



Mensagens da Abertura

A mobilidade é um direito humano fundamental. Entende-la como tal demanda uma mudança de paradigma. É essa a essência do Plano Global: um chamado a uma nova forma de vermos a mobilidade.

Nhan Tran,
Organização
Mundial da Saúde

Os participantes da Reunião foram recepcionados por **Miguel Aragón**, Coordenador da Unidade Técnica de Doenças Transmissíveis e Determinantes Ambientais da Saúde. Aragón assinalou os impactos dos sinistros de trânsito no setor de saúde. Pontuou que, apesar dos avanços no Brasil no último decênio, há muito ainda por fazer, saudando o encontro para apoiar esse processo.

Nhan Tran, Chefe de Unidade de Segurança e Mobilidade da OMS, lembrou o protagonismo do Brasil ao sediar a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança Viária em 2015. Não obstante os desafios no horizonte, reconheceu os progressos, e o fato de Reunião na OPAS estar acontecendo demonstra. Lembrou que, além dos sinistros, há outros aspectos do trânsito que devem ser abordados. Nosso sistema de transportes, ressaltou, não é sustentável em termos ambientais, pela nossa dependência da automóveis e no que concerne o sedentarismo e seu impacto nas enfermidades não transmissíveis.

Karina Zambrana



Nhan assinalou o papel da mobilidade como instrumento para a viabilização e acessos a bens e a serviços essenciais, o que a torna um direito humano fundamental e, portanto, chave para os ODS. Entender a mobilidade como tal demanda mudar a forma de abordá-la. Requer um pensamento transformador, uma mudança de paradigma. E é essa a essência do que se tem no Plano Global para a 2ª década de ação: um chamado a uma nova forma de ver a mobilidade e buscar de caminhos para a segurança viária com um esforço intersetorial.

Pontuou, por fim, que quando nos comprometemos novamente a reduzir a mortes no trânsito em 50%, houve um questionamento sobre tal meta ser realista para países em diferentes estágios. “Sim!” afirmou. “Pode ser algo ambicioso para ser feito de uma só vez. Mas se logramos algo como 7% na redução de mortes a cada ano, ao final da década teremos superado os 50%”.

Karina Zambrana



Na sequência, a Deputada Federal **Christiane Yared** ressaltou a forma como o Congresso Nacional combate de maneira desigual a batalha pela segurança viária. Lembrou a tragédia que acometeu sua família e sua inspiração por sua luta como mãe, como cidadã e como parlamentar. Apontou a forma devastadora com que os sinistros e trânsito afetam as famílias e a importância do conhecimento como forma de incentivar o comprometimento das pessoas com a causa. A deputada assinalou ainda sua insatisfação com o sistema judiciário brasileiro nas questões afetadas às medidas no tema da segurança no trânsito.

Mais que um Plano para a Década de Ação, o Brasil tem uma estratégia de implementação.

Frederico Carneiro,
Senatran/Minfra

A Diretora Substituta do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância da Secretaria de Vigilância em Saúde, **Patricia Vasconcelos**, considerou que o encontro na OPAS simboliza uma convergência que, mais do que reduzir mortes no trânsito, visa promover a saúde e a qualidade de vida. Lembrou da carga social e econômica dos acidentes e a condição de questão de saúde pública que o problema representa. Assinalou do empenho do Ministério da Saúde nos últimos anos como no Projeto Vida no Trânsito, a qualificação da informação, a integração intersetorial, o *advocacy* e o compromisso com o tema da segurança viária. Pontuou ainda a aproximação recente com Ministério da Infraestrutura.

O Secretário Nacional de Trânsito, **Frederico Carneiro**, por fim, afirmou que o Brasil tem um plano para Década a ser apresentado em Nova York: o Pntrans, lei promulgada em 2018 pelo Congresso Nacional e revisada em 2021 sob a coordenação da Senatran, com 154 ações propostas por um grupo representativo de especialistas e da sociedade civil. O Secretário afirmou que há, portanto, mais que um plano, uma estratégia de implementação. Reforçou o empenho do governo com o tema, em especial a elevação do então Departamento Nacional de trânsito para a condição de Secretaria, no âmbito do Ministério da Infraestrutura. Lembrando o lema do Plano (Junto salvamos vidas), Secretário reafirmou a importância do trabalho intersetorial conjunto.

À abertura seguiu-se uma apresentação dos objetivos e resultados esperados para a Reunião na OPAS, assim como programação para os dois dias.

O Plano de Ação Global para a 2ª Década de Ação

Karina Zambrana

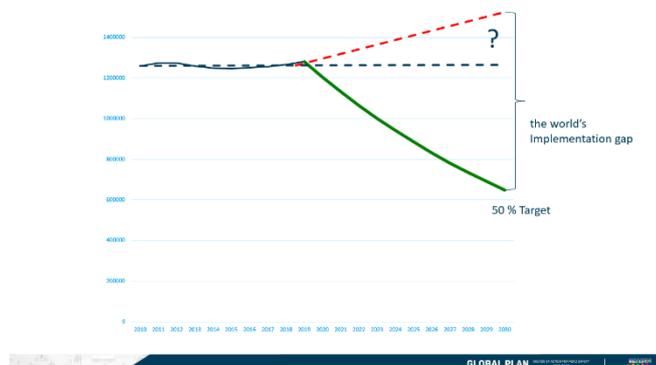
Planos, políticas e regulação são fundamentais, mas não suficientes. Além de formar capacidades, há que garantir espaços nos orçamentos para assegurar as entregas.

Matts-Åke Belin,
Organização
Mundial da Saúde

Matts-Åke Belin, Líder Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito da Organização Mundial da Saúde, fez um resgate da trajetória da OMS na temática da segurança viária desde 2004. Matts ressaltou a 3ª Conferência Ministerial Global em 2020 como momento de avaliar a década anterior e para projetar a atual. Referiu também à importância da Reunião de Alto Nível em Nova York, não apenas como tema setorial de transportes, mas como algo que concerne várias áreas dos governos.



Matts enfatizou a mobilidade segura como necessidade humana básica, como componente de sustentabilidade e a necessidade de uma abordagem sistêmica assim como a importância da tecnologia, da implementação e colaboração multisetorial. Lembrou que Planos e Políticas devem ter foco em sua implementação, com a garantia de seus financiamentos.



Pnatrans e Plano de Dant: Coordenação dos marcos programáticos para a década

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) consiste na proposta do governo brasileiro para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, no campo da segurança viária, enquanto o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos não Transmissíveis no Brasil 2021-2030 (Plano de Dant) compreende a diretriz desenvolvida pelo do setor de saúde para o tema do trânsito durante a década.

Paho TV



Ao tempo em que o Plano de Dant abarca a mobilidade segura, no capítulo “Ações Estratégicas para Enfrentamento das DANT”, nos eixos de Promoção da Saúde, Vigilância e Fatores de Risco, o 1º Pilar do Pnatrans busca assegurar o compromisso político e a responsabilidade no mais alto nível, estabelecendo estratégias e planos de ação subnacionais. Este pilar responde pela gestão e coordenação do plano e contempla, em seu escopo, os itens referidos no componente “Liderança” do pacote Salvar VIDAS: Criar um órgão para coordenar a segurança no trânsito; elaborar e financiar uma estratégia; avaliar os impactos; gerir a informação e obter apoio público por meio da educação e campanhas. O Pnatrans compreende ainda iniciativas relacionadas a identificar fontes de financiamento e responde a 1ª das Metas de Desempenho Voluntárias para Fatores de Risco de Segura no Trânsito da ONU, relacionada a estabelecer um plano de ação nacional multissetorial abrangente, com metas e prazos.

Este primeiro e painel abordou propostas, os desafios e as possibilidades das ações nos marcos do Pnatrans e do Plano de Dant. O painel, mediado pelo Jornalista **J. Pedro Correa**, (JPC Communication), teve em sua composição o Secretário Nacional de Trânsito **Frederico Carneiro**; a Diretora Substituta do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância DAENT/SVS do Ministério da

Saúde, **Patrícia Vasconcelos**; **Matts-Åke Belin**, Líder Global para a Década de Ação para a Segurança no Trânsito (OMS) e **Rebeca (Becky) Bavinger**, Oficial de Programa do Departamento de Saúde Pública, Bloomberg Philanthropies.

Para iniciar o debate foram resumidas as linhas gerais do Pnatrans e do Plano de Dant. Dado esse contexto, o Secretário Frederico Carneiro notou o desafio para a construção da estratégia do plano brasileiro, dadas as diferenças das realidades em um país de dimensões continentais. Para tanto, a revisão do Pnatrans demandou consulta pública com atores diversos. Para a impulsionar a implantação do Plano, a estratégia foi visitar os estados.



A política nacional de trânsito prevê mandatos e competências. O governo federal tem atuado nesse arranjo institucional, na gestão, coordenação e apostas em parcerias. Este é o grande ativo da Senatran.

Frederico Carneiro,
Senatran/MInfra

Frederico notou, nas visitas que realizou nos estados, iniciativas em curso como o Projeto Vida no Trânsito (PVT), que vão ao encontro dos propósitos do Pnatrans. Assinalou ainda que as revisões bienais do Plano poderão colher as particularidades locais. Respondendo ao Moderador sobre “o que o Brasil pensa levar à Reunião na ONU”, Frederico disse que apresentaria o processo de construção do Pnatrans, com sua legitimidade de construção coletiva, com atores e especialistas de diversas áreas e regiões do país. Reforçará também o compromisso de implementação do plano em todas as Unidades da Federação.

O mediador identificou que há nessa proposta uma delegação de atribuições a Estados e Municípios que, ao que se sabe, não dispõem de um orçamento que permita a realização dos planos previstos no Pnatrans, a exemplo da Senatran. Nesse sentido, instou o Secretário a responder sobre sua estratégia para desenvolver os programas idealizados. Frederico assinalou que há uma política nacional de trânsito descentralizada, que prevê mandatos e competências. Assim, inclusive em respeito ao pacto federativo, o governo federal tem atuado dentro desse arranjo institucional, na gestão, na coordenação e na aposta em parcerias. Este seria o grande ativo da Senatran. Citou como exemplo os cursos de capacitação que já vêm sendo desenvolvido, lembrando ainda a arrecadação dos Detran, como fonte dos recursos, e à vocação da Secretaria Nacional de Trânsito como ente e componente articulador.

Não é justo que recursos e esforços como as das polícias sejam tão demandados para garantir que profissionais de uma empresa de transporte cumpram leis quando a própria empresa deveria fazê-lo.

Matts-Åke Belin,
Organização
Mundial da Saúde

Perguntado sobre as diferenças entre a 1ª e a 2ª décadas de Ação, Matts-Åke Belin entende que entre 2011-2020 tivemos estratégias, planos nacionais e políticas implementadas em muitos países, verificáveis por meio dos relatórios globais. Agora, na atual década, precisamos acelerar o processo de *entregas*, a implementação baseada nos planos idealizados e buscar garantir que também tenhamos os recursos suficientes. Matts enfatizou a importância de a iniciativa privada dever ter um maior engajamento nesta década. Os processos de internalização da segurança viária no setor privado tendem a levar muitos anos. Não é preciso que esperemos tanto. Ademais, não é correto, por exemplo, que recursos e esforços como os demandados das polícias sejam tão demandados para garantir que os profissionais de uma empresa de transporte cumpram leis sobre os limites de velocidade, condução sob efeito e álcool ou uso de cinto de segurança, quando a própria empresa deveria fazê-lo.

Questionada sobre as estratégias do Ministério da saúde para a década atual, Patrícia Vasconcelos lembrou que os esforços para o primeiro decênio foram bastante centrados no Projeto Vida no Trânsito, com seus atributos de promover ações intersetoriais com base nas evidências, trazidas pela informação qualificada. No atual cenário, este projeto, precisa ser fortalecido, com suas lições aprendidas e com seu legado aproveitado. Mas devem ser adaptados ao contexto atual, nos marcos do Sistema e da Política Nacional de Trânsito. Para tanto, um ponto fundamental é o de reforçar o papel dos estados.

Paho TV



As convergências no Plano de Dant matriciam recursos e ações. Unindo os esforços, otimizam-se os recursos: não apenas os financeiros, mas o de pessoal e de estratégias técnicas.

Patrícia Vasconcelos,
Ministério da Saúde

Patrícia trouxe ainda a contribuição que o Plano de Dant traz ao tema da segurança viária, tanto pelo alinhamento deste aos planos e marcos globais (como os ODS), quanto pela conexão com a atenção a fatores de risco e prevenção, exemplificados na iniciativa de *ruas completas*. Essa iniciativa, ao tempo que propicia a redução de lesões e mortes no trânsito, também promove saúde. Destacou-se ainda o compromisso com o tema das motos assumidos no Plano de Dant, elaborado a várias mãos, passando por ampla consulta pública.

A diretora substituta também enfatizou o componente de intersectorialidade do Plano, em sua proposição e planejamento integrado, formação de redes e análises de convergências. No tocante aos recursos, assinalando a intervenção do Secretário Frederico, lembrou que as convergências previstas no Plano de Dant matriciam recursos e ações. Assim, a união de esforços permite otimizar recursos não apenas financeiros, mas de pessoal e estratégias técnicas.

Patrícia identificou as convergências entre o Pnatrans e Plano de Dant em pontos como o fortalecimento da gestão intersectorial, em vários níveis de governo, facilitada com aproximação do Ministério da Saúde e a Senatran. Citou o fortalecimento e expansão do Projeto Vida no Trânsito, a partir de um alinhamento das estruturas institucionais que permeiam Pnatrans e o PVT; as convergências no âmbito da comunicação, no estabelecimento das diretrizes para essas campanhas, na capacitação e treinamento no uso dos instrumentos e métodos de comunicação, com apoio da OPAS; a promoção da mobilidade ativa e a qualificação a informação. No campo da educação, citou o programa Saúde nas Escolas (PSE, em parceria com o Ministério da Educação), podendo reforçar ainda mais o componente do trânsito no meio escolar.

Becky Bavinger foi convidada a falar sobre a experiência da iniciativa Bloomberg no plano global e nacional, bem como recomendações em função das lições aprendidas. A Bloomberg Philanthropies, segundo Bavinger, prima por usar uma abordagem baseada em dados. Assim, quando firma parcerias com as cidades, aconselha primeiramente a coletar e analisar os seus dados, de forma a melhor e entender quem está sendo vitimado nas vias e identificar os fatores de risco correlatos. Enfatizou a velocidade como principal fator de risco e a necessidade da construção de ambientes seguros. Para tanto, sugeriu que se recorra aos estudos do Banco Mundial e da OMS para as evidências acerca dos benefícios da gestão da velocidade e melhores formas de divulgá-los.

O mediador questionou a representante da Bloomberg sobre como lidar com o desafio da construção de uma cultura de trânsito, ausente em muitos dos países em que instituição atua. Pela experiência amalhada desde 2017, Becky assinala a importância do papel das lideranças – prefeitos, governadores, parlamentares ou mesmo o presidente. Disse ainda sobre os efeitos dos projetos implementados para obter apoio do público; sobre as abordagens serem

abrangentes, focando não somente comportamentos, mas infraestrutura seguras para todos os usuários das vias. Citou também a busca do apoio público, trabalhando com ONGs e ações da sociedade civil que advogam a causa do trânsito; ações com apoio da mídia – em especial angariar apoio de jornalistas.

Registrou-se, pelo público que acompanhou o evento pela internet (Paho TV), manifestações quanto a necessidade, na abertura, de representação de Estados e Municípios, fundamentais às expectativas do Pnatrans e do Plano de Dant. Também foi reforçado que, sem determinação política e orçamentos os planos podem ter efeito aquém do esperado, ou sequer serem iniciados.

DESTAQUES DO PRIMEIRO PAINEL

- O grande ativo da Senatran é seu papel de gestor do sistema e do Pnatrans, articulando, facilitando parcerias e estratégias.
- Iniciativas em curso, como o PVT e outras propostas locais, convergem com o propósito central do Pnatrans.
- O plano de Dant traz um componente de intersetorialidade, planejamento integrado, de formação de redes e análises de convergências, em favor das estratégias voltadas à segurança viária.
- Planos, políticas são fundamentais, mas não suficientes para garantir a implementação. As entregas requerem a garantia de recursos.
- Proposições baseadas em dados e evidências facilitam a implementação de iniciativas em favor da segurança viária.

Painel 2

Gestão da Velocidade

Não obstante os diversos fatores de risco em segurança viária, a Conferência Ministerial Global na Suécia, em 2020, foi pródiga em destacar a velocidade, lembrando a importância da redução da energia cinética nas vias urbanas, especialmente naquelas onde veículos e usuários vulneráveis se misturam.

A Declaração de Estocolmo observou que os esforços para reduzir a velocidade tem ainda um impacto benéfico na qualidade do ar e nas mudanças climáticas, além de reduzir mortes e feridos no trânsito. Essa ênfase reproduz o destaque dado a este fator como o primeiro componente das intervenções prioritárias do pacote “Salvar VIDAS”, e uma Meta de Desempenho Voluntária isolada: “Até 2030, reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade”.



O 2º Painel levou em conta as proposições do Pnatrans, especialmente nos Pilares 2 (Vias Seguras) e 6 (Normatização e Fiscalização), e explorou lacunas e alternativas para o enfrentamento do excesso de velocidade.

O painel, moderado por **Michelle Andrade**, docente do Programa de Pós-graduação em Transportes da Universidade de Brasília (PPGT/UnB), contou com **Bruno Rizzon**, Analista de Segurança Viária da WRI Brasil; **Eduardo Pompeo Martins**, Gerente de Projetos da Global Designing Cities Initiative (GDCI); com a Psicóloga **Ingrid Luiza Neto**, Pesquisadora do Laboratório de Psicologia Ambiental da UnB e, remotamente, com **Juan Miguel Velásquez Torres**, Especialista em Transportes, da Global Road Safety Facility (GRSF)/Banco Mundial.

Michelle Andrade, em apresentação disparadora, iniciou lembrando que a velocidade não costuma estar associada a aspectos negativos. A necessidade de “desacelerar”, nesse sentido, parece contraditória ao ritmo da vida contemporânea. Michelle entende que as pessoas parecem não reconhecer os riscos inerentes à velocidade, sendo importante discutir como avançar nesse sentido. Ingrid Neto corroborou esta percepção como um fenômeno geral, lembrando que as pessoas que frequentemente excedem a velocidade não são necessariamente as que tem uns altos *scores* de agressividade no trânsito.

Paho TV



***Durante décadas
nossas cidades
foram adaptadas
mover o maior
volume possível
de automóveis,
com maior
velocidade.***

**Eduardo Pompeo,
GDCI Brasil**

Eduardo Pompeo assinalou que há que pensar o quanto a configuração das nossas ruas e avenidas tem contribuído para comportamentos inseguros. Durante décadas nossas cidades foram adaptadas para o carro, de modo a mover o maior volume possível de automóveis, com maior velocidade. Citou estudos apontando que cada metro adicional de distância de travessia aumenta em 6% o risco de atropelamento. Pompeu lembrou que vários elementos do desenho urbano como cruzamentos compactos, redução dos raios de curvatura nas esquinas e o material dos pavimentos podem, efetivamente, contribuir para a segurança aos usuários das vias e promover a mobilidade sustentável.

Bruno Rizzon indicou três aspectos estruturantes dos paradigmas: princípios, ações e estrutura de gestão. O Pnatrans, lograria essas três dimensões, não apenas por atacar a questão da velocidade, mas a infraestrutura que a propicia, pois propõem readequar velocidades e propiciar uma infraestrutura segura.

Paho TV



Esta infraestrutura ajudaria não apenas a que os usuários entendam o contexto da via, para quem a prioridade está sendo dada, mas também na garantia da fiscalização dos limites estabelecidos. Lembra que vias seguras “autofiscalizáveis” logram, por si só, pelo desenho que apresentam, que os limites sejam respeitados. Isso, por sua vez, alivia muito do peso da ação de fiscalização.

Paho TV



Ingrid Neto entende que uma série de variáveis situacionais contribuem para alguém cometer as infrações de velocidade, sem necessária intenção de fazê-lo, mas muitas ações educativas partem da premissa de que há sempre essa intenção deliberada. O componente ambiental, nesse sentido, pode ajudar. Para transformar o ambiente que instiga a velocidade, a educação não deve limitar-se a ditar comportamentos, mas em ensinar a população a ver as vantagens e o sentido de intervenção na infraestrutura em favor da segurança.

Paho TV



Juan Miguel Velásquez apresentou o portfólio de ações da Banco Mundial no Brasil, e um “[Hub de gestão velocidade](#)” criado pela *Global Road Safety Facility* (GRSF). Velásquez identificou haver ainda barreiras na implantação de medidas relacionadas a gestão da velocidade, como a legislação que (e.g.) não viabiliza a fiscalização por velocidade média e outras medidas relacionadas ao desenho viário. Outro desafio é ter projetos prontos para financiamento, mas como um pacote integrado, e não de ações pontuais isoladas.

Há que associar a gestão da velocidade a temas mais atrativos, como na estratégia de ruas completas, onde segurança viária está ligada (e.g.) ao conforto ambiental. A partir de intervenções pontuais podemos pensar em uma rede.

Bruno Rizzon,
WRI Brasil

Nos encaminhamentos finais os painelistas indicaram, lembrando a experiência de Fortaleza, que gerir a velocidade não é nenhum “suicídio político”. Uma boa estratégia apontada como exemplo é começar a tratar o entorno das escolas – algo que teria pouca probabilidade de resistência da população. Outra estratégia é tornar o tema de segurança viária – da gestão da velocidade, particularmente – mais atrativo. Uma forma de fazê-lo é associar a segurança viária a outros temas que são mais atrativos, não colocando o tema da velocidade em um primeiro plano. Podemos pensar, por exemplo, na estratégia de *ruas completas*, onde trata-se uma via não apenas pelo olhar da segurança viária, mas a partir de uma questão ambiental, de arborização de conforto.

Entre as questões levantadas pelo público, David Duarte Lima (UnB) perguntou se devemos fazer a intervenção relativas à velocidade e aguardar a aprovação da população, ou se há que primeiro convencer a população sobre a pertinência da medida. Os painelistas se mostraram convencidos que a infraestrutura é forte determinante dos comportamentos e, uma vez implementadas, devem ser seguidas e acompanhadas de uma boa estratégia e comunicação. Neste ponto J. Pedro Correia lembrou a as recomendações da OCDE sobre “fazer, e

depois comunicar”. Paulo Guimarães (Sec. Mobilidade S.J. dos Campos) reforçou que há uma dificuldade de percepção de risco sobre a velocidade e que, em geral nos comunicamos mal, sendo este um ponto importante a considerar.

Pela internet, comentários do público que acompanhavam o painel pela PAHO TV pontuaram que no DF, parte da população foi contra certas modificações por não compreender sua melhoria. Comentou-se ainda que profissionais de Segurança Pública tendem a supervalorizar a eficácia da punição de excesso de velocidade na diminuição da ocorrência de sinistros.

DESTAQUES DO SEGUNDO PAINEL

- Os riscos de velocidade, de maneira geral, tendem a não a ser percebidos pela população.
 - Elementos do desenho urbano mostram-se eficazes nas escolhas e práticas das velocidades.
 - Em regra, há deficiências na comunicação obre segurança viária. É fundamental melhorarmos as estratégias de educação e comunicação sobre tema da velocidade.
 - A infraestrutura segura comunica às pessoas o *que e quem* está sendo priorizado. Pode, portanto, exercer papel pedagógico.
 - A adequação da legislação é necessária para viabilizar medidas efetivas de gestão da velocidade.
-

Painel 3

Gestão da Informação

A qualidade da informação é determinante na efetividade dos esforços em segurança viária. Não sem razão o tema da base de dados nacional de estatísticas para subsidiar estudos e pesquisas por meio do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest) recebeu destaque no Pnatrans.

As iniciativas nesse âmbito concentram-se no 1º Pilar do Plano, que tem entre seus objetivos harmonizar e disponibilizar dados sobre segurança no trânsito comparáveis em todo o país. As ações, no marco destas iniciativas, compreendem desde a padronização da coleta dos dados à integração das bases e a disseminação. Implica, portanto, cooperação com áreas de vigilância em saúde, dada a referência forte das informações como as do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), no âmbito do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis (DAENT). Este painel abordou os desafios, as possibilidades e sugestões relacionados à qualidade e à gestão da informação, em especial no tocante à consolidação e fortalecimento do Renaest.

Paho TV



O painel, moderado pela Diretora Substituta do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância da SVS MS, **Patrícia P. Vasconcelos de Oliveira**, contou com **Eduardo Sanches Faria**, Diretor do Departamento de Gestão de Política de Trânsito – DGPT, Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran/MInfra, que discorreu sobre o Renaest; **Carlos Vinícius Reis**, subsecretário de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação do Ministério da Infraestrutura, que falou sobre a Lei Geral de Proteção de Dados e os desafios para a consolidação da Renaest; **Marli Souza Rocha**, Coordenadora-Geral de Informações e Análises Epidemiológicas da Secretaria de Vigilância em Saúde do Ministério da Saúde, que explanou sobre a padronização da coleta, do tratamento e da qualificação

de dados (o caso do Sistema de Informações sobre Mortalidade no Brasil); **Otáliba Libânio de Moraes Neto**, Professor do Departamento de Saúde Coletiva, IPTSP/UFG, discorrendo sobre o Projeto Vida no Trânsito (PVT) e a análise de fatores de risco para a promoção de intervenções em segurança no trânsito. Por fim, **Paula Carvalho Freitas**, Consultora Técnica da Coordenação Geral de Vigilância das Doenças e Agravos Não transmissíveis do DAENT/SVS/MS, falou sobre as perspectivas de interoperabilidade no Projeto Trauma.

Paho TV



Eduardo Sanches lembrou que o Renaest já havia sido desenvolvido em 2006, e que a base normativa vigente atribui à Senatran a competência para organizar as estatísticas de trânsito. Pontou sobre a necessidade de integração com os Detran, com a transferência de arquivos e que, para tanto foi estabelecida uma metodologia e um padrão, cotejando dados com o DATASUS para se identificar casos de sub-registros. A ideia é que o sistema permita predições voltadas aos pilares do Pnatrans.

Sanches assinalou dificuldades que ainda precisam ser superadas com órgãos de saúde, no tocante à geração de CPFs, devido a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Deve haver, em seu entender, uma melhor compreensão da LGPD em favor da ação do poder público para salvar vidas no trânsito.

Deve haver um amadurecimento do entendimento da LGPD para que esta não seja uma ferramenta que iniba a ação do Estado de preservar vidas.

Eduardo Sanches,
Senatran

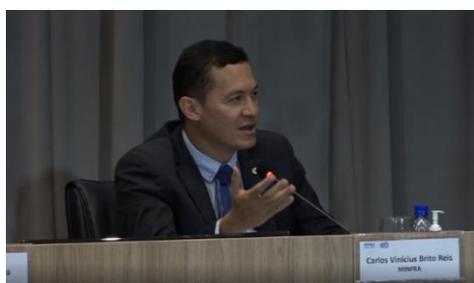
Carlos Vinicius Reis afirmou que a agenda de trânsito se tornou prioritária desde a concepção do MInfra. Destacou a importância da segurança cibernética e a necessidade de se incrementar essas garantias em um ambiente virtual com crescentes de risco de ataques, pois falhas na política de privacidade podem levar a danos irreversíveis. A privacidade não é somente um aspecto legal definido em lei, mas um preceito constitucional que trata da identidade das pessoas, e o cidadão é senhor desses dados. Somos, segundo o Subsecretário, gestores públicos a quem o cidadão confiou os dados. Mas ressaltou que isso não impediria que, pautando-se em preceitos legais, os gestores façam uso dos dados para analisá-los e utilizá-los adequadamente.

Marli Rocha explanou sobre a declaração de óbitos, no sistema de informação de mortalidade (SIM) vigente desde 1975, cujo objetivo é captar todos os óbitos fetais ou não que ocorrem no território nacional, bem como suas causas. Referiu que o Ministério da Saúde tem trabalhado para aumentar essa cobertura por meio de parceria com outros institutos, ministérios, municípios e estados. Marli descreveu ainda o processo de registros e codificação dos óbitos por profissionais, seguindo as regras da OMS. Esses dados são posteriormente repassados o Ministério da Saúde, que também os qualifica e os divulga.

O Sistema vigente utiliza ainda formulário em papel e não há nesse sistema o CPF do paciente. Quando há a necessidade de alguma vinculação entre as bases

de dados é necessário um relacionamento probabilístico. Tem-se como perspectiva o projeto e-SUS com declarações em um formato eletrônico que facilitará a integração com sistemas de outros ministérios, assim como a vinculação por meio do CPF, uma vez que esta informação vai constar destes formulários.

Paho TV



É desejável e exequível a um sistema de registro de gestão dos BOAT entre instituições produtoras de informação com módulos do SNT, Saúde e Previdência.

Otaliba Libânio,
IPTSP/UFG

Otaliba Libânio discorreu sobre o Projeto Vida no Trânsito (PVT), que teve início como resposta do Brasil à primeira década de ação pela segurança no trânsito. Referiu à publicação da OMS sobre sistemas de dados para trabalhar o projeto, em aspectos como identificar os problemas, fatores de risco, prioridades e para formular estratégias. Referiu ainda à importância da integração intersetorial e ao fluxo das atividades no marco do PVT, em cada passo. Mostrou ainda a plataforma, no Ministério da Saúde, para as cidades cadastrarem o Projeto para monitoramento e os processos de *linkage* de dados. Otaliba fez, por fim, um apelo à necessidade de um sistema integrado e padronizado de informações sobre segurança no trânsito no Brasil, sugerindo um sistema com módulos do Sistema Nacional de Trânsito, da Saúde e da Previdência.

Paula Freitas lembrou o desafio de lidar com um conjunto grade de informações e discorreu sobre a estratégia do Ministério da Saúde, elaborada para fortalecer a redução das lesões e mortes no trânsito a partir de uma iniciativa da Secretaria de Vigilância em Saúde, contando com a parceria da Secretaria de

Atenção Especializada à Saúde e da Coordenação Geral de Urgência e Emergência. A Iniciativa contou também com o CONASS e o CONASEMS para um projeto tripartite pactuado no Ministério da Saúde para a criação do projeto *Tecnologia de Rápido Acesso Unificado para Mitigação da Acidentalidade* (TRAUMA), criado no âmbito do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Institucional do Sistema Único de Saúde (PROADI-SUS).

A criação do banco terá como protocolo padrão o envio e a consulta das informações sobre o atendimento a traumas, o que possibilitará a criação de painéis de gestão com informações qualificadas. A ideia é criar um dispositivo que dialogue com sistemas que serão retroalimentados para formar um banco de dados único com as informações. Paula exemplifico com o caso em que um acidente acontece. No socorro, a ficha do paciente é preenchida pelo SAMU e é transmitida, com os dados do acidente, para uma nuvem, para evitar retrabalhos quando o paciente chega ao hospital. O projeto é um piloto a para o período 2021-23. Foram citados benefícios do ponto de vista institucional, da gestão, no campo técnico-operacional e social, favorecendo os esforços no marco da década, como insumos ao Pnatrans e benefícios potenciais ao Renaest.

Às apresentações dos painelistas seguiram-se vários comentários:

- Nhan Tran perguntou sobre a existência de sistemas de informação que acompanham nacionalmente lesões não-fatais, pois a OMS quer aprender a partir e países que desenvolvem este monitoramento. Patrícia respondeu que há o Sistema de Informações Hospitalares (SIH) em que o CID das lesões é informado, e isso permite algumas análises e relacionar os custos. Infelizmente não são todos os hospitais que preenchem (apenas a rede conveniada ao SUS) mas ainda assim é possível se ter uma ideia da dimensão dos problemas e há estudos que já são desenvolvidos nesse sentido.
- Michelle Andrade (UnB) lembrou que um sistema integrado estruturado pode também beneficiar *a família* das vítimas. Antônio Monteiro (Detran-AL) pontou a importância da “diminuição das notificações V.89” (Alusão ao CID-10 relativo a acidente com um veículo a motor ou não-motorizado, tipos de veículos não especificados), logrados em Alagoas. Com o “gancho” desses comentários Sanches lembrou também que maior conhecimento da história do acidente (e.g.: O cidadão envolvido era habilitado? Sua CNH estava em dia? Há um certificado de Segurança do Veículo?).
- Dante Rosado (Vital Strategies) pontou que declaração de óbito registra o local da ocorrência do óbito, mas não registra o local do evento que originou óbito (local do sinistro de trânsito). Disse ainda que um esforço de coleta dessa informação facilitaria o registro da mortalidade na perspectiva dos órgãos de trânsito que precisam dessa informação para orientar suas ações. Marli Souza respondeu que está sendo feita uma revisão da declaração de óbito, com novos campos e novas regras e que irá sugerir ao

grupo revisor a possibilidade de inclusão de campos relativos ao local do evento proposta por parceiros da área de segurança viária. Mas há que considerar que nem sempre o profissional de saúde terá essa informação para uma Declaração de Óbito. A esse respeito, Otaliba Libânio lembrou que no PVT há como incluir as coordenadas geográficas do sinistro.

- J. Pedro Correia perguntou sobre a participação dos municípios no sistema de trânsito, particularmente o município sem estrutura ou com estrutura pobre. Como resposta, Eduardo Sanches lembrou da existência de coordenadores por Estado responsáveis pela captura dos dados da UF.
- Para David Duarte (UnB) a declaração de óbitos existente atende aos óbitos de maneira geral e não pode ser desviada para atender às especificidades da segurança viária. O SIM, reforçou, não foi feito para atender o sistema “trânsito”. Ponderou ainda que o Renaest deve ser desenhado para ir além da mortalidade e dispor de um Boletim de Ocorrência (BO) padrão unificado em todo o território. Sanches respondeu que o caminho para tanto está traçado. Há um manual com a metodologia e coleta e que o boletim utilizado pela PRF tende a ser o modelo a ser utilizado.

Carlos Vinicius termina convidado a se pensar de uma forma disruptiva no contexto dos desafios da transformação digital: isso passa pela integração de dados, mas também pela integração das *soluções*. Pontou, nesse sentido, que as origens da informação, as bases de dados e as atribuições e competências departamentais, são desafios *para o gestor* “da porta para dentro”. Para o cidadão comum “na ponta” o que há é o Estado. Lembrou, a esse respeito, o sistema “Gov.br” como porta única de entrada do cidadão.

DESTAQUES DO TERCEIRO PAINEL

- O Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest) pode ser ferramenta importante para monitoramento e previsões em favor das ações previstas no Pnatrans.
 - É possível que os dados dos cidadãos sejam utilizados em favor da segurança viária sem que a privacidade dos seus dados seja violada.
 - O projeto e-SUS com declarações em um formato eletrônico que facilitará a integração com sistemas de outros ministérios.
 - O PVT e o Projeto TRAUMA são iniciativas em favor da qualificação e agilidade da informação que devem ser observados.
 - Mais que integrar dados, os desafios da transformação digital requerem a integração das *soluções*.
-

Painel 4

Infraestrutura Viária e Planejamento do uso de Solo

O planejamento, o projeto, a construção e a manutenção de ruas, avenidas e rodovias – e seus ambientes – influenciam na maneira como os usuários das vias percebem os riscos, e como se comportam. O espaço construído, portanto, contribui diretamente para o risco de mortes e lesões no trânsito. Este painel buscou abordar alternativas e os desafios para que o planejamento e a construção das cidades possam influenciar o acesso equitativo e as necessidades de mobilidade de todos, garantindo a prioridade aos mais vulneráveis das vias e aos usuários de transporte público, conforme estabelecido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Paho TV



Neste segmento, **Paula Manoela dos Santos**, Gerente de Mobilidade Ativa, WRI Brasil, na condição de moderadora da mesa, recebeu **Paulo Roberto Guimarães Jr.**, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana de S.J. dos Campos e também presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana; **Rafaela Machado**, Coordenadora do Programa SR4S Global, International Road Assessment Programme (iRAP); e **José Rafael Neto**, Executivo Sênior do Banco de Desenvolvimento da América Latina – CAF (os dois últimos em participação online remota).

Paula Santos enunciou desafios a serem abordados no painel em três etapas. Primeiramente a questão das motocicletas em relação à estrutura e o planejamento do uso do solo. Em seguida, as crianças e jovens como vítimas do trânsito e, por fim, a questão do financiamento. Paula iniciou indicando como os motociclistas despontam entre as vítimas de sinistros no país (quase a metade) e pergunta a Paulo Guimarães, com base em sua experiência de gestor, sobre a relação disso com a estrutura viária e planejamento do uso solo.

Trabalhar apenas a infraestrutura tem efeitos limitados, sem uma evolução cultural que passa por campanhas educativas.

Paulo Guimarães,
Semob S.J. dos
Campos

Guimarães entende que falar da relação do usuário com a infraestrutura tem a ver com o reconhecimento de essa infraestrutura estar “falando” a usuários vulneráveis. Notou que houve mudanças nos padrões da economia das cidades, como o comércio informal e o surgimento dos aplicativos de transportes. E houve uma migração de determinados modos, principalmente do transporte público, para as motos. Percebeu-se, principalmente na última década, um número crescente de motociclistas sem habilitação, com pessoas que também mais vulneráveis do ponto de vista social acessando esses veículos. Há, segundo o Secretário, um forte aspecto social relacionado aos níveis de instrução desses usuários refletidos na segurança viária, e esse fato tende a ser ignorado pelos produtores da infraestrutura viária. Às vezes partimos da premissa de que todos detêm conhecimento técnico, que são todos habilitados ou que são todos adeptos às normas. Essa premissa equivocada pode fazer com que ação sobre a infraestrutura (e.g.: sinalização) seja limitada se não houver uma evolução cultural que passa pelas campanhas educativas.

Paho TV



A medida do sucesso dos sistemas de transporte tende a basear-se em tempos de viagem, sem levar em consideração as vidas colocadas em risco ao oferecer tempos menores.

Rafaela Machado,
SR4S Global/iRAP

Sobre essa interpretação que as pessoas têm sobre o que projetamos, Rafaela Machado abordou a situação de um usuário específico da via: as crianças, para a qual os sinistros de trânsito são a principal causa de mortes, em nível global. Rafaela, que acompanhou entornos escolares em 52 países, identificou situações em que o acesso à escola é dificultado pela hostilidade do ambiente viário. Referiu ainda à dependência deletéria dos sistemas ao automóvel e à falta de conexão adequada com os serviços e pontos de atração na cidade.

Rafaela lembrou aspectos trazidos em painéis anteriores, sobre os indicadores positivos dos nossos sistemas de transporte e mobilidade basearem-se em tempos de viagem, independentemente dos custos às vidas ao se oferecerem tempos de viagem inferiores. São necessárias – argumentou a painelistas – medidas ambiciosas e inovadoras como a adoção de limites seguros de velocidade inspiradas em locais onde essas soluções de desenho viário funcionaram.

José Rafael, trazendo o ponto de vista do financiador, assinalou que a ignorância sobre a necessidade do planejamento estratégico para o tema do painel tem diminuído, mas ainda é significativa. Pontuou que muitos gestores nas cidades trabalham com foco limitado aos custos: os preços que são bem menores para projetos sem critério. Isto contribui para grandes problemas de execução. A CAF tem identificado projetos em nível básico, pré-projetos ou mesmo projetos executivos problemáticos para os quais o banco busca convencer. Alertam, desde o primeiro momento, sobre a necessidade de critérios técnicos para bons resultados. Para tanto advogam-se medidas a partir da apresentação de boas práticas e resultados. O convencimento do cliente, por esse meio é facilitado na medida em que identificam, na realidade, os prejuízos que podem ser evitados futuramente. Incorpora-se, nessas conversas, conceitos como segurança cidadã, gênero e mudanças climáticas e a forma como se interconectam.

Paho TV



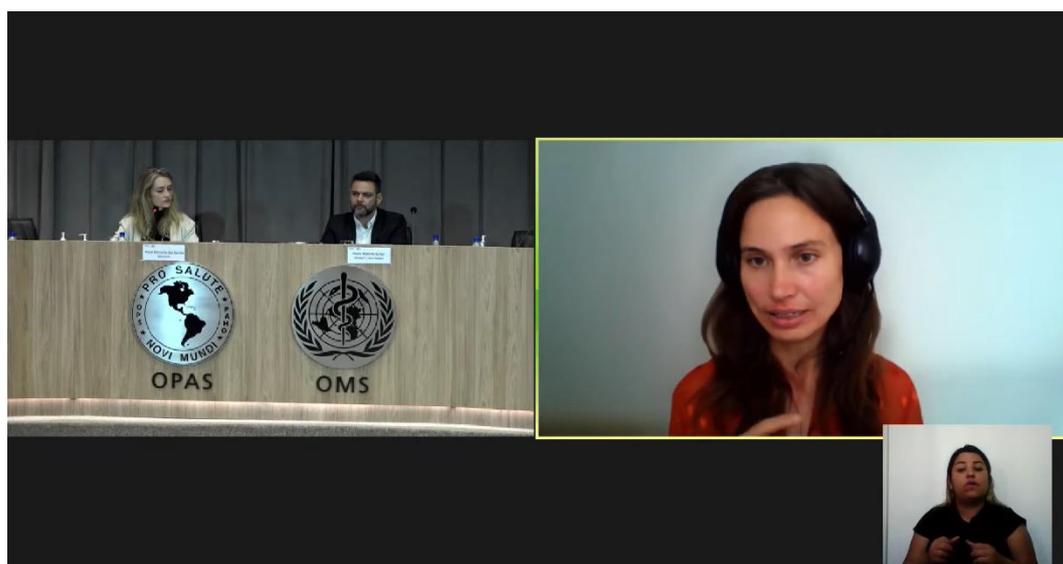
A moderadora questionou os painelistas quanto ao que pensam ser necessário para viabilizar as ações propostas nos planos nacionais trazidas no primeiro painel do evento. Essas ações seriam suficientes para atingir as reduções ambicionadas para a 2ª década de ação? Paula perguntou ainda quais são os desafios que identificam a partir do olhar de quem está nas cidades.

O Secretário Paulo Guimarães iniciou a resposta lembrando que (apenas) o crescimento da frota por si só, ele não é o responsável pelos índices de sinistros, mas que o elemento gerador de risco é fundamentalmente o grau de exposição, que tem crescido com a mudança na economia, anteriormente pontuada, com o maior deslocamento dos motociclistas nas cidades, associado ao um padrão de construção das cidades. Guimarães reforçou a necessidade de se trabalhar o uso do solo junto à segurança viária. Não é possível desconstruir totalmente a lógica dessas cidades e reconstruí-las da forma que imaginamos. Há, então, que estimular a diversificação de uso na cidade.

O Plano diretor de S. José dos Campos foi utilizado como exemplo, no sentido de o plano ter identificado, na cidade, os pontos para estimular a centralidade. Guimarães assinala que é necessário olhar as políticas de segurança no trânsito e de mobilidade, em geral, de forma associada à legislação e lógica urbana mais moderna. Um elemento importante encaminhado, nesse sentido, é de política nacional. A Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Pnatrans, segundo o Secretário, apesar de as legislações tratarem temas comuns, elas são conduzidas por ministérios distintos (Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR) e MInfra). As políticas precisam caminhar juntas. O novo marco regulatório do sistema de transporte público do país, por exemplo, está no MDR, distante da política nacional de trânsito.

Rafaela avaliou que avançamos em conceitos inovadores, mas a implementação ainda é difícil. Não obstante os desafios, incluindo os de financiamento, pareceu-lhe alentador saber que esses conceitos permeiam o Pnatrans e o Plano de Dant. A painelistista assinalou que, se queremos proteger nossas crianças e garantir sua educação, o acesso seguro à escola é condição óbvia. Nesse sentido, falar sobre entornos escolares é essencial. Para tanto, algumas questões técnicas são importantes: uma delas é lembrar que uma área escolar vai além da rua que dá acesso à escola, e muitas crianças precisam caminhar longos trajetos e utilizar transporte coletivo ou carona, em rotas perigosas.

Paho TV



Para além da questão fundamental da velocidade há que abordar segurança viária por outros elementos que, por muito tempo, não se priorizou. Por muitos anos a segurança no trânsito para crianças foi limitada a ensinar e treinar comportamentos seguros. Tem-se agora a oportunidade fazer com que a criança seja ensinada a atravessar no lugar correto, ao mesmo tempo em que uma travessia adequada seja ali, efetivamente, oferecida.

Há que dispor de dispositivos legais que estimulem o cumprimento das orientações e normativas recomendadas nos manuais.

José Rafael,
CAF

Paula Santos lembrou que o Pnatrans prevê elaboração de manual de capacitação em auditoria de segurança viária; sobre ruas completas e sobre medidas de moderação de tráfego, inclusive em áreas escolares. Nesse sentido, questionou o executivo da CAF sobre ações necessárias para lograr-se essa dinâmica de desenvolvimento de projetos nas cidades brasileiras.

José Rafael lembrou que a CAF questiona qualquer tipo de obra viária que não esteja previsto nos planos de mobilidade ou mesmo no plano diretor. Afirma que boa parte dos financiamentos do banco são, com efeito, são voltados à atualização dos instrumentos como os manuais e normas referidos. Mas adverte que se não houver dispositivos legais que vinculem procedimentos a uma certa obrigatoriedade – e mesmo instrumentos de sanção – o logro não é garantido.

É preciso um entendimento da segurança viária como problema de fato. Isso, de maneira geral, não tem sido o caso.

Paulo Guimarães,
Semob S.J. dos
Campos

José Rafael reforçou sua fala sobre a educação dos profissionais, pois se estes tiverem acesso à boa informação durante sua formação, o conhecimento será mais provavelmente internalizado e disseminado.

Para encerrar o debate Paula Santos lançou uma pergunta aos três painelistas: O que recomendariam à missão brasileira ter em mente na Reunião de Alto Nível em termos de infraestrutura viária e planejamento do solo?

Em resposta, Paulo Guimarães sugeriu a importância de “olhar para frente” e assumir compromissos firmes. O principal deles é o entendimento efetivo de que a segurança viária como questão: reconhecer *de fato* que o problema deve ser enfrentado – e este não tem sido o caso. O segundo é assumir um compromisso de ir até o final, independente de mudanças de governo, e seguir até 2030 firme no propósito de promover a preservação e a qualidade de vida da população. E isso passa por uma integração das políticas do MInfra e MDR.

Rafaela Machado recomendou que as ações no Brasil levem em consideração o Plano Global para a década, que inclui os temas ali discutidos, entre os quais a infraestrutura e gestão da velocidade. Recomendou que as ações sejam coordenadas com a comunidade de segurança viária internacional, que aponta soluções adequadas. Aconselhou ainda a mudarmos a forma como vimos abordando a segurança no trânsito, se quisermos resultados diferentes.

José Rafael, por fim, reforçou a importância de vínculos e sanções para a efetivação das recomendações: algo que crie certa obrigatoriedade e constrangimento, ou seja, não só um marco orientador, mas uma marco legislador. Sugeriu ainda a criação de uma rede de atores no tema.

DESTAQUES DO QUARTO PAINEL

- Usuários das vias, especialmente os mais vulneráveis, estão imersos em contextos socioculturais complexos. Para a infraestrutura “falar” com esses usuários, processos educativos são também fundamentais.
- O acesso à educação, como direito fundamental das crianças, passa por agir sobre a hostilidade do ambiente viário que dificulta o acesso físico às escolas e a outros serviços urbanos. Gerir as velocidades desenvolvidas nas cidades é vital nesse processo.
- Os conceitos de infraestrutura e desenho viário seguros tem sido mais internalizado, em teoria. Mas sua execução efetiva é longo processo. Recorrer a boas práticas indicadas pela comunidade internacional de segurança viária auxilia nos esforços nesse sentido.
- Orientações e normativas tem mais chances de ser seguidas se garantidas por legislação que determine seus cumprimentos.
- Políticas de trânsito e transporte deve dialogar na teoria e na prática.

Motocicletas: desafios e caminhos

No Brasil, assim como em outros países em desenvolvimento, o uso massivo das motocicletas nas últimas décadas, decorre de fatores como a busca por oportunidades de trabalho, os baixos custos de aquisição e manutenção, as facilidades de trânsito e a necessidades de transporte público não atendidas. Embora as motos tenham proporcionado uma mobilidade para segmentos da população anteriormente excluídos, o crescimento do tráfego desses veículos foi acompanhado por um aumento dramático de lesões e mortes no trânsito, dada as vulnerabilidades intrínsecas a essa modalidade de transporte.

Paho TV



No país, a partir de 2008, os usuários de moto passam a representar o principal grupo de óbitos no trânsito, tendo permanecido nessa condição desde então. A pandemia da Covid-19 e o contexto que a adveio agravou o problema. Nesse quadro, a demanda por tele-entregas em serviços precarizados somaram-se ao uso dos veículos por pessoas inabilitadas ou com formação deficiente. Mais que um problema “de trânsito” este panorama contribui para que a morbimortalidade de usuários de motos configure uma questão de desenvolvimento social, pressionando um sistema de saúde e previdenciário já sobrecarregados.

Este 5º Painel propôs-se a discutir a situação da sinistralidade de trânsito envolvendo motocicletas no Brasil e buscar alternativas ao problema, com vistas a elencar sugestões para o poder público e segmentos envolvidos. **David Duarte Lima**, Professor da Faculdade de Medicina da UnB, mediou o debate com **Antônio A. Monteiro de Souza**, Especialista em Segurança Viária, do Detran-AL; **Luiz Carlos Mantovani Néspoli**, Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP; e **Carlos Alberto Guglielmi Eid**, pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET.

David Duarte introduziu o Painel informando que, no trânsito brasileiro, metade dos que morrem em sinistros e 80% dos que adquirem invalidez permanente são motociclistas. No Brasil – prosseguiu o moderador – para cada óbito de motociclista há 50 feridos em quedas e colisões com motocicletas. Nos últimos 20 anos, as mortes envolvendo esses veículos cresceu 400%.

Paho TV



David ponderou que a moto tem certamente suas vulnerabilidades. No entanto, para cada milhão de motocicletas no país, comparativamente à Espanha, morre-se 10 vezes mais em sinistros envolvendo esses veículos no Brasil. Trouxe também dados de uma pesquisa (IST) com 1.210 motociclistas São Paulo-SP, revelando que dois terços pilotaram moto antes de serem habilitados. Da realidade paulistana, convidou Antônio Monteiro, experiente na lida com o tema das motos no interior do país, à suas considerações.

Monteiro assinalou que no Nordeste, no Centro-oeste e no Norte do Brasil, em regiões de menor poder aquisitivo, a moto é o transporte da família, suprindo necessidades básicas de mobilidade, por não haver opção diversa. Culpá-las por seus erros, parece-lhe impertinente, a partir dos preceitos da visão zero. Essa realidade foi retratada em imagens de famílias inteiras, com várias crianças, sendo transportadas em motos para, por exemplo, acessarem serviços de saúde. Exemplificou-se também contradições como a proibição da importação e utilização de capacetes para crianças, por não haver previsão legal do transporte destas em motos. Antônio louvou a iniciativa do Pnatrans e do Plano de Dant e a necessidade de o governo federal chegar mais próximo aos municípios. Lamentou, nesse sentido, não ter identificado prefeitos na Reunião.

Paho TV



As soluções para a questão das motos devem ser tratadas como tema social, de emprego, de renda, com o transporte escolar, com o transporte público.

Antônio Monteiro,
Detran-AL

Antônio Monteiro afirmou terem logrado sucesso em cidades nordestinas (exemplificou Arapiraca; Campo Alegre, São Sebastião) com reduções de até em 78% do número de usuário de motos mortas. Estes logros foram atribuídos a controle e moderação de velocidade e orientação a jovens. Monteiro entende que a busca da solução da questão da moto deva ser tratada de forma ampla, não apenas como questão e trânsito, mas também em suas conexões como tema social, de emprego, de renda, com o transporte escolar, com o transporte público, com o respeito ao pedestre e o transporte ativo. Ressaltou a questão da municipalização com os prefeitos devendo assumir mais responsabilidades. Sobre a utilização dos equipamentos de proteção, apontou o contratos entre a atenção ao uso de capacetes em obras da construção civil (incluindo e sanções aos empregadores) e ao descaso para a fiscalização no caso das motos, onde muitas empresas sequer cobram habilitação.

Em seus comentários finais Monteiro também assinalou programas como PSE e PVT como iniciativas que levam em conta as realidades locais. Condenou ainda a facilidade com que jovens compram motos sem habilitação atrelada, chamando a responsabilidade dos fabricantes.

Paho TV



Luiz Carlos Néspoli, a partir a experiência na cidade de São Paulo, resgatou a criação pioneira da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) em 1976, lembrou a expressiva queda do número de mortes no trânsito na capital paulista – de 2.900 mortes na década de 1990 para 800 óbitos, mais recentemente. Isso denota um logro que parece ser atribuído ao sucesso de ações técnicas então pautadas, na engenharia, fiscalização e na educação (o “Tripé dos três Es”).

A Néspoli pareceu ser esta a nossa estrutura de pensamento, determinando nossa forma de agir. Contudo, isso não logrou reverter a mortalidade em sinistros como motos – nem em São Paulo nem no país – onde, a despeito da redução de 42 mil para 32 mil mortos na 1ª década de ação, o total de mortes nas

motos estacionou em 12 mil. Questiona, portanto, se a técnica dos “três Es” é instrumento ainda eficaz para o caso das motos. Considerando o esforço legal, que é o compêndio de legislação, questiona por que esse esforço técnico não alcança resultados. Na engenharia, pensa o painelistas, há muito pouco a se fazer. Já a fiscalização, inclusive do ponto de vista pedagógico, de certa forma “enxuga gelo”, se tivermos em conta que, em São Paulo, se recolhe centenas de motos por dia e seu efeito constrangedor não logra resultados. Néspoli recorre à uma metáfora da visão necessária “de cima”, a partir da montanha, pois que do vale pouco se discernem os caminhos.

Paho TV



Carlos Eid, assinalou os impactos na saúde, lembrando não apenas os óbitos, mas as internações e que ficam dependentes do sistema no longo prazo. Referiu a uma estimativa de R\$ 260 milhões relativos ao atendimento inicial dos acidentados de trânsito. Dos acidentados em geral, os ocupantes de motos internados em hospitais são da ordem de 60% (óbitos 35%).

Não obstante a tendência geral na queda nos óbitos no trânsito, o total de internações, por vários motivos aumentou. Concorreram para tanto aspectos como as melhorias na atenção pré-hospitalar (Samu, bombeiros, atendimento em rodovias) que, não obstante os avanços, carecem ainda de melhorias. Eid enfatizou a medicina de trânsito como contribuição do setor de saúde para a segurança no trânsito e lamentou a ausência de referências à atuação do médico de trânsito nos planos decenais brasileiros em tela.

***O risco é
Desprezado
porque o valor
subjacente à
atitude é o
tempo.
No caso dos
entregadores, o
tempo é ainda
associado ao
dinheiro e sua
sobrevivência.***

**Luiz C. Néspoli,
ANTP**

Néspoli fez uma distinção que lhe parece necessária entre o *risco* (e.g.: avanço de sinal, conversões proibidas), que é a probabilidade; e o *perigo* (morte). O elevado risco é a probabilidade da lesão e consequente morte. Nessa linha, questiona se o risco é de fato *desconhecido* ou *desprezado* pelo motociclista. Tomando a segunda alternativa, infere que o risco é desprezado porque o valor subjacente à sua atitude é o tempo: sair do congestionamento, chegar mais cedo. E no caso dos entregadores, o tempo é ainda associado ao dinheiro e sua sobrevivência. Portanto, nosso processo educacional clássico não está atingindo seu fim, pois se o risco não tem valor, tampouco tem a irregularidade.

Luiz Néspoli informou que São Paulo, tem cerca de 2,3 milhões de habilitados em categoria “A” (automóveis) e apenas 269 mil são exclusivamente “A” e 97,5% são de categorias C, D, E *com* A. São condutores que passaram, portanto, pelos conteúdos de cursos e treinamento de habitação em automóvel, caminhão etc. Pergunta-se, assim, por que este condutor não reconhece o risco. Lembra que em um processo educacional há conteúdos factuais, conceituais, procedimentais e atitudinais construindo a formação. Os procedimentais formam habilidades por repetição de procedimentos e os motociclistas, da forma que conduzem, estão sendo auto treinados no ambiente de trânsito de maneira

errada. Repetem intensamente um processo internalizado e reforçado de se fazer errado. Esse processo de andar errado, somado ao desprezo pelo risco e pela regularidade, é ponto focal da discussão. O modelo clássico dos “3 Es”, para o caso das motos, é assim colocado em xeque, por não ter dado conta de responder aos desafios contemporâneos, diferentemente das incursões nos fatores de risco em outros setores da segurança viária.

Para o entendimento do contexto atual propõe uma hipótese, segundo a qual a liberdade de certos movimentos são sequenciais no processo de formação: aprendemos a andar livremente. Em seguida aprende-se a andar de bicicleta onde, em condições controláveis, pedala-se livremente. Essa liberdade no aprendizado é levada à rua, à calçada, na contramão, através de um sinal vermelho. O processo seguinte é o das duas rodas motorizadas. O motociclista traz consigo essa formação de liberdade, de possibilidades de ousadias, de transgredir. Néspoli entende dever haver, portanto, um “processo de reinserção dos motociclistas”: reintegrá-lo em uma situação que lhes resgate a autoestima. Lembra que os que buscam habilitação já chegam com bagagem psicossocial. Isso não será transformado por treinamentos de 50 ou mais horas.

Convidados a propor pontos a se ter em conta na atuação para a 2ª década de ação, e a dizerem o que a delegação brasileira poderia ter e mente na Reunião de Alto Nível em Nova York, os painelistas trouxeram os seguintes pontos.

Antônio Monteiro concordou com Néspoli sobre a importância de se trabalhar a percepção de risco nas capitais. Mas entende que (por exemplo) a mãe, que não tem como levar o filho para a escola, que não tem transporte escolar, que não tem transporte público ou alternativas, não tem a opção de fugir do risco. Há que se considerar esse quadro e propor soluções para estas situações. Monteiro refere ainda à necessidade da informação qualificada para definir políticas públicas. Há que avançar no tema da localização do sinistro, trazer mais o conhecimento acadêmico e fazer com que os presidentes dos Detran, governadores e prefeitos assumam seus compromissos junto ao Pnatrans.

Néspoli pontuou: primeiramente, comprometimento da autoridade pública, com valorização da ação do Estado. Não podemos admitir falas dissuasórias contra a segurança, contra a regularização. Segundo ponto: continuidade de propósito com projetos de Estado, que sobrevivam a governos. Em seguida lembrou que desde o começo do seminário temos colocado a velocidade em todas as falas, mas com um “cuidado absurdo”, sempre dizendo que “é muito difícil implantar”. Estamos com vergonha e timidez de dizer isso. Lamentou que o Pnatrans não estabeleça assertivamente que a política nacional tem que ser a de redução de velocidade. Portanto, é crítico que deixemos de ter timidez nesse assunto, como a “pedir licença” para que isso aconteça. Há que ser um ditame nacional, pois que isso também facilita a vida do prefeito.

Estamos com muita cautela, vergonha e timidez – quase a pedir licença para atacar o tema da velocidade. A gestão da velocidade deve ser um ditame nacional, assumido assertivamente pelo Pnatrans.

Luiz C. Néspoli,
ANTP

Quando tornamos a segurança “uma opção”, falhamos ao sistema. Se a pessoa não tem escolhas, é difícil falar de educação.

Nhan Tran,
OMS

Eid sugeriu a criação de indicadores que permitam avaliar o efeito do exame médico nos condutores relacionados a patologias detectadas durante a avaliação, seguido da difusão dessas informações. Sugeriu investir na melhoria do atendimento pré-hospitalar como fator de reversão de óbitos, com a presença de médicos, que estariam ausentes na maioria dos casos. Por fim, discordou do que leu no Pnatrans sobre criação de centros de trauma ao longo de rodovias – algo que lhe parece um investimento dispendioso e ineficaz se, por exemplo, a rodovia em tela tiver suas condições melhoradas, com redução de acidentes.

Nos Comentários, Nhan Tran (OMS) endereçou o caso trazido por Antônio Monteiro, da mãe levando filhos na moto. Concordou que, em uma situação em que as pessoas não têm escolha, temos que reconsiderar o que o sistema de segurança realmente significa. Quando tornamos a segurança “uma opção” estamos falhando com o sistema. E quando as pessoas não têm escolha, é difícil falar sobre educação. Foi referida a falta da distribuição equitativa do espaço viário, como espaços reduzidos para motos em países em que elas representam 80% da frota. Há que investir mais no transporte público, para que as migrações modais sejam “de uma mula para ônibus, não para a moto”.

A Prof.a Débora Moura (Universidade Estadual de Maringá) pontuou que, em seus trabalhos, verificou o impacto de leis eficazes em no país (e.g. CTB e Lei Seca) nos últimos 38 anos no Brasil. Debora enfatizou que a saúde, em várias das suas expressões profissionais, esteve e pode estar diretamente relacionada a diminuição da morbimortalidade no trânsito. Nessa perspectiva, assinalou a importância do papel da universidade, e trouxe exemplos, a partir de sua participação no PVT em Maringá-PR.

DESTAQUES DO QUARTO PAINEL

- No caso das motos, mais do que em outros modos, a questão da segurança viária se confunde com o contexto socioeconômico.
- No caso de motociclistas em grandes centros urbanos o valor subjacente do tempo e a sobrevivência financeira sobrepujam o risco. Em cidades do interior, “não se arriscar” não é uma opção para populações de baixa renda.
- Há excesso de timidez e cautela em se advogar abertamente a gestão a velocidade como política nacional assertiva.
- Para o caso da segurança viária envolvendo motos, os modelos clássicos de segurança viária têm sem mostrando falhos.
- Prefeitos e governadores devem ser chamados a maiores atribuições e responsabilidade na segurança viária.

Painel 6

Planejamento de Transporte e Inclusão: mobilidade, gênero e raça

A segurança viária tem evoluído no sentido de compreender as questões de trânsito no escopo das macropolíticas de planejamento urbano e de transportes. O planejamento urbano e o modo com que os sistemas de transporte são desenhados, nos múltiplos níveis decisórios, determinam de forma distinta os índices de mobilidade, segurança e a acessos dos diversos segmentos da população ao trabalho, a estudos, a lazer, saúde e outros serviços.

A 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, em 2020, buscou alinhar as questões da segurança viária à Agenda 2030, incluindo metas relacionadas à igualdade de gênero e redução das desigualdades. Este painel teve por fim discutir os desafios, possibilidades e sugestões para estimular a perspectiva de gênero e de raça à questão do no planejamento de transporte.

Paho TV



Este último painel, beneficiando-se do que se despreendeu das sessões anteriores, foi moderado por **Akemi Kamimura**, Consultora da OPAS/OMS no Brasil para o tema de Direitos Humanos; **Nhan Tran**, Chefe de Unidade de Segurança e Mobilidade, da OMS; Paulo **Henrique (Paíque) da Silva Santarém**, Antropólogo, Doutorando em Arq. Urbanismo; **Glauca Pereira**, Pesquisadora do Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade Urbana e **Adriana Cristina da Silva Souza**, Especialista Sênior em Mobilidade Urbana.

Adriana Souza fez uma apresentação disparadora da discussão, abordando aspectos conceituais de gênero e raça, racismo, etnia e identidade. Nessa introdução, frisou que a separação de raças não é apenas a separação pela cor, mas por uma relação de a perpetuação de um poder, de um gênero sobre o outro, em que as palavras *privilegio*, *poder*, *hierarquia* e *opressão* ajudam a compreender os elementos de hierarquização que prevalecem.



Adriana assinalou o componente de interseccionalidade como uma ferramenta analítica para pensar-mos sobre as relações sociais de raça, sexo e classe, e os desafios para a adoção de políticas públicas eficazes. Lembrou dos atributos da fermenta em favor de ajudar a apreender outras desigualdades sociais (e.g.: deficiências físicas, mentais, etarismo). Na sequência, trouxe dados sobre a empregabilidade no setor de transporte no país (87% homens; 45% pessoas brancas, 0,66% mulheres pretas) e o contraste desses percentuais com o da maioria dos usuários do transporte público.

Nhan Tran, lembrou que associamos os sistemas de transporte a estruturas estáticas como ruas, rodovias, veículos e vias, esquecendo-se que a mobilidade, o sistema de transportes são sistemas *sociais*. São sobre pessoas se movendo para algum lugar. Quando olhamos para isso como um sistema social, torna-se óbvio o motivo pelos quais precisamos considerar questões como gênero e raça, entre outras. Quando temos um sistema de transporte que não é inclusivo, nós colocamos as pessoas em situações precárias como as que foram vistas no painel anterior (motos). Por isso os propositores do Plano Global para a 2ª década fizeram questão de trazer o tema do gênero, ainda que em um parágrafo modesto. Um pequeno parágrafo, mas um parágrafo importante.



Paíque Santarém iniciou por enfatizar que a questão racial estruturou, estrutura, e estruturará a forma como o transporte coletivo e a mobilidade se organiza no país. Analisando a história do transporte coletivo e da mobilidade no

Brasil é possível compreender, em diferentes momentos, que a dimensão racial estruturou um conjunto de decisões das elites que determinaram que as cidades se organizassem de forma a que a dimensão racial fosse central no desenvolvimento histórico da mobilidade. Observando a constituição e a gestão das estruturas de transporte coletivo no país, Paíque nota uma eugenia que permeou a estruturação tecnológica da política de mobilidade e da urbanidade e seus reflexos no transporte público, onde está a maioria da população negra.

Paho tv



Akemi Kamimura pontuou a importância da qualidade dos dados, como evidências para um planejamento mais equitativo desejado, e assinalou que nem sempre se obtém tantas informações com dados desagregados, fundamentais para o tipo de análise que são enfocadas neste painel. Nesse sentido convidou a pesquisadora Glaucia Pereira a considerar os desafios para a obtenção dos recortes no campo da segurança viária e do planejamento de transportes.

Em resposta, Glaucia enfatizou o quanto as estatísticas e os argumentos, como os trazidas por Adriana, são importantes, pois a maior parte dos dados ainda não são de fato interseccionados. É ainda difícil obter bases que permitam extrair desses dados um conhecimento – e quando os temos não há muita profundidade. O dado de raça, por exemplo, não é tão qualificado, e as vezes apresentam discrepâncias quando são comparadas as diferentes bases.

Paho TV



Glaucia pontuou também a necessidade de as pessoas que estejam lidando com transportes compreenderem a importância de trabalhar as questões dos dados ali abordados. Isto não irá “resolver” o problema do racismo, que é estrutural, mas, na questão da mobilidade, pode trazer o componente de raça vai ajudar a dar respostas a temas como os discutidos ao longo dos dois dias do

Ter dados e evidências é a primeira parte da solução. A segunda, é ter um processo de planejamento inclusivo: mais que ouvir, garantir a representatividade entre os decisores, pois os dados nos ajudam a reconhecer nossos vieses, mas não irão necessariamente apagá-los.

Nhan Tran,
OMS

evento. Podem ainda prover indicadores nos níveis estratégico, tático e operacionais. Isso pode se dar por medidas simples, como no preenchimento do cadastro do bilhete de transporte ou mesmo em previsões no Renaest.

Nhan Tran corroborou Glaucia, no sentido de entender que as soluções passam por termos dados e evidências – isso é crítico para entendermos e superaremos os impactos na mobilidade e o viés institucional que trazemos conosco. Mas, provocativamente, lembra que, mesmo detendo estes dados para o planejamento, uma pessoa amarela nunca poderá entender como é ser uma mulher negra e tomar as mesmas decisões. Assim, ter dados e evidências é a apenas a primeira – e importante – parte da solução. A segunda é ter um processo de planejamento inclusivo. Mais do que “homens brancos ouvindo mulheres”, precisamos que mulheres em instâncias decisórias. Ter mais representatividade das diversidades entre os decisores no tocante a gênero, raça e outros recortes socioeconômicos é importante, pois os dados nos ajudam a reconhecer nossos vieses, mas não necessariamente apagá-los. Akemi lembrou, a esse respeito, a discussão da convenção internacional de direitos das pessoas com deficiência no âmbito das Nações Unidas, em que um dos lemas era “Nada sobre nós sem nós” – a necessidade da participação efetiva de quem é afetado.

Paíque afirmou que há um marco da compreensão do racismo institucional sobre como combater o racismo a partir de eventos e fenômenos. São ações afeáveis que podem ser combatidas. Com isso em vista, a mobilidade e o transporte podem ser convertidos em instituições que *combatam* o racismo. Na linha do que postulou Nhan, entende que para além da contribuição crítica dos dados, é fundamental uma definição institucional (por meio, por exemplo, de uma política social, com dados aferidos) sobre o transporte se constituir, enquanto espaço de mobilidade, como espaço de combate ao racismo que se manifesta no conjunto da sociedade. E a partir disso, ter sua definição da necessidade de políticas antirracistas específicas para o transporte.

Paho TV



O preço hoje é uma forma de a população negra não se encontrar na cidade e fruir seu a potencial humano.

Paíque Santarém,
Antropólogo

No caso dos feridos no trânsito, a atenção a estes recai sobre mulheres, que deixam suas atividades, suas carreiras para cuidar desses lesionados. Isto é um custo de gênero que não vem sendo computado.

Glauca Pereira,
IPMMU

Paíque exemplifica com propostas como a modificação dos indicadores de mobilidade, que tem impactos raciais; como as tecnologias urbanas, a forma como os veículos são estruturados, a definição dos veículos de maioria branca para os de maioria negra, do ponto de vista de orçamento; a distinção entre critérios de qualidade e de e rentabilidade na mobilidade; a constituição de instâncias participativas e a modificação da estrutura de gestão vigente. Não se trata de um conflito social, ressalva Paíque, mas algo garantido institucionalmente.

Paíque considera que há uma violência policial no espaço da rua, e que isso diz respeito à mobilidade. Toma o exemplo da oferta de linhas como toques de recolher, e diz que não poder circular por determinados espaços e horários, gera vulnerabilidade para a população negra e nega-lhe acessos. Cita ainda vulnerabilidades relacionadas a veículos que servem às populações predominantemente negras e a forma como os preços dos transportes impedem que essas populações possam realizar encontros e fruir a cidade. “A história da cidade”, lembra o painelista, “é a história do encontro”. A história da humanidade, nesse sentido, diz respeito à possibilidade de diferentes povos viverem em espaços adensados, de realizar trocas e, por meio delas, se desenvolver. Se não há mobilidade para uma população urbana realizar seus encontros, a cidade deixa de existir e perde seu valor e sua função.

Respondendo a Akemi sobre o uso de dados na tomada de decisão, considerando a perspectiva de gênero interseccionada com a questão de raça, Glauca diz que os pouco dados disponíveis permitem, na maioria das vezes, gerar no máximo boas hipóteses, o que já é um ponto de partida importante. Glauca menciona ainda o fato de as “viagens de cuidado” (atenção a crianças, cuidar de outras pessoas, cuidar da casa, levar as crianças para a escola, a cuidar dos pais doentes, visitar parentes) recaírem fortemente sobre as mulheres, limitando a possibilidade de participação de mulheres em instância decisórias. Traz ainda a hipótese relativa à carga que recai sobre as mulheres no caso da atenção aso feridos no trânsito. Pontua, por fim, que tanto ela quanto Adriana não são especialista em gênero e raça (são formadas na área de transportes), mas se viram levadas para o debate pela premência da questão. Há, portanto, que envolver outras pessoas, especialistas em gênero e raça.

Nas considerações finais, Nhan ressalta a forma com que a conexão entre segurança viária e inclusão foi feita. A discussão que se deu no painel demonstra que um transporte mais equitativo é inerentemente um transporte mais seguro. Adriana ressalta a importância da pluralidade se refletir no planejamento do transporte e sugere, já que há metas para a década, definir alguma dessas para a ampliação das escutas. Paíque propõe metas aferíveis como as de ampliar, garantir, potencializar a segurança viária de negros, mulheres, população LGBTQIA+; o desenvolvimento de tecnologias específicas para garantir a segurança viária dessas populações; o desenvolvimento de políticas de

incentivo ao transporte coletivo e ativos (onde se concentram essas populações). Cita, a este exemplo que, no transporte coletivo no Brasil, os índices são de 12 pessoas por metro quadrado (para automóveis há uma ocupação média de 1,3). Propõe também metas voltadas a assegurar espaços participativos desde a base da mobilidade até as instâncias superiores, e para a consolidação de dados globais comparáveis compreendendo dimensão interseccional.

Gláucia enfatizou, como encaminhamento, a questão de se entender e melhor comunicar a importância das considerações sobre de gênero e raça quando falamos de velocidade de motociclista. Lembrou, a este exemplo, estudos que inferem que a velocidade das motocicletas é determinada pelas imposições como as do trabalho e distância a vencer. Reivindica, assim, considerar dados de gênero e raça nos indicadores totais Pnatrans e de outros planos.

Os comentários tiveram contribuição de Luiz Otávio M. Miranda (Min. Saúde), sugerindo a experiência da Etiópia (disponível na página do Fundo das Nações Unidas para a Segurança Viária) como exemplo de espaço de escuta, liderado pela Ministra dos Transportes.

Luiz Carlos Néspoli registrou os esforços da ANTP para, nesse processo de aprendizado, aumentar a representatividade dos segmentos diversos no setor de transportes. Lembrou que a reorganização pela qual o sistema de transporte passa atualmente pode ser oportuno, pois a pandemia uniu, na crise, atores que o fornecem, constroem e os que o utilizam os transportes coletivos. Enfatizou a questão do financiamento do transporte público como central, pois que isto beneficia não apenas os que por ele se transportam. Com efeito, se considerarmos que a população negra se encontra na faixa de renda menor, o transporte público acessível, mais barato, que não seja refém da tarifa paga exclusivamente pelo usuário, pode configurar uma política de inclusão.

A essa observação Gláucia soma que é necessário reconhecer marcadores sociais de diferença, de raça e de gênero para melhor entendimento dos dados das pesquisas. Sobre da pandemia, Paíque lembrou o quanto o fenômeno permitiu visualizar as questões de gênero e raça em tela, como as de trabalhadores essenciais, em especial os de baixa renda no mercado informal, que foram mais prejudicados no período de maior isolamento, e tiveram que continuar circulando se uma estrutura de transportes e garantia de mobilidade, além de ampliar a circulação de modos individuais motorizado nas ruas.

DESTAQUES DO QUARTO PAINEL

- A compreensão da interseccionalidade favorece a melhor apreensão das desigualdades e a sobreposição de opressões e discriminações existentes e desenhos de políticas públicas sobre transportes.
 - Dados e evidências são fundamentais para mapear e agir em favor da equidade de gênero e raça nos transportes. Mas há que garantir a representatividade da diversidade nas instâncias decisórias.
 - Incorporar e compreender dados desagregados não resolve exclusões estruturais, mas auxiliam a construção de políticas públicas equitativas e a atuação nos níveis estratégico, tático e operacional.
 - Ao tempo em que reproduz estruturas sociais excludentes, historicamente consolidadas, o transporte e a mobilidade podem ser convertidos em instituições que combatam o racismo.
 - Há um conjunto de ações aferíveis, que permite traçar planos de ações e definir metas para a inclusão no campo das diversidades de gênero, raça e outras diferenças sociais, como a população LGBTQIA+ e pessoas com deficiência.
-

Resumo das Apresentações de Práticas

As apresentações de práticas se deram em seções intercaladas com os painéis temáticos ao longo dos dois dias. Ao tempo que essas apresentações referiam a experiências concretas, estas dialogaram com aspectos conceituais trazidos nos painéis temáticos, inspirando o debate teórico nestes últimos.

Práticas 1: A visão de Sistemas Seguros em um Plano Municipal: a proposta de Fortaleza.

A perspectiva dos sistemas seguros, inspirada pela visão zero sueca, é celebrada na comunidade internacional de segurança viária, e tem em suas premissas adotadas nas recomendações do Plano Global para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Contudo, ao tempo em que estes preceitos são louvados no plano teórico, sua adoção efetiva na gestão do trânsito segue sendo um desafio para os entusiastas de uma “visão zero local”. A experiência de Fortaleza foi apresentada como exemplo da viabilidade dessa prática a partir do Plano Municipal de Segurança no Trânsito desenhado para a capital cearense.

Eduardo A. de Aquino, Diretor de Trânsito na Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania de Fortaleza (AMC), recepcionado por **Daniel Mariz Tavares**, Diretor do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran trouxe o contexto de uma sequência de reduções de mortes no trânsito de Fortaleza (51,7% entre 2011-2021), com marcos temporais que contribuíram para a construção do Plano, entre estes a Iniciativa Bloomberg; capacitações, escutas setoriais, consulta pública. O plano foi construído a partir dos preceitos da visão zero (e.g.: humanos comete erros e são vulneráveis a lesões; responsabilidade compartilhada; visão proativa vs. reativa), inspirando um documento com eixo de atuação e objetivos estratégicos; atribuições dos atores chaves (e.g.: secretarias, autarquias); estratégias de acompanhamento, indicadores e metas.

Paho TV



Aquino foi questionado sobre os processos de institucionalização da visão sistêmica – se houve a necessidade de fazer um rearranjo funcional para isso (e.g.: processos de gestão), e como se iniciou esse processo. O Diretor referiu a profissionais das áreas de mobilidade urbana, não diretamente ligados aos órgãos

de trânsito, e expoentes do meio acadêmicos como fortes influenciadores da iniciativa do Plano. As propostas alicerçadas em dados também foram apontadas como essenciais para a aceitação da proposta. Aquino apontou ainda as iniciativas de educação e comunicação como estratégias em favor da segurança viária em Fortaleza, em especial a atenção aos jornalistas quanto à explicação as medidas adotadas e a geração de pautas positivas sobre o trânsito.

Práticas 2: Fortalecendo a Fiscalização de Trânsito: A experiência do Detran-PA.

O projeto de segurança viária “Fortalecendo a Fiscalização de Trânsito”, financiado pelo Fundo das Nações Unidas para a Segurança Viária da ONU, investe na formação de multiplicadores e na melhoria operacional dos agentes de trânsito, contando com a supervisão e monitoramento da Comissão Econômica da ONU para a América Latina e o Caribe (CEPAL). O projeto, coordenado pelo Departamento de Trânsito do Estado do Pará (Detran/PA) objetiva promover segurança viária fortalecendo a fiscalização de trânsito.

Paho TV



José Bento Gouveia, Diretor Técnico Operacional do Detran-PA, acompanhado pela diretora geral, **Renata Coelho** foram recepcionados pelos agentes do Detran-DF **Glauber Peixoto** e **Luiz Carlos Souto**. Gouveia contextualizou características e a realidade do Estado do Pará, as competências do órgão afetos ao trânsito urbano e rural, as ações de fiscalização que vem sendo realizadas. Foram apresentados dados estatísticos e a atuação do Detran. Gouveia referiu ainda ao Programa Estadual de Segurança Viária, ao Projeto Sentinela, além do conjunto de ações de educação e engenharia realizadas.

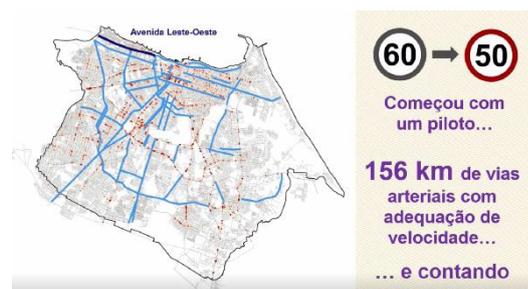
Especificamente sobre ações de qualificação no marco do Fundo das Nações Unidas para a Segurança Viária da ONU, foi relatada a proposta de padronização das atividades de fiscalização com a elaboração de protocolos operacionais. Nesta, uma atenção particular foi dada alcoolemia, onde a estratégia foi centrada em agilizar o processo de fiscalização da infração em foco, de modo a poder fiscalizar um número maior de condutores.

Práticas 3: A Iniciativa Bloomberg no Brasil

A Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (BIGRS) auxilia a implementação de um pacote abrangente de atividades, em parceria com organizações internacionais e governos. A BIGRS concentra-se no fortalecimento da legislação nacional; na melhoria da coleta e vigilância de dados; no comportamento do usuário da via; infraestrutura viária; e segurança do veicular.

Este painel, recepcionado pela Coord. Geral de Planejamento, Gestão e Controle da Senatran, **Marcela Laiz**, foi apresentado por **Dante Rosado**, coordenador da segurança viária da Vital Strategies, **Becky Bavinger** (Bloomberg Philanthropies) e convidados virtuais, atuantes na BIGRS.

Paho TV



Becky Bavinger trouxe os fundamentos mais gerais da BIGRS, com foco em aspectos como o recurso às evidências trazidas pelos dados, lembrando a atuação da Bloomberg desde 2007, sempre em parceria e alinhamentos com a OMS. Dante Rosado trouxe a trajetória histórica da atuação da Bloomberg no Brasil no tema trânsito desde o Projeto RS-10, cuja versão brasileira foi o Projeto Vida no Trânsito em 2010, coordenado desde então pelo Ministério da Saúde em cooperação com a OPAS/OMS no Brasil. Dante informou ainda sobre o

apoio da Vital Strategies, via BIGRS, na construção e disseminação do Pnatrans e, na sequência, a dinâmica da Iniciativa Bloomberg nas cidades brasileiras.

Na sequência, **Sabrina Gander**, oficial sênior da *Global Road Safety Partnership* (GRSP), responsável pelo programa de *grants* (financiamentos) de ações voltadas ao fortalecimento e políticas públicas de segurança viária, no marco da BIGRS. Sabrina explicou sobre o foco do programa de financiamento em ações baseadas em evidências, nos cinco principais fatores de risco no trânsito. Informou sobre os programas que vem sendo desenvolvido no Brasil, com a Fundação Thiago Gonzaga; Ciclocidade e União de Ciclistas do Brasil (UCB). **Erica Telles**, coordenadora de comunicação da UCB apresentou o Projeto Vias Seguras: Incidindo pela redução da velocidade nas cidades.

Paho TV



Síntese analítica do evento

Paho tv



Uma síntese analítica das exposições e discussões da Reunião Nacional de Atores em segurança viária foi apresentada pela relatora do evento, a Arq. Silmara Vieira, ancorando-se na natureza complementar e interseccional dos conteúdos apresentados e discutidos. A síntese consistiu, em sua organização em quatro eixos temáticos, assim definidos:

1. Informação e Governança;
2. Planejamento e Gestão;
3. Comunicação e Educação e;
4. Financiamento.

No texto adiante, descrevendo os conteúdos de cada eixo definido, foram salientados **pontos de atenção** sobre os desafios e potencialidades expostas e listadas as **recomendações** que emergiram das discussões.

Eixo Informação e Governança

Pontos de Atenção

- Houve uma redução na taxa de mortalidade ao longo da primeira década de Ação pela Segurança no Trânsito, mas essa taxa estabilizou exigindo novas estratégias de enfrentamento.
- Para o atingimento da meta de 50% de redução de mortes no trânsito, será imprescindível que ações do Pnatrans sejam implementadas com a articulação de seus 6 pilares: Gestão; Vias Seguras; Segurança Veicular; Educação; Atendimento às Vítimas; e Normatização e Fiscalização.
- É necessário garantir processos confiáveis e sustentáveis de coleta, tratamento e disponibilização de dados em todos os sistemas, bem como sua interoperabilidade.
- Os sistemas de informação devem ser interoperabilizados de forma a dar acesso imediato aos dados e possibilitar séries históricas coerentes e confiáveis para subsidiar o planejamento, a gestão e a tomada de decisão.
- A rápida disposição de dados confiáveis oportuniza serviço mais qualificado para os cidadãos e cidadãs e são determinantes para salvar vidas.
- A qualificação da informação é um elemento chave para a Vigilância, possibilitando construir a linha de cuidado do paciente dentro do SUS e fortalecer a cooperação multissetorial para salvar vidas.

-
- A ausência de dados e indicadores que contemplem as dimensões de gênero, sexo, raça/cor, idade e pessoas com deficiência colocam na invisibilidade a morte dessa população nos sistemas de mobilidade.
 - Falar de segurança viária é falar promoção da saúde, uma vez que medidas de segurança viária reduzem a ocorrência de Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DCNT); e
 - A ausência de uma governança intersetorial dificulta a criação e coordenação de uma base de dados que interoperabilize os sistemas existentes.

Recomendações

- Criar uma instância de governança intersetorial e interinstitucional, que trate das agendas subjacentes à segurança viária de forma articulada e convergente e que coordene a interoperabilidade dos sistemas que compõem a base de dados necessária ao planejamento, monitoramento, avaliação e tomada de decisão nos diferentes níveis federativos.

* Obs.: foi sugerido que a instância de governança também integre atores da Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora e dos Conselhos Profissionais que abranjam a atuação profissional na área da saúde, trânsito e planejamento urbano.

- Criar uma base nacional de dados em segurança no trânsito dispostos em três modos: modo Sistema Nacional de Trânsito; modo Saúde; e modo Previdência.
- Incluir nos sistemas de informação a descrição do local do sinistro de trânsito favorecendo intervenções assertivas na redução de riscos.
- Incluir nos sistemas de informações, dados que subsidiem o atendimento às famílias impactadas por mortes e lesões no trânsito, tendo em consideração os custos de gênero que, no caso dos lesionados, recaem predominantemente sobre as mulheres.
- Incluir nos sistemas de informações, dados referentes a gênero, sexo, raça/cor, idade e pessoas com deficiência de forma interseccional.
- Utilizar indicadores que considerem gênero, sexo, raça/cor, idade e pessoas com deficiência na formulação e implementação de políticas públicas de mobilidade e trânsito e para mudar paradigmas reduzindo as desigualdades e promover deslocamentos mais seguros às populações vulneráveis.

Eixo Planejamento e Gestão

Pontos de Atenção

- A implementação da política de segurança no trânsito dissociada das políticas urbanas impede o alcance dos resultados necessários.

-
- O modelo viário urbano predominante tem características que induzem o aumento de velocidade do veículo.
 - O modelo de mobilidade prevalente prioriza os de veículos motorizados e, por consequência, torna a mobilidade ativa menos segura.
 - Para além dos entornos de escolas, os trajetos casa/escola não são seguros do ponto de vista viário.
 - Os sistemas de mobilidade focados nos carros são sistemas que excluem a maioria da população urbana.
 - O aumento das atividades econômicas com transporte de carga e de pessoas tem contribuído para o aumento de mortes e lesões no trânsito.
 - As variáveis relacionadas aos acidentes de moto vão para além do veículo em si, passam por questões de renda, ausência do transporte coletivo, ausência de transporte escolar e outros fatores sistêmicos.
 - A iniquidade na ocupação e uso do espaço público, tanto em relação ao modo de deslocamento (motorizado ou ativo) quanto em relação às condições de acesso seguro pelas populações vulneráveis (crianças, idosos, mulheres, pessoas com deficiência, população LGBTQI+, pessoas pobres) agrava os problemas de segurança viária.
 - A exclusão socioespacial nas cidades tem reflexo direta no nível de riscos em segurança viária a que populações periféricas se expõe.
 - As pessoas pobres e em especial as pessoas pretas e pobres são as que mais se expõe nos deslocamentos a pé em grandes distâncias e seguem sendo as mais desprotegidas no trânsito.
 - A história da cidade é a história do encontro e a mobilidade é uma forma de garantir esse encontro e fruição e as políticas de preço no transporte excluem a população pobre desse encontro.
 - A omissão e/ou conivência com a falta de qualidade e segurança do transporte coletivo que atende áreas e populações periféricas expõe essas populações a mais fatores de risco.

Recomendações

- Trabalhar a articulação e convergência das políticas de mobilidade, uso do solo e infraestrutura, interfaceando seus instrumentos de planejamento e regulação (leis, normas, planos e projetos).
- Estabelecer como diretriz para o planejamento urbano o adensamento sustentável potencializando as infraestruturas já existentes, a desconcentração das atividades econômicas e o incentivo ao uso misto (comércio, serviço, moradia) de forma a reduzir distâncias de deslocamento e, por consequência, o tempo de exposição aos fatores de risco.

-
- Reduzir a exposição do usuário (em especial os usuários vulneráveis) por meio das intervenções em uso do solo e desenho viário de forma que todas as cidades e sejam ambientes “5 estrelas em segurança”.
 - Envolver os conselhos profissionais para qualificar projetos de engenharia e urbanismos que impactam na segurança viária.
 - Mapear e diagnóstico as condições de seguranças nas vias para que haja assertiva nas ações de melhorias.
 - Elaborar e executar programas de redução de velocidade que envolvam intervenções na infraestrutura urbana que promovam a redução de velocidade nas vias.
 - Rever dos limites de velocidade e a regulamentação da fiscalização de velocidade média.
 - Estabelecer sistemas de fiscalização de velocidade que, para além de serem eficazes e eficientes sejam também pedagógicos.
 - Complementar e atualizar normas e regulamentos para integrar tecnologias e mecanismos de controle e fiscalização de velocidade.
 - Mudar a prioridade de quem se desloca pelas vias possibilitando que os modos ativos sejam mais seguros.
 - Para além da ênfase na adequação de velocidade no entorno das escolas, estudar e intervir no trajeto das crianças e garantir infraestruturas seguras nesse trajeto como um todo.
 - Associar ao componente “educação no trânsito” (saber atravessar no lugar seguros) as intervenções viárias que possibilitam o uso seguro preconizado na educação.
 - Qualificar e fortalecer o transporte coletivo tornando os sistemas de mobilidade mais inclusivos e reduzindo mortes e lesões no trânsito.
 - Estabelecer regras e mecanismos de responsabilização e cooperação do setor privado com: formação e preparo de seus funcionários e prestadores de serviço que são condutores; garantia de segurança veicular da frota; e garantia de Equipamento de Proteção Individual (EPI) em especial para motociclistas.
 - Considerar as variáveis socioeconômica e socioespacial no planejamento e implementação de estratégias e ações para a redução de acidentes com motocicletas;
 - Promover a equidade do uso do espaço viário por modo de transporte, mas também pelo perfil socioeconômico das populações.

-
- Garantir que as políticas, planos e projetos de mobilidade adotem uma lente especial para usuários vulneráveis e contemplem a interseccionalidade dos marcadores sociais de gênero, sexo, raça/cor, idade, pobreza e pessoas com deficiência.
 - Garantir que nas instâncias participativas haja equidade de gênero e raça e que essas representações estejam contempladas a nos espaços de formulação e tomada de decisão sobre mobilidade.
 - Reconhecer, nas políticas de mobilidade, que homens e mulheres têm padrões e necessidades diferentes e que devem ser contempladas pelo sistema de transporte (ex.: a realidade e os deslocamentos de mulheres envolvem suas responsabilidades como cuidadoras).
 - Estabelecer estratégias e procedimentos para que as instâncias e órgãos responsáveis pelo planejamento e gestão da mobilidade, em especial nos municípios, faça a escuta qualificada das diferentes realidades, demandas e necessidade das populações.
 - Trabalhar políticas específicas antirracistas para o setor da mobilidade e atuar para que a mobilidade seja planejada e implementada como uma instituição antirracista.
 - Definir metas, indicadores e sistemas de monitoramento e avaliação relacionados à segurança de mulheres, população preta e população LGBTQI+ no transporte coletivo e na mobilidade ativa.
 - Mudar a remuneração dos sistemas de transporte coletivo para indicadores de qualidade de mobilidade.

Eixo Comunicação e Educação

Pontos de Atenção

- O comportamento é um elemento multideterminando e como tal deve ser considerado nos planos, programas e ações de comunicação educação.
- A sociedade vê a velocidade como elementos positivo, não entende os riscos associados a ela e, principalmente em grandes cidades, tem dificuldade de conviver com velocidades mais baixas.
- Há uma falsa compreensão de modernidade associada à pavimentação asfáltica e ao aumento da frota veicular.
- Há uma cultura de culpabilização do cidadão e da cidadã que comete erro no trânsito, associada a uma expectativa coletiva de que a punição é a solução.

-
- A comunicação eficiente é aquela que muda o padrão de demanda da sociedade.
 - Há um pressuposto falso de que toda a população que circula pela cidade conhece as regras e linguagens de segurança viária.
 - Indicadores de qualidade da mobilidade relacionados ao tempo de viagem devem ser utilizados criticamente considerando-se que para a maioria dos casos de descolamentos em veículos motorizados individuais isso representa aumento de velocidade e, portanto, aumento de fatores de risco, mas esse mesmo indicador no caso do transporte coletivo pode significar mais eficiência do serviço.
 - A infraestrutura deve ser compreendida como um elemento de indução do comportamento do usuário em relação à segurança viária.
 - Há um entendimento que o tema da segurança viária é um tema árido e pouco atrativo para a população em geral.

Recomendações

- Focar os processos de comunicação e educação em mudança de visão e conduta da população, em especial quanto aos impactos da velocidade na mobilidade.
- Trabalhar a comunicação de forma aderente às peculiaridades dos diferentes atores no trânsito, de forma que as campanhas de comunicação e processos educativos, sobre velocidade por exemplo, tenham abordagens e mensagens diferentes para motoristas, passageiros, ciclistas, pedestres.
- Promover processos e campanhas educativas que abordem e evidenciem as correlações e interdependências dos diferentes atores no trânsito (motoristas, passageiros, ciclistas, pedestres), promovendo uma consciência coletiva cooperativa e demonstrando seus benefícios.
- Abordar do tema da segurança viária de forma articulada com temas mais atrativos como meio ambiente, conforto e segurança nos espaços urbanos.
- Implementar campanhas educativas sobre os fatores de risco em especial para os motociclistas em cidades do interior.
- Utilizar os processos de intervenção no espaço urbano (urbanismo tático) como processo pedagógico e como estratégia de comunicação e educação por meio da vivência e experimentação.
- Investir intensivamente em processos formativos sequenciados em segurança viária para operadores da agenda de trânsito.

-
- Garantir que nas formações, a segurança viária seja estudada contemplando os marcadores sociais de gênero, sexo, raça/cor, idade, pobreza e pessoas com deficiência.
 - Incluir nos currículos de formação profissionais (engenharias, arquitetura e urbanismos, paisagismo, design etc.) conteúdos que qualifiquem o olhar e projetos alinhados com a segurança viária.
 - Trabalhar a comunicação direcionada aos gestores municipais demonstrando os bons resultados nos custos evitados com as intervenções em segurança viária.

Eixo Financiamento

Pontos de Atenção

- As convergências, a intersetorialidade “matriciam” recursos, não só financeiros mais técnicos e políticos.
- O Banco Mundial necessidade de projetos integrados (não pontuais) para financiamento que conversem com os diferentes pilares do PNA-TRANS.
- Necessidade de financiamento de capacitação de equipes municipais para projetos integrados e que levem a uma governança integrada.

Recomendações

- Condicionar os financiamentos a projetos e obras a atendimento de regras explícitas de segurança viária dimensões urbanísticas (ruas completas) marcadores sociais (gênero, raça e classe).
- Integrar as auditorias de projeto e obra aos processos de financiamento.
- Mais do que marcos orientadores, instituir dispositivo de fiscalização e instituir sanção de projetos/obras que não atendas aos padrões de segurança viária.
- Disponibilizar linhas de financiamento para revisão integrada dos instrumentos de planejamento de forma a articular as questões urbanas (uso do solo), de mobilidade e de infraestrutura.
- Incentivar convênio entre estados e municípios para ações focadas na redução de mortes e lesões no trânsito.
- Disponibilizar linhas de financiamento para capacitação de equipes municipais na gestão e elaboração de projetos integrados.
- Estabelecer regras e mecanismos de financiamento de medidas de segurança viária pela do setor privado.