

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

Otto Valdemar Kaminski Stange

**A BALADA SEGURA E OS 08 ANOS DA DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

**Porto Alegre
2019**

Otto Valdemar Kaminski Stange

**A BALADA SEGURA E OS 08 ANOS DA DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Orientadora: Prof. Dra. Mellina da Silva
Terres

Coorientadora: Adriana Paz Nunes

Porto Alegre
2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Prof. Dr. Rui Vicente Oppermann
Vice-reitora: Profa. Dra. Jane Fraga Tutikian

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO

Diretor: Prof. Dr. Takeyoshi Imasato
Vice-diretor: Prof. Dr. Denis Borenstein

COORDENAÇÃO DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

Coordenador: Prof. Dr. Paulo Ricardo Zilio Abdala
Coordenador substituto: Prof. Dr. Rafael Kruter Flores

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

Sobrenome, Nome do(a) Autor(a) e
Normas para Apresentação de Trabalho de Conclusão de
Curso da Especialização em Gestão Pública UAB/UFRGS
[manuscrito] / Nome e Sobrenome do(a) Autor(a). – 2019.
15 f.:il.
Orientador(a): Nome e Sobrenome; Coorientador(a): Nome e
Sobrenome.
Monografia (Especialização) – Universidade Federal do Rio
Grande do Sul. Programa de Pós-Graduação em
Administração, Porto Alegre, BR – RS, 2019.
1.ABNT. 2. Monografia. 3.Gestão Pública. I. Sobrenome,
Nome do(a) Orientador(a) e. II. Sobrenome, Nome do(a)
Coorientador(a) e. III. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS
com os dados fornecidos pela autora.

**Atenção: a Ficha Catalógrfica poderá ser elaborada gratuitamente pela ferramenta
que a UFRGS dispõe: <http://www.ufrgs.br/bibfbc/servicos/ficha-catalografica>**

Escola de Administração da UFRGS

Rua Washington Luiz, 855, Bairro Centro Histórico
CEP: 90010-460 – Porto Alegre – RS
Telefone: 3308-3801
E-mail: eadadm@ufrgs.br

Otto Valdemar Kaminski Stange

**A BALADA SEGURA E OS 08 ANOS DA DÉCADA DE AÇÃO PELA
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Aprovado em 30 de maio de 2019.

Banca Examinadora

Examinador(a): Prof. Dr. Leonardo Granato

Examinador(a): Prof. Dr. Guilherme Dornelas Camara

Orientador(a): Prof. Dra. Mellina da Silva Terres

Coorientador(a): Adriana Paz Nunes

RESUMO

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de invalidez e mortes precoces em países em desenvolvimento. Segundo a Organização Mundial de Saúde, 1,3 milhão de pessoas vieram a falecer em 2009 em acidentes de trânsito em 178 países. Assim, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas definiu o período de 2011-2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito pretendendo diminuir em 50% o número de vítimas fatais até o final da Década. Dentre as medidas adotadas pelo governo do RS para alcançar a meta no estado, a Operação Balada Segura foi criada para fiscalizar e educar a população acerca da combinação nociva entre álcool e direção. Com isso, após 08 anos da Década e de Balada Segura, o presente estudo se propõe a avaliar a política pública de combate à alcoolemia no trânsito através da análise dos dados estatísticos das operações e sobre a mortalidade no trânsito no período. Ademais, a partir dos dados disponíveis propõe-se estimar o número de vítimas fatais no trânsito gaúcho para os dois últimos anos da Década: 2019 e 2020.

Palavras-chave: Trânsito. Balada Segura. Alcoolemia.

The Balada Segura Operation and the 08 years of Decade of Action For Road Safety

ABSTRACT

Traffic accidents are a major cause of disability and early deaths in developing countries. According to the World Health Organization, 1.3 million people died in 2009 in 178 countries by traffic accidents causes. Thus, the General Assembly of the United Nations has defined the period 2011-2020 as the World Decade of Action for Road Safety aiming to reduce by 50% the number of fatalities by the end of the decade. Among the measures adopted by Rio Grande do Sul government to reach the goal in the State, Balada Segura Operation was created to supervise and educate the population about the harmful combination between alcohol and driving. Therefore, after 08 years of the Decade and Balada Segura Operation, the present study proposes to evaluate the public policy to combat traffic ailment by analyzing statistical data on operations and on traffic mortality in the period. In addition, based on the available data, it is proposed to estimate the number of fatal traffic victims in the state of Rio Grande do Sul for the last two years of the decade: 2019 and 2020.

