

# **PROJETO VIDA NO TRÂNSITO: UM PROCESSO DE PROVOCAÇÃO À POLÍTICA DE SEGURANÇA VIÁRIA EM PALMAS-TO**

**Marileide Cipriano de Sousa**  
**Especialista em Políticas Públicas**  
**Vice-Presidente da Comissão Local do Projeto Vida no Trânsito**  
**marileidegmp@gmail.com**

## **RESUMO**

Este artigo, elaborado com o intuito de fazer o registro histórico do processo de implantação do projeto Vida no Trânsito em Palmas, relata aspectos importantes sobre a organização do trabalho; estratégia de mobilização social; os desafios e o enfrentamento dos mesmos, com vistas a redução de acidentes graves e fatais, no período de 2011 a 2012. Por fim, traz os primeiros resultados alcançados; os indicadores e as perspectivas para a política de segurança viária em Palmas.

**Palavras-chave:** Projeto Vida no Trânsito – Palmas - política de segurança viária - mobilização social – redução de acidentes – indicadores.

## **1. CONTEXTO E IMPLANTAÇÃO DA PROPOSTA DO PROJETO VIDA NO TRÂNSITO**

Ao tempo de completar dois anos de implantação do Projeto Vida no Trânsito, é possível fazer uma leitura do processo e identificar algumas contribuições ao fortalecimento da política de segurança viária.

Palmas, apesar de ser uma cidade nova, apenas 23 anos, planejada, com avenidas largas e bem sinalizadas, vem se revelando como uma das capitais com alto índice de violência no trânsito, ocupando o 2º lugar, em 2009, segundo estudo feito pela Confederação Nacional dos Municípios.

Trata-se de uma cidade que ainda vende sonhos de oportunidades, o que leva a permanência de uma escala crescente de aumento da população e da frota. Conta hoje com aproximadamente 242.070 habitantes, segundo projeção do IBGE e frota de 130.632 veículos, apresentando uma proporção de 1,85 habitante para cada 1 veículo. De 2007 a 2012 houve um aumento de 35,7% da população e 48,94% da frota. Em setembro de 2012, 37,56% da frota era composta de motocicletas e motonetas.

A organização para a gestão do trânsito em Palmas segue as diretrizes do DENATRAN e busca efetivar o previsto no artigo 24 do CTB – Código de Trânsito Brasileiro. Assim, a engenharia, sinalização e tratamento de pontos críticos; a educação para o trânsito e a fiscalização tem sido foco de ações permanentes.

Em 2009, a Secretaria de Segurança, Trânsito e Transportes recebeu a proposta para participar do Projeto Vida no Trânsito, que tem como objetivo reduzir as lesões e mortes no trânsito, por meio de uma Comissão Interministerial, coordenada pelo Ministério da Saúde, além de representante da Organização Pan-Americana de Saúde – OPAS.

Proposta aceita, em 2010 deu-se início ao processo de organização e planejamento. Para tanto, recebemos a consultoria da GRSP – Global Road

Safety Partnership, por meio do consultor José Cardita, auxiliado por Lisandro Abulatif, os quais, a partir de setembro de 2010, passaram a nos orientar sobre as etapas do processo a ser implantado. Tal processo trata-se da EPP – Estratégia de Proatividade e Parceria, segunda a qual estaríamos sistematizando nosso trabalho.

De acordo com a EPP, o processo se constitui em 6 etapas cíclicas:

1. Formação de parcerias;
2. Coleta e análise dos dados, referentes a acidentes de trânsito;
3. Integração das ações para promoção da segurança no trânsito;
4. Monitoramento do desempenho e avaliação dos resultados; revisão do processo;
5. Revisão geral anual; e
6. Renovação e expansão.

Seguindo a orientação da Comissão Nacional, foi definida uma Comissão Local Intersetorial, intitulada Comissão Pública para Planejamento e Execução do Projeto Vida no Trânsito, de 31 de janeiro de 2011, composta por representantes da Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Transportes; Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Estadual e Municipal de Educação; DETRAN e Polícia Militar.