Keywords: Traffic. Balada Segura Operation. Drinking-and-driving.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.4. – Redução nos acidentes pós implementação da fiscalização contínua .	15
Gráfico 2.1 – Frequência consumo x região do país (em%)	17
Fotografia 2.3 – Balada Segura na ExpoUlbra	21
Figura 2.4 - Países com leis sobre alcoolemia que atendem às melhores práticas ..	26
Figura 2.5 – A efetividade da mudança dos limites legais de álcool no sangue no Brasil	27
Gráfico 4.1 – Número de blitzes da Balada Segura	32
Gráfico 4.1.1 – Média de abordagens	32
Gráfico 4.1.2 – Condutores autuados por recusa (em%)	33
Gráfico 4.1.3 – Testes de alcoolemia positivos (em%).....	34
Gráfico 4.1.4 – Total de testes positivos e recusas (em%).....	35
Gráfico 4.1.5 – Nº de blitzes x nº de vítimas fatais no RS	36
Gráfico 4.1.6 – Períodos da Lei Seca x Número de óbitos.....	36
Gráfico 4.2.1.1 – Radar da Década.....	37
Gráfico 4.2.1.2 – Previsão de vítimas x vítimas no RS de 2011 a 2018.....	38
Gráfico 4.2.2.1 – Vítimas fatais no RS de 2000 a 2010.....	39
Figura 4.2.2.2 – Resultados da análise de regressão linear	40
Gráfico 4.2.2.3 – Vítimas no RS de 2011 a 2018 e previsão para 2019 e 2020.....	40

LISTA DE TABELAS

Quadro 2.3 – Guia da Balada (Manual da Balada).....	22
Quadro 2.4 – Histórico da Balada Segura.....	23
Quadro 2.4 – Alterações da legislação sobre alcoolemia.....	24
Quadro 2.5 – Tradução “Efetividade da mudança da legislação sobre alcoolemia no Brasil”	27
Quadro 3.1 – Vítimas fatais no trânsito de 2011 a 2018	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BAC	Concentração de Álcool no Sangue
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN/RS	Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre
EXPOINTER	Exposição Agropecuária Internacional do Rio Grande do Sul
EXPOULBRA	Mostra de ensino, pesquisa e extensão da Universidade Luterana do Brasil
FENADOCE	Feira Nacional do Doce – Pelotas/RS
OBS	Operação Balada Segura
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
RS	Rio Grande do Sul
SENAD	Secretaria Nacional de Políticas Sobre Drogas
UNODC	Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crimes

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Problema de Pesquisa	12
1.2 Objetivo Geral	13
1.3 Objetivos Específicos	13
1.4 Justificativa	13
2 REVISÃO DA LITERATURA	16
2.1 Consumo de Álcool	16
2.2 Década de Ação Pela Segurança no Trânsito	18
2.3 A Política Pública Balada Segura	20
2.4 Legislação e Alcoolemia	24
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	29
4 PRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS	31
4.1 Análise Descritiva – Balada Segura	31
4.2 Década de Ação Pela Segurança no Trânsito e a Balada Segura	37
4.2.1 Estudo do DETRAN/RS para a Década 2011-2020	37
4.2.2 Estimativa da mortalidade para 2019 e 2020	38
4.2.3 Avaliação da Política Pública Balada Segura	41
5 CONCLUSÃO	43
REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Organização Mundial de Saúde, em 2009 foram registrados 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Estimativas propõem que se nenhuma ação mundial fosse empreendida, o número anual de mortes em todo o mundo poderia chegar a 1,9 milhão até 2020 (OMS, 2009).

A partir desses dados, em março de 2010, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) definiu o período de 2011-2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito. Tal desígnio visava estimular esforços para conter e reverter a tendência crescente de vítimas fatais e com ferimentos graves em acidentes de trânsito em todo o mundo (ONU, 2010).

O Brasil, assim como os demais países signatários da resolução, foi convocado para desenvolver e realizar ações no decênio. O objetivo era reduzir em 10 anos em 50% as mortes no trânsito.

Assim, o governo federal lançou o “PARADA – Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida”. Coordenado pelo Ministério das Cidades, por meio do DENATRAN, o Parada promove campanhas de conscientização, ações de mobilização e educativas com o objetivo de diminuir o número de mortes e outros danos causados por acidentes de trânsito (GOVERNO FEDERAL, 2011).

Concomitantemente nos estados os governos lançaram seus planos. No Rio Grande do Sul, o governo se tornou signatário da Década em um ato oficial no Salão Negrinho do Pastoreio no Palácio Piratini. Para mostrar à sociedade a adesão, sete pontos da Capital foram iluminados com luz amarela, marcando o início da Década de Ação pela Segurança no Trânsito no estado. A cor que representa atenção nos semáforos é também a cor símbolo da campanha, desencadeada pela ONU para reduzir o número vítimas de acidentes de trânsito em todo mundo (DETRAN/RS, 2011).

Lançada pelo governo gaúcho no mesmo ano do início da Década, a Operação Balada Segura começou como um projeto piloto em Porto Alegre e atualmente está em 34 cidades do RS. Assim, é um dos braços do Estado em prol do objetivo de reduzir o número de óbitos e acidentes graves até o final da Década.

A Operação Balada Segura consiste em *blitze* de fiscalização e educação tanto em locais de grande concentração de bares e casas noturnas, como em roteiros/itinerários de deslocamento para festas e eventos, visando a combater,

principalmente, a condução de veículos por motoristas alcoolizados (DETRAN/RS, 2019).

Além da Balada Segura e outros projetos do Poder Público, também foi possível verificar a continuação do enrijecimento da legislação em relação aos atos infracionais que mais causam acidentes e vítimas no trânsito. Dentre elas, a combinação nociva entre álcool e direção já vinha sendo tratada pelo Congresso Nacional e teve um avanço bastante importante durante a Década.

Assim, o presente estudo se propõe a avaliar a política pública de combate à alcoolemia no trânsito Balada Segura após seus 08 primeiros anos através da análise dos dados estatísticos disponíveis; verificar os possíveis avanços do RS em relação à meta proposta e estimar o número de óbitos no trânsito gaúcho nos dois últimos anos da Década: 2019 e 2020.

1.1 Problema de Pesquisa

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de invalidez e mortes precoces no Brasil. Somente em 2010 foram 42.882 vítimas fatais (DATASUS, 2019). Grande parte dessas mortes em acidentes de trânsito é causada por condutores sob efeito do álcool (OMS, 2007).

No Rio Grande do Sul, o número de mortos no trânsito, a partir de uma análise dos anos 2000 a 2010, vinha em uma forte tendência de crescimento. Assim, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul definiu um conjunto de ações para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011/2020) – com o objetivo de combater a violência no trânsito e reduzir pela metade o número de mortos até 2020. Visando alcançar tal objetivo, a Operação Balada Segura foi criada, foi ganhando força com parcerias e se encontra em 34 cidades do estado do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS, 2019).

Por iniciativa do Estado, outros projetos têm sido desenvolvidos como: Viagem Segura, campanhas de conscientização na mídia e campanhas de conscientização em eventos como ExpoUlbra, EXPOINTER, FENADOCE, Planeta Atlântida e outros (DETRAN/RS, 2015).

Com isto, este trabalho visa responder se "A Operação Balada Segura, como política pública elementar na Década de Ação Pela Segurança no Trânsito no Rio Grande do Sul, está surtindo o efeito esperado?"

1.2 Objetivo Geral

Analisar os efeitos da Operação Balada Segura e verificar se o número anual de mortes no trânsito está diminuindo, conforme meta proposta para a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020.

1.3 Objetivos Específicos

- Avaliar a política pública de combate à alcoolemia no trânsito Balada Segura a partir dos critérios eficácia e eficiência administrativa;
- Verificar os possíveis avanços do RS em relação à meta proposta para a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020; e
- Fazer uma previsão - a partir de cálculo estatístico com os dados dos 08 primeiros anos - do posicionamento do Estado no final da Década em relação à redução das mortes por acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul.

1.4 Justificativa

Infelizmente no período anterior à Década de Ação Pela Segurança no Trânsito a mortalidade nas vias gaúchas praticamente dobrou. No ano 2000 foram 1.056 vítimas fatais, enquanto em 2010 foram 2.190 pessoas que vieram a óbito em acidentes de trânsito (DETRAN, 2019).

Desde o início da Década medidas foram tomadas visando reduzir o número de vidas perdidas no trânsito no RS. Dentre elas, a Balada Segura foi criada e se tornou política pública permanente com o objetivo geral de "realizar de forma integrada e contínua ações de fiscalização e de educação, em especial o combate à alcoolemia no trânsito" (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, 2012).

Passados 08 anos da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito, o presente trabalho justifica-se pela necessidade de avaliar se a Balada Segura vem surtindo efeito esperado e se o Estado está logrando reduzir a mortalidade no trânsito, conforme planejamento e objetivo.

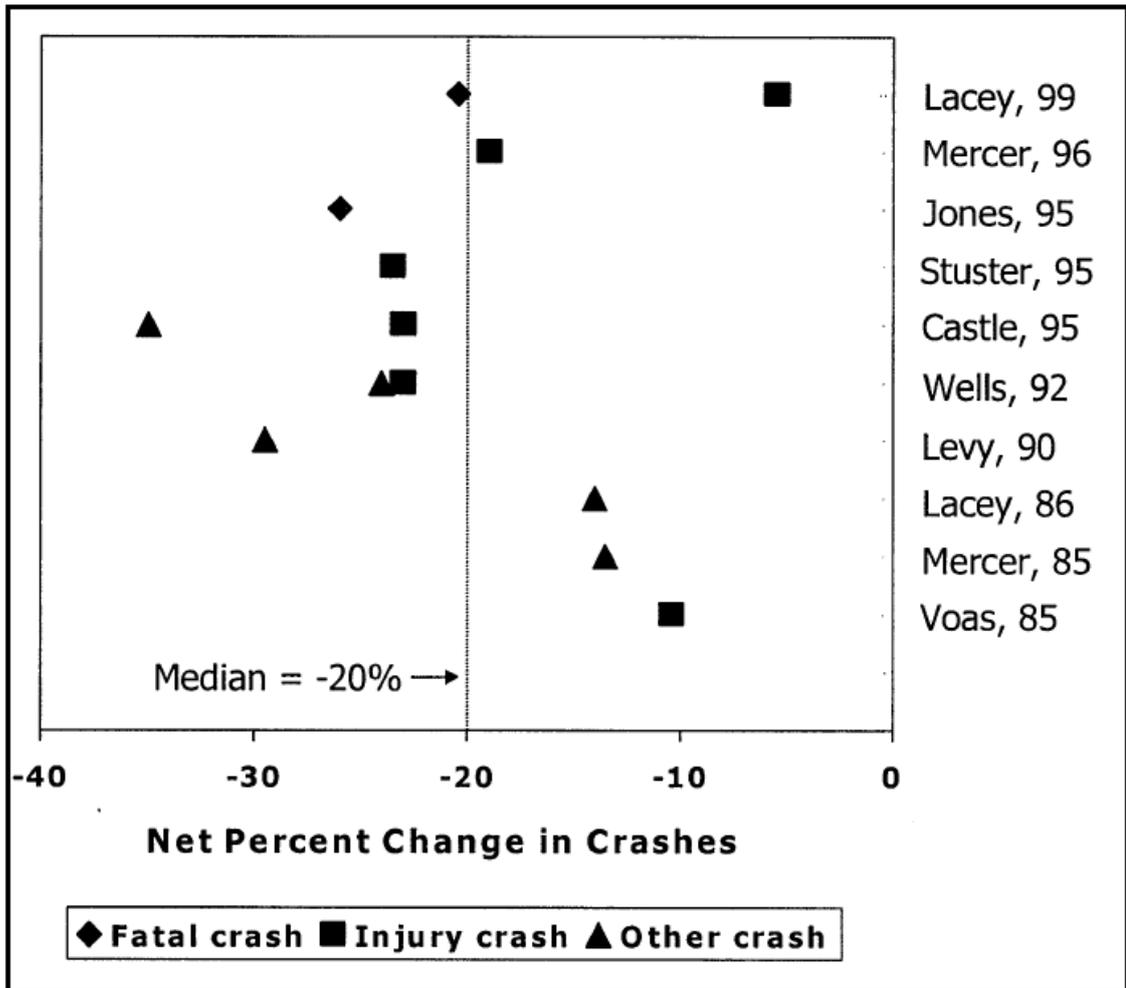
A avaliação é a fase do ciclo de políticas públicas em que o processo de implementação e o desempenho da política pública são examinados com o intuito de conhecer melhor o estado da política e o nível de redução do problema que a gerou. É o momento-chave para a produção de feedback sobre as fases antecedentes (SECCHI, 2013).

Sobre fiscalização de trânsito contínua e focada na alcoolemia, Shults et al (2001) fizeram uma revisão sistemática em 76 estudos (a maioria realizada nos Estados Unidos) para avaliar a eficácia da fiscalização de trânsito e das leis sobre alcoolemia no trânsito. Conforme a revisão:

“A justificativa para o uso de pontos de fiscalização é baseada na teoria da dissuasão. Embora as *blitze* possam tirar de circulação alguns condutores que estão sob influência de álcool, seu principal objetivo é reduzir o número desses condutores ao aumentar o risco de serem presos. Esse risco percebido pode ser influenciado pelo nível de publicidade que acompanha o esforço de fiscalização, a visibilidade das operações em si, a probabilidade de abordagem e as crenças dos motoristas sobre sua capacidade de evitar a abordagem” (SHULTS, 2001, p. 75).

Em um dos estudos revisados, por exemplo, constatou-se que após a implementação da fiscalização contínua a proporção de motoristas com qualquer nível detectável de BAC (concentração de álcool no sangue) diminuiu 13% e a proporção de motoristas com BAC acima de 0,08 g/dL declinou 24% em relação aos níveis anteriores. Além disso, conforme se pode verificar na figura abaixo, vários estudos verificados na revisão apontam que a implementação da fiscalização de trânsito contínua diminuiu em média 20% nos acidentes de trânsito.

Figura 1.4. – Redução nos acidentes pós implementação da fiscalização contínua



Fonte: SHULTS et al (2001).

2 REVISÃO DA LITERATURA

Num primeiro momento é apresentada a revisão da literatura acerca do consumo de álcool e os problemas que isso gera na sociedade, não apenas no trânsito. Num segundo momento é apresentada a Década de Ação Pela Segurança no trânsito como “movimento mundial” e como os países e governos se comprometeram a realizar medidas visando diminuir a acidentalidade e vítimas fatais em 10 anos.

Após isso, a partir de análise documental é apresentada a Operação Balada Segura. Este tópico é parte essencial para avaliar a política pública de combate à alcoolemia no trânsito, pois descreve sua organização e funcionamento. Na sequência é feita uma revisão histórica acerca da legislação de trânsito referente à alcoolemia no trânsito, tópico importante para compreender como o enrijecimento da legislação e uma fiscalização mais ativa impactam positivamente nas estatísticas apresentadas no capítulo posterior.

2.1 Consumo de Álcool

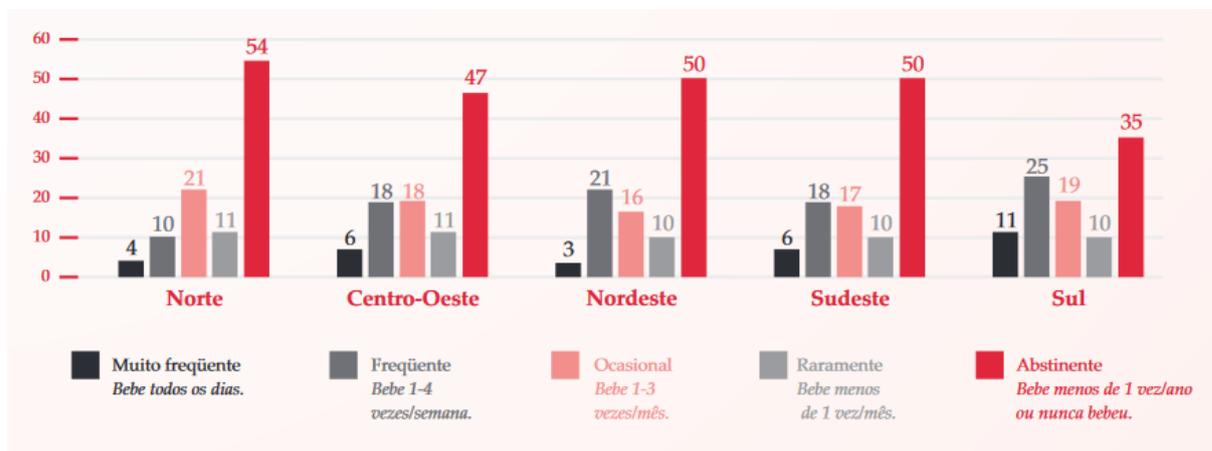
Um dos maiores problemas de saúde pública no mundo, o consumo de álcool ocasiona mais de 3 milhões de mortes por ano no mundo (OMS, 2018). O álcool é uma substância psicoativa que afeta o cérebro e a maioria dos órgãos do corpo. Ingerir álcool afeta tanto seus consumidores, quanto os demais que os rodeiam (OPAS/OMS, 2007).

O consumo de álcool está relacionado a mais de 60 condições agudas e crônicas de saúde, como o resultado do consumo excessivo durante gravidez (afetando o feto), cânceres, doenças cardiovasculares, doenças no fígado, condições neuropsiquiátricas (incluindo dependência de álcool), etc. Nas américas, o álcool é o principal fator de risco para doenças nos países em desenvolvimento e o segundo principal fator de risco nos países desenvolvidos (OPAS/OMS, 2007).

Os relatórios anuais da Organização Mundial de Saúde sobre saúde mundial apontam que a média de consumo de álcool puro em brasileiros adultos aumentou nos últimos anos. Em 2003 a média era de 5,76 L e passou para 7,8 L em 2016 (OMS, 2007 e 2018).

O 1º Levantamento Nacional sobre Padrões de Consumo de Álcool na População Brasileira foi realizado pela Universidade Federal de São Paulo em 2007 em parceria com Secretaria Nacional Antidrogas. De acordo com a pesquisa, 52% dos brasileiros foram classificados como bebedores, sendo que 27% fazem uso ocasional ou raro e 25% fazem uso ao menos uma vez por semana. Conforme se pode verificar no gráfico abaixo que apresenta as diferenças de frequência em porcentagem entre as 05 regiões brasileiras, o Sul se destaca com os maiores índices de pessoas que consomem bebidas alcoólicas: muito frequente (11%) e frequente (25%). Ademais, a mesma região apresenta o menor índice (35%) em relação ao número de pessoas que não ingerem álcool (SENAD, 2007).

Gráfico 2.1 – Frequência consumo x região do país (em%)



Fonte: SENAD (2007).

Foi realizada em Porto Alegre em 2008 uma pesquisa com indivíduos que estavam saindo de bares, casas noturnas e lojas de conveniência, ou seja, que potencialmente estivessem sob risco de acidentes de trânsito relacionados ao álcool. Naquele ano recém estava entrando em vigor a Lei Federal nº 11.705/08 (Lei Seca). Apesar de 85,9% dos indivíduos referirem ter bebido e dirigido nos últimos 12 meses, apenas 9,2% alegaram ter sido parados alguma vez na vida para fazer o teste do bafômetro (BONI, 2008).

O consumo de álcool, mesmo em pequenas quantidades, aumenta o risco de estar envolvido em um acidente de trânsito. Seu uso pode alterar a visão, tempo de reação e coordenação motora, além de estar frequentemente associado a outros comportamentos de alto risco, como excesso de velocidade e o não uso do cinto de segurança (OMS, 2009).

Shults et al (2001) fizeram uma revisão sistemática de 76 estudos para avaliar a eficácia tanto das leis sobre alcoolemia no trânsito quanto da fiscalização de trânsito. Destes estudos, 55 (72%) foram realizados nos Estados Unidos e os demais na Austrália, Canadá, Nova Zelândia, França e Holanda.

De acordo com o estudo “foram encontradas fortes evidências para a eficácia da legislação implementada sobre alcoolemia no trânsito”. Nos Estados Unidos, por exemplo, com a legislação restringindo o BAC (concentração de álcool no sangue) em 0,8 g/dL, de todas as mortes ocorridas no trânsito, o percentual de motoristas que estavam sob influência de álcool caiu de 57% para 38%. Ademais, conforme a revisão, a base de evidências para a eficiência das leis sobre alcoolemia no trânsito inclui artigos de jornais publicados, relatórios técnicos e documentos de conferências (SHULTS et al, 2001, p. 66 e 71).

Voas, Tippetts e Fell (2000) realizaram um estudo sobre a relação entre as leis sobre alcoolemia no trânsito aprovadas de 1982 a 1997 nos 50 estados americanos e no distrito de Columbia e os dados sobre os condutores bêbados presentes em acidentes fatais neste mesmo intervalo de tempo. Assim, 03 leis sobre alcoolemia foram promulgadas e seus períodos foram comparados com os seguintes dados do *Fatality Analysis Reporting System* (Sistema de relatórios de análise de fatalidade): o número de acidentes com vítimas fatais, o número de condutores envolvidos em acidentes com vítimas fatais, e o número de vítimas fatais. De acordo com a análise, as evidências para a eficácia das legislações restritivas de dirigir sob influência de álcool em relação às reduções nos acidentes fatais são bastante robustas. Em relação as três leis sobre alcoolemia no trânsito verificadas, houve uma significativa relação negativa entre a presença de cada uma delas e a proporção de condutores alcoolizados em acidentes fatais.

2.2 Década de Ação Pela Segurança no Trânsito

Em março de 2010, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) definiu o período de 2011-2020 como a Década Mundial de Ação pela Segurança no Trânsito. Tal desígnio visava estimular esforços para conter e reverter a tendência crescente de vítimas fatais e com ferimentos graves em acidentes no trânsito em todo o mundo (ONU, 2010).

Estudos elaborados pela Organização Mundial de Saúde - OMS - verificaram que em 2009 foram registrados 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Ademais, que se nenhuma ação mundial fosse empreendida, o número de mortes em todo o mundo poderia chegar a 1,9 milhão até 2020 (OMS, 2009).

Os países signatários da Década, entre eles o Brasil, foram convocados para desenvolver ações e os governos deveriam assumir um papel de liderança na realização das atividades do decênio, fomentando modalidades de colaboração multissetorial com o mundo acadêmico, setor privado, associações profissionais, organizações não governamentais e com a sociedade civil. O objetivo era reduzir em 10 anos em 50% as mortes no trânsito.

Assim, em 11 de maio de 2011 aconteceu o lançamento da Década, que é promovida pela Organização Mundial da Saúde. Os 178 países signatários da Resolução A/64/L44 da ONU anunciaram seus planos de ação e começaram a agir objetivando alcançar a meta de reduzir em até 50% o índice de mortalidade nas ruas e estradas dos países durante este período.

No Brasil, o governo lançou o “PARADA – Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida”. Coordenado pelo Ministério das Cidades, por meio do DENATRAN, o Parada promove campanhas de conscientização, ações de mobilização e educativas com o objetivo de diminuir o número de mortes e outros danos causados por acidentes de trânsito (GOVERNO FEDERAL, 2011).

No Rio Grande do Sul, o governo se tornou signatário da Década em um ato oficial no Salão Negrinho do Pastoreio no Palácio Piratini, com a mesma meta de redução de acidentalidade até 2020. Para mostrar à sociedade a adesão, sete pontos da Capital foram iluminados com luz amarela, marcando o início da Década de Ação pela Segurança no Trânsito no estado. A cor que representa atenção nos semáforos é também a cor símbolo da campanha, desencadeada pela ONU para reduzir o número vítimas de acidentes de trânsito em todo mundo (DETRAN/RS, 2011).

2.3 A Política Pública Balada Segura

Uma política pública é uma orientação para combater um problema público. De acordo com Secchi (2013), uma política pública é composta essencialmente pela intencionalidade pública e pela resposta a um problema. Assim, a razão para se estabelecer uma política pública é justamente atuar em um problema que é entendido como relevante coletivamente.

Theodore J. Lowi, em 1964, apresentou a tipologia para políticas públicas baseada no critério de “impacto esperado na sociedade”, no qual existem 04 tipos de políticas públicas: distributivas, regulatórias, constitutivas e redistributivas (SECCHI, 2013). A política pública de combate à alcoolemia no trânsito Balada Segura é do tipo regulatória.

Neste estudo será feita uma avaliação *ex post* (posterior à implementação) da política pública Balada Segura a partir de dois critérios: Eficácia e Eficiência Administrativa.

Para Secchi (2013), a Eficácia é um dos principais critérios para se avaliar uma política pública. Ela corresponde ao nível de alcance das metas ou objetivos preestabelecidos.

Secchi (2013) também apresenta a Eficiência Administrativa como um dos principais critérios para se avaliar uma política pública. Ela se trata do seguimento das prescrições, ou seja, do nível de conformação da execução de métodos preestabelecidos.

A Balada Segura teve seu projeto piloto lançado em fevereiro de 2011 na capital. Um ano depois foi instituída como política permanente de Estado através da Lei Estadual 13.963/2012 visando criar novas e permanentes condutas, com base no bem-estar coletivo e na segurança de todos os participantes do trânsito, conforme segue:

“Art. 1.º Fica instituída a Operação Balada Segura, que tem como objetivo geral realizar de forma integrada e contínua as ações de fiscalização e de educação, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, em locais e horários de maior incidência de acidentalidade, sob a Coordenação-Geral do Vice-Governador do Estado e Coordenação Executiva do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN/RS” (LEI ESTADUAL Nº 13.963/2012).

A OBS consiste em *blitze* de fiscalização e educação tanto em locais de grande concentração de bares e casas noturnas, como em roteiros/itinerários de

deslocamento para festas e eventos, visando a combater, principalmente, a condução de veículos por motoristas alcoolizados. Assim, O DETRAN/RS e as demais instituições (Brigada Militar, Municípios Conveniados e Polícia Civil), dentro das atribuições, de forma integrada ocupam o espaço público para situar que há fiscalização de trânsito no estado (DETRAN/RS, 2011).

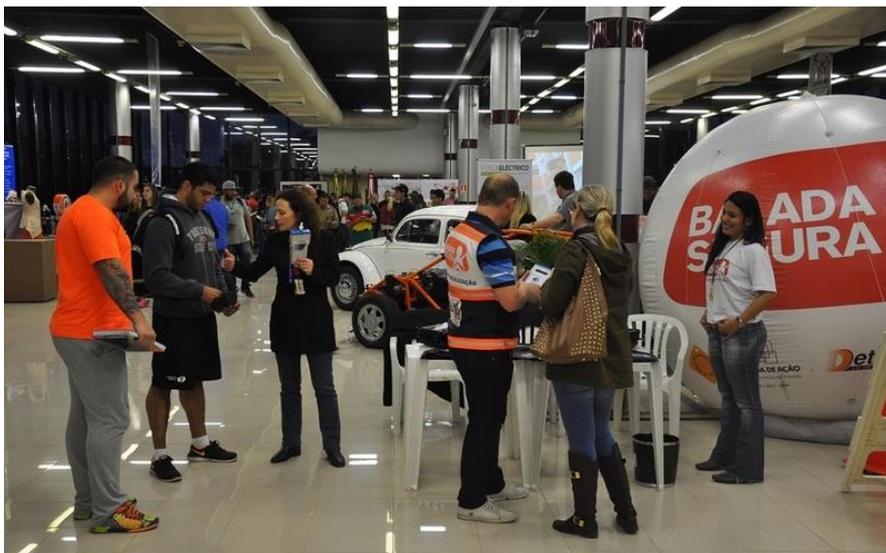
A Polícia Civil tem o compromisso de disponibilizar efetivo suficiente para o atendimento de ocorrências geradas na OBS. Já Brigada Militar deve disponibilizar efetivo para segurança da Operação Balada Segura nos municípios participantes e das equipes do DETRAN/RS, bem como, elaborar juntamente com o DETRAN/RS um calendário operacional (DETRAN/RS, 2016).

A coordenação da OBS fica por conta do DETRAN/RS, que além de contar com duas equipes fixas de fiscalização, vem expandindo a política pública através de municípios conveniados que aderem ao programa. De acordo com o TERMO DE COOPERAÇÃO Nº 34/2016, dentre outros compromissos, o DETRAN/RS deve disponibilizar os seguintes materiais de apoio e equipamentos necessários para o início da execução das *blitze* fiscalizatórias da Operação Balada Segura nos municípios: 03 mesas, 06 cadeiras, 01 balão institucional, 01 suporte de balão, 01 inversor, 01 soprador, 01 tenda, 02 etilômetros, materiais publicitários e educativos (folders, panfletos, adesivos, cartilhas, bem como demais componentes do projeto de identidade visual da OBS).

Já o Município deve disponibilizar os agentes de fiscalização de Trânsito para as operações e submetê-los à instrução inicial promovida pelo DETRAN/RS. Ademais, o município tem a obrigação de realizar, mensalmente, o número mínimo de 04 (quatro) operações.

A Operação Balada Segura desenvolve, portanto, ações:

- Educativas e pedagógicas, com sensibilização de diversos públicos em palestras, *blitze* educativas, participação em eventos e campanhas publicitárias, sempre enfatizando o risco de associar álcool e direção (DETRAN/RS, 2011). Segue abaixo a equipe da Balada Segura do DETRAN/RS fazendo um trabalho de conscientização na ExpoUlbra.



Fonte: DETRAN/RS (2015).

- De fiscalização de trânsito, que são realizadas de forma sistemática, mediante a submissão de todos os abordados ao teste do etilômetro, popularmente conhecido como bafômetro, visando detectar a presença de álcool no organismo do condutor (DETRAN/RS, 2016). Podemos ver abaixo no “Guia da Balada” as situações que podem ocorrer se o condutor fizer ou recusar a fazer o teste:

Quadro 2.3 – Guia da Balada (Manual da Balada)

Situação	Consequência
“Caí na Balada e zerei o bafômetro”	“Parabéns! Siga tranquilo e conte para os amigos”!
“Caí na Balada e deu até 0,33 mg/l no bafômetro.”	<ul style="list-style-type: none"> “- pague multa; - fique um ano sem dirigir; - fique sem CNH por 24 horas; - encontre um amigo sóbrio