Definida a Comissão Local, percebeu-se que seria necessário descentralizar a gestão do processo, principalmente no que se refere à gestão de parcerias e mobilização social. Assim, surgiu a ideia de criar subcomissões intersetoriais, que permitem otimizar o tempo, os recursos humanos e financeiros na busca pelos resultados.

Considerando que já havia uma estrutura organizacional existente nos órgãos públicos corresponsáveis pelas ações que convergem para a segurança viária, como fiscalização, educação para o trânsito e engenharia, as subcomissões teriam como principal missão mobilizar novos parceiros para planejar e executar ações que substanciem o Plano de Ação Anual do Projeto Vida no Trânsito, agregando esforços, sem sobrepor a competência de cada órgão.

Dessa forma, estava lançado o desafio de manter uma reflexão conjunta sobre a Política Pública de Trânsito e de Segurança Viária, embasada em dados reais sobre acidentalidade e articular com a sociedade em geral para executar um planejamento integrado e focado em resultados mensuráveis.

Assim, a primeira a ser formada foi a Subcomissão de Dados, coordenada pelo GMP Matos, atual Subcomissão de Gestão de Dados e Informações do Projeto Vida no Trânsito. Esta teve papel fundamental para o levantamento e análise dos dados referentes aos acidentes graves e fatais ocorridos em 2010, os quais serviram como base para a definição dos locais críticos de acidentes, fatores e grupo riscos.

Esse foi um período de grande ansiedade para a Comissão Local, pois, apesar de estar previsto em decreto representantes de várias secretarias, foi a equipe da Secretaria de Segurança, Trânsito e Transportes, com apoio da SEMUS, que teve que fazer as articulações em busca de apoio para o projeto. Ao mesmo tempo em que se compreendia as etapas, buscava-se levar à compreensão dos demais e implantá-las.

Fundamental ao processo foi esclarecer o objetivo e meta do Projeto Vida no Trânsito a todos, que consiste na redução de acidentes graves e fatais, por meio da concepção de mobilização social, rumo a uma cultura avançada de segurança viária, com a meta de reduzir em pelo menos 10% o número de óbitos a cada ano, por acidente de trânsito.

Logo que foram definidos os dados, formaram-se mais duas subcomissões: a de Fiscalização e Adequação da Estrutura Viária e a de Educação. À Subcomissão de Fiscalização e Adequação da Estrutura Viária, composta por representantes da Gerência de Fiscalização da SMSTT; da PM; da Guarda Metropolitana; da Secretaria Municipal e Estadual de Infraestrutura, coube, no primeiro momento, analisar, *in loco*, os pontos críticos de acidentes levantados e propor as intervenções necessárias, dividindo responsabilidades para implantação das mesmas.

A Subcomissão de Educação, a exemplo do que já vinha fazendo a SMSTT, intensificou a mobilização social e busca por parcerias para planejar e desenvolver projetos e campanhas, tendo em vista sensibilizar a população sobre a importância do comportamento adequado e de respeito à vida para a construção de uma cultura de segurança viária.

Com base nos dados estatísticos levantados, foram definidos como prioridades dois fatores e um grupo de risco: álcool, velocidade inadequada e motociclistas. Para se trabalhar a redução de acidentes relacionados a estes fatores foram organizados três programas: Reduza a Velocidade e Garanta Vidas; Direção sem Álcool; e Motociclista Seguro, os quais contemplaram ações integradas voltadas para fiscalização de trânsito, adequação da estrutura viária e educação para o trânsito. Além de outros projetos especiais.

No intuito de definir uma equipe para contribuir com a parte de publicidade e relação com a imprensa, criou-se a Subcomissão de Publicidade, coordenada pela Agente de Trânsito, Sylvia Gondim. Entre as principais ações, destaca-se a Campanha “Vida no Trânsito: Eu me Comprometo” que se tornou a marca do PVT em Palmas; a criação do site [www.vidanotransito.com](http://www.vidanotransito.com); além das demais peças publicitárias criadas.

Tomada a decisão por se trabalhar os sistemas de melhoria contínua, criou-se a Subcomissão de Sistema de Melhoria Contínua, coordenada pela servidora Kellen Esmeraldina Fernandes, que tem como foco desenvolver ações integradas, tendo

em vista a mudança comportamental de grupos específicos, como taxistas, motoristas do transporte escolar, comunidade escolar.

Definidas as equipes e competências, adotou-se como estratégia de monitoramento do processo, além das reuniões bimestrais realizadas com toda comissão local, com presença do consultor da GRPS, reuniões sistemáticas para dar prosseguimento ao trabalho, com cada subcomissão.

Conscientes de que o problema da violência no trânsito tem causas diversas e que as soluções dependem de toda sociedade, a proposta é envolver as instituições governamentais, não governamentais e sociedade civil no processo de planejamento, execução e avaliação das ações propostas.

Entretanto, no primeiro momento, apesar do esforço para fazer o trabalho conforme previsto nas diretrizes da EPP, as etapas aconteceram de forma quase que simultânea, em vez de cíclica. Ao mesmo tempo em que ainda se qualificavam as informações, já fazíamos o plano de ação e, mesmo antes deste ficar pronto, já havíamos executado grande parte das ações que consideramos importantes, como é o caso da fiscalização. Esta foi, sem dúvida, a ação mais assertiva e que nos rendeu bons resultados, os quais serão apresentados mais adiante.

## **1. A SUPERAÇÃO DOS DESAFIOS**

O ano de 2011 foi, sem dúvida, um período marcado por uma convergência de esforço jamais visto em prol da Vida no Trânsito em Palmas. Articulações, argumentações, convencimentos, doação e desejo por resultados marcaram um trabalho quase silencioso, pois, em determinados momentos nos faltou força para dar visibilidade às ações e à riqueza do processo.

A provocação para nos organizarmos e buscarmos meios para superar cada desafio foi um combustível necessário para o funcionamento do trabalho de

equipe. O que nos faz perceber que o tempo todo o maior desafio é a superação das nossas próprias limitações para gerir o processo de forma interdependente, respeitando a autonomia de cada órgão para decidir a dimensão da sua contribuição no processo e, ao mesmo tempo, investir num processo incessante de convencimento da importância do apoio de todos.

Assim, somos impulsionados a colocar em prática nossa liderança e estimular a dos demais envolvidos, visto que a complexidade do processo exige essa descentralização de gestão, onde cada um deve e precisa entender o processo como um todo, para que possamos colocar em prática a ideia de rede, que requer o processo de mudança de cultura.

Dessa forma, torna-se fundamental definir o tipo de liderança, o qual deve se basear no princípio de que liderar é somar esforços; diminuir conflitos; dividir responsabilidades; e multiplicar resultados.

O conceito de proatividade e parceria não se resume em uma estratégia de organização de um processo, mas atinge a forma de pensar e agir daqueles que se comprometeram com a Vida no Trânsito, os quais passam a liderar e influenciar para a mudança de atitude.

Nesse sentido, a saída tem sido dar exemplo de proatividade e parceria para superar os próprios desafios e impulsionar os resultados.

Aos poucos, à medida que as subcomissões foram entendendo melhor a proposta do trabalho, conseguiu-se ampliar o leque de parceiros. Surgiram novas ideias e ações que foram incluídas no plano de ação já elaborado. Muitas das ações foram incluídas não só pela relevância que tinha para os programas, mas principalmente como meio de valorizar a participação da instituição parceira que, ao interagir com a equipe, passa a entender melhor a proposta.

## **2.1. O despontar dos resultados do processo**

É possível verificar os resultados alcançados não só através dos indicadores finais, mas principalmente pela observação da evolução do trabalho de equipe e da maturidade profissional dos envolvidos no processo, no sentido de perceber os pontos fracos, as ameaças, as forças e oportunidades. Isto porque o reconhecimento do próprio contexto é fundamental para a tomada de decisão sobre como elevar a qualidade e os resultados do processo.

Em 2011, muito do que foi planejado não pode ser executado, visto que quando elaborado o plano de ação, o orçamento para o exercício já tinha sido aprovado e não previa recurso suficiente para atender as demandas apresentadas.

Considerando o objetivo de redução de acidentes graves e fatais e, conhecendo os fatores e grupo de risco, a saída foi intensificar a fiscalização. Isto não foi tarefa fácil, visto que o número de agentes de trânsito e transportes está bem reduzido para atender a demanda. Porém, a insistência para a realização das operações integradas com a participação da Polícia Militar e Guarda Metropolitana surtiu efeito, fazendo com que estas se tornassem as principais ações do programa Direção sem Álcool e Motociclista Seguro.

No programa Reduza a Velocidade e Garanta Vidas o enfoque maior foi, além da fiscalização eletrônica, o tratamento de pontos críticos, por meio de sinalização.

Em 2012 a realidade orçamentária não foi tão diferente, mas já se pode investir um pouco mais em tratamentos de pontos críticos e aumentar os pontos de fiscalização eletrônica.

A educação para o trânsito aos poucos foi avançando no que se refere à adesão de novos parceiros e em relação a colocar em prática as ações planejadas. Foram estabelecidas duas frentes de trabalho: uma voltada para a formação de futuros condutores, otimizando o espaço escolar para palco de discussões e atividades de arte-educação, com crianças e adolescentes; a outra foi no sentido de provocar instituições públicas e privadas para se comprometer com o processo de mudança



de cultura, por meio da realização e participação de ações nas próprias instituições.

A Campanha “Vida no Trânsito: Eu me Comprometo”, já mencionada, foi a maior expressão dentro desse processo de educação e mobilização social. Isto porque convergiu esforços, criatividade, conteúdo e arte para passar uma simples e importante mensagem: **Comprometa-se com a Vida no Trânsito, você é parte da solução!** De forma que toda estratégia, que por sinal foi se moldando e encontrando uma forma própria para cada momento e público, levou toda a equipe envolvida a encontrar um novo jeito de promover a reflexão sobre a necessidade de se adotar atitudes de segurança no trânsito.

## 2.2. Indicadores de processo

O monitoramento dos indicadores das ações e dos programas passou a fazer parte da rotina. De forma que é possível identificar os avanços e as dificuldades na efetivação do que foi planejado.

No quadro abaixo estão os resultados mensurados com base no total de ações planejadas e nas realizadas:

PROGRAMAS REFERENTES AOS FATORES E GRUPO DE RISCO	RESULTADOS DAS METAS	
	2011	2012 Até Dezembro
DIREÇÃO SEM ALCOOL	83.3%	105,7%
REDUZA A VELOCIDADE E GARANTA VIDAS	125.7%	110,9%
MOTOCICLISTA SEGURO	38.4%	105,6%

Tabela 001 - fonte: Comissão de Gestão de Dados e Informação do PVT.

O quadro acima não evidencia todas as ações, apenas sinaliza o resultados das metas referentes aos programas, visto que seria uma descrição extensa, o que foge do objetivo desta produção. Entretanto, através do site [www.vidanotransito.com](http://www.vidanotransito.com), é possível verificar com mais detalhes os programas, projetos e ações desenvolvidas.

### **2.2.1. Indicadores intermediários**

Indicadores intermediários é o termo aqui utilizado para se referir aos indicadores que revelam informações sobre as atitudes e comportamentos no trânsito.

É um meio de monitorar o impacto das ações desenvolvidas e analisar as tendências que podem interferir na redução ou no aumento dos acidentes de trânsito.

Nesse aspecto não houve muito avanço em termos de análise, porém o processo de construção de indicadores provocou intensas reflexões sobre como estamos trabalhando, como se organiza os dados e as informações, as limitações, as fragilidades e as necessidades de reorganização do trabalho.

Muitos indicadores pré-estabelecidos no primeiro momento não foram passíveis de monitoramento por falta de informação. Assim, buscou-se identificar outros indicadores importantes e rever os meios para se obter as informações a serem utilizadas na análise dos indicadores.

Enfim, apresentamos abaixo os indicadores levantados, referentes a cada programa e sua composição:

#### **A. Programa Reduza a Velocidade e Garanta Vidas:**

##### **a. Índice de veículos motorizados flagrados com velocidade acima do permitido nos equipamentos eletrônicos.**

Composição: N° de veículos motorizados flagrados com velocidade acima do permitido nos equipamentos eletrônicos/pela frota x 100, descontada taxa de 20% de reincidência a cada três meses.(O desconto de 20% é a margem de reincidência de veículos).

Apesar de ter sido previsto o monitoramento trimestral, não foi possível em virtude das dificuldades em se ter as informações no prazo estabelecido. Contudo, tivemos em 2011 a constatação de que 21.42% dos veículos que compõem a

frota passaram acima da velocidade permitida para o local. Em 2012, o acumulado até o terceiro trimestre foi de 11.95%, gerando uma estimativa de 15,93% no ano, ou seja, uma queda de 5,49 pontos percentuais em relação ao ano anterior.

Vale ressaltar que, em se tratando de fiscalização eletrônica, há algumas variáveis a serem consideradas, como por exemplo, períodos em que os equipamentos deixam de funcionar, por algum problema; o número de faixas fiscalizadas; a constância do uso do equipamento estático. Nesse período analisado, os equipamentos tiveram operando mais intensamente em 2012, com 78 faixas, que em 2011, com 48 faixas.

**b. índice de veículos flagrados com a velocidade acima do permitido, em locais onde não há fiscalização eletrônica permanente.**

Composição:  $N^{\circ}$  de veículos flagrados com a velocidade acima do permitido, em locais onde não há fiscalização eletrônica permanente/ pelo número de veículos que passaram nos locais x 100.

Não foi possível monitorar esse indicador em 2012. Contamos com o apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, por meio da equipe da Dr<sup>a</sup> Tanara Souza, para realizarmos uma etapa, parte de uma pesquisa que a mesma está realizando, mas não utilizamos as informações e nem demos continuidade ao processo. A ideia é, com base na orientação metodológica da mesma, colocar em prática em 2013.

**B. Programa Direção sem Álcool**

**a. Índice de condutores com alcoolemia positiva.**

Composição:  $N^{\circ}$  de condutores que foi constatado o uso de álcool/ $n^{\circ}$  de condutores que fizeram o teste de alcoolemia, no período de três meses x 100.

Monitorar os indicadores relativos ao fator álcool foi e continua sendo um grande desafio. Até 2010 não se fazia uso dos etilômetros nas blitzes. A partir de 2011,

com 3 equipamentos doados pela Organização Pan-Americana de Saúde – OPAS, passamos a fazer os testes.

O ideal é fazer as blitzes com testes no período onde há mais incidência de alcoolemia no trânsito, já identificado pela Subcomissão de Dados, assim como pela própria equipe de fiscalização. Entretanto não há efetivo suficiente para atender essa demanda, o que leva a não haver fiscalização dessa natureza no período da madrugada, somente em operações especiais.

Considerando todos os testes feitos no período de janeiro a junho de 2012, pela Polícia Militar e Agentes de Trânsito, 11,79% acusaram alcoolemia positiva.

### **C. Programa Motociclista Seguro**

#### **a. Índice de motociclistas autuados nas blitzes.**

Composição: N° de motociclistas autuados/ n° de motociclistas abordados, a cada três meses nas blitzes x 100.

Mesmo com o reconhecimento da importância dessa informação, não foi possível obtê-la porque não vem sendo feito o registro no relatório da quantidade de autuações, por tipo de veículo. Entretanto é algo passível de ser feito e ficou para adequá-lo em 2013.

#### **b. Índice de motociclistas autuados por não uso do capacete.**

Composição: N° de motociclistas autuados pelo não uso de capacete/ n° de motociclistas autuados, a cada três meses nas blitzes x 100.

O sistema de gestão de multas não oferece o relatório dessa informação. Para tanto, foi solicitado à empresa responsável que seja feita a adequação, tendo em vista a necessidade de monitorar esse indicador.

### **2.2.2. Indicadores finais**

Indicadores finais foi o termo adotado para se referir aos resultados sobre acidentes graves e fatais. Ou seja, imprime o esforço que foi destinado à redução de acidentes.

Os dados apresentados na tabela abaixo é resultado do trabalho da Subcomissão de Dados e Informação de Acidentes de Trânsito, que analisa os acidentes que ocorrem no perímetro urbano de Palmas-TO, cuja fonte de informação consiste nos boletins da Polícia Militar e SAMU, de onde se subtrai os acidentes graves e fatais, os quais são posteriormente comparados com laudos do IML, a base do SIM – Sistema de Informação sobre Mortalidade e com a AIH – Autorização de Internação Hospitalar, conforme descrito no Manual de Gestão de Coleta e Tratamento de Dados de Acidentes de Trânsito, elaborado em 2012, com o intuito de dar transparência e facilitar a compreensão do processo pelos participantes da Subcomissão. O mesmo está publicado no site [www.vidanotransito.com](http://www.vidanotransito.com).

Na coluna destinada aos resultados de 2011, foram incluídos os percentuais de redução, comparando a base de referência de 2010. Na coluna referente ao ano de 2012, estão apenas os dados já pareados e analisados, ou seja, aqueles que já passaram por um refinamento e eliminação de duplicidade.

PRINCIPAIS INDICADORES FINAIS	RESULTADOS		
	2010 base de referência	2011	2012 2ºTRIM
Nº de mortos	38	33 (13,16%)	24
Nº de feridos graves	310	278 (10,32%)	175
Vítimas graves por 10.000 veículos	28,5	23,1 (18,94%)	13,2
Vítimas graves por 100.000 habitantes	135,8	118,1 (13,03%)	72,3
Vítimas fatais por 10.000 veículos	3,5	2,7 (22,85%)	1,8
Vítimas fatais por 100.000 habitantes	16,6	14,0 (15,66%)	9,9

Tabela 002 – fonte:SIOP, SAMU, AIH, IML – Subcomissão de Gestão de Dados e Informações

Como mostra os dados da tabela acima, houve uma redução de mais de 10% em todos os indicadores, inclusive em números absolutos.

Os dados analisados em 2011 passaram por rigoroso processo de qualificação da informação, conforme previsto na metodologia adotada pela Subcomissão de Dados e Informação do PVT. Dessa forma foi possível levantar os indicadores, os quais serão monitorados trimestralmente.

Por meio do processo de tratamento dos dados, chega-se a conclusão de que há muitos aspectos a serem trabalhados em termos de produção e sistematização de informações.

As sub-notificações, a não disponibilidade das informações e até mesmo o não reconhecimento da importância de determinados registros dificultam o avançar do processo. Entretanto, tal reconhecimento do que precisa ser feito já nos impulsiona a buscar soluções para cada um dos aspectos a serem melhorados.

Contudo, conseguimos apresentar os seguintes indicadores finais relacionados ao fator álcool e velocidade:

**A. Taxa de acidentes fatais por velocidade, por 100 mil habitantes.**

2011: 10,62                      2012: 2,06 (1º trimestre)

**B. Taxa de óbitos em que foi constatado fator velocidade, por 100 mil habitantes.**

2011: 11.47                      2012: 2,06 (1º trimestre)

**C. Taxa de acidentes fatais com alcoolemia positiva por 100 mil habitantes.**

2011: 4.25                      2012: 1,24 (1º trimestre)

**D. Taxa de acidentes fatais com alcoolemia positiva por 10 mil veículos.**

2011: 0.83

2012: 0,24 (1º trimestre)

Apesar de termos resultados positivos já no primeiro ano de efetivação da proposta do Vida no Trânsito, sabemos que se trata de um processo e que, portanto, ainda se tem muito o que fazer para torná-lo substancial.

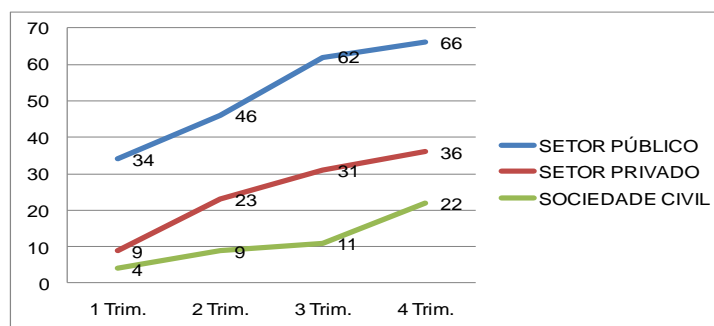
### 2.3. Mobilização social e parcerias

Tendo em vista agregar esforços e envolver a sociedade no processo de mobilização para adoção de posturas adequadas e de segurança no trânsito, as ações planejadas e executadas no Projeto Vida no Trânsito contam com a participação ativa de diversas instituições governamentais e não governamentais.

Dessa forma, busca-se dar sustentabilidade ao processo, otimizando recursos humanos e financeiros, assim como elevar a qualidade dos resultados em que fica impresso o compromisso de todos que lutam pela paz no trânsito.

Como resultado, a expansão de parceria foi acontecendo de forma gradativa, totalizando 107 parceiros em 2011, sendo que destes 35 foram do setor privados, 59 do setor público e 13 parceiros da sociedade civil organizado.

Em 2012, houve a mesma vertente de crescimento por setor, totalizando 124 parceiros, os quais contribuíram com os diversos projetos e programas, conforme mostra o gráfico de evolução de parceria abaixo, elaborado pela Assessoria do PVT.



A intenção é termos mais apoio para se investir nas campanhas televisivas que surtem efeitos positivos no que se refere à mobilização social, e pouco conseguimos investir nos anos anteriores. Para tanto, será necessário um maior investimento por parte das esferas governamentais.

Somado a isto, espera-se que a imprensa local continue apoiando, com matérias que levem informação e reflexão sobre a mudança de postura de cada um no trânsito. Pois os meios de comunicação como jornal impresso e TV exercem uma forte influência no que se refere à sensibilização da comunidade, estreitando a relação entre governo e comunidade.

O processo de mobilização social requer a disseminação de informação. Esta por sua vez consiste em um meio de convencimento, pois é através das informações que se evidencia o processo e os resultados.

Com esse pensamento, houve uma mobilização dentro da própria Comissão do PVT para que fosse explorado, da melhor forma possível, os meios de comunicação que temos à disposição, a exemplo da internet .

Em 2012 foi criado o site [www.vidanotransito.com](http://www.vidanotransito.com), que é coordenado pelo Agente de Trânsito Mário Franco, o qual contou com o apoio da equipe para organizar um espaço capaz de retratar o Projeto Vida no Trânsito em Palmas. Apesar de ainda não está como planejado, tem-se no site um histórico capaz de levar a compreensão do processo, por meio do registro detalhado do plano de ação e dos relatórios do desenvolvimento dos programas e projetos, além das matérias sobre as ações realizadas.

Outro instrumento de interação, divulgação e mobilização tem sido o face book do Projeto Vida no Trânsito, criado e mantido pela Assessora do PVT, Kellen Esmeraldina.



O esforço para mobilização social há de ser crescente, pois o resultado de todo processo depende da energia que cada um agrega, visto que mudança de cultura não se faz só com recursos financeiros, mas principalmente com atitudes, exemplos e poder de convencimento.

### 3. PERSPECTIVAS E DESAFIOS A SEREM SUPERADOS

Levar o projeto adiante, envolvendo a sociedade no processo de construção de uma cultura de paz no trânsito, por si só já é um grande desafio. Contudo, sabemos que é preciso vencer cada barreira que se impõe para chegar aos resultados esperados.

De acordo com o que foi planejado para Década de Ação pela Segurança Viária, temos metas anuais, conforme mostra a tabela abaixo:

#### METAS PARA A DÉCADA DE AÇÕES PELA SEGURANÇA VIÁRIA 2011-2020

MORTOS E FERIDOS GRAVES	DADOS DE REFERÊNCIA	META DE REDUÇÃO DE MORTOS + FERIDOS GRAVES /100 mil hab.									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TODOS MORTOS E FERIDOS	156	140	126	119	116	109	107	103	99	93	87
PEDESTRES	11	10	09	08	08	08	08	07	07	07	06
CICLISTAS	11	10	09	08	08	08	08	07	07	07	06
MOTOCICLISTAS	114	103	92	87	85	80	78	75	72	68	64
CRIANÇAS	05	04	04	03	03	02	02	02	02	02	02
% a cada ano	-	10	10	06	02	06	02	04	04	06	06

Fonte: Comissão do PVT.

A principal perspectiva para os próximos anos é dar sustentabilidade ao processo, por meio do apoio governamental e da sociedade como um todo, para que se realizem as ações planejadas, com base nos dados estatísticos. Para tanto, há de se envolver mais órgãos das esferas federal, estadual e municipal. Há de se fazer mais gestão junto às organizações não-governamentais e, para isto, precisamos de pessoas que se prontifiquem e tenham condições de fazer essa articulação.

Os anos de 2011 e 2012 foram de intenso trabalho para aqueles que se envolveram de fato com o Projeto Vida no Trânsito, com foco nas metas estabelecidas. Porém, muitos expressaram não acreditar no resultado desse esforço. Assim, para os anos vindouros, o apoio e a credibilidade também consite em um desafio. Fácil é compartilhar o sucesso, difícil é imprimir a energia e esmero numa ideia que, para muitos, faz parte de um pensamento “romântico” ou utópico.

Acreditar na capacidade de mudança de comportamento do ser humano é fundamental para quem almeja um mundo melhor! Convencer o ser humano de mudar-se para melhor é um desafio que só aqueles que valorizam a vida conseguem fazer. Portanto, são estes que precisamos nessa jornada.

É necessário que haja compreensão por parte dos gestores que o processo em que o Projeto Vida no Trânsito se insere não se trata de um produto pertencente à instituição X ou Y. Tanto o trabalho como os resultados fazem parte da resposta que precisamos dar à sociedade e isso é o que importa. Cada um pode contribuir e fazer acontecer, pois vale o jogo do ganha-ganha.

Assim, Palmas vive um momento de boas perspectivas, onde se acredita que a redução de acidentes graves e fatais será uma consequência do esforço coletivo em que se respalda a política de segurança no trânsito, que assume um caráter de interdependência com as políticas de saúde, educação, cultura e segurança pública, aqui impulsionada pelo Projeto Vida no Trânsito.

#### **4 – FONTES DE INFORMAÇÕES:**

- Base de Dados e Informações da Comissão Local do Projeto Vida no Trânsito – Palmas –TO;
- Plano de Ação Local do Projeto Vida no Trânsito 2011 e 2012;
- Relatórios de Acompanhamento Mensal do Projeto Vida no Trânsito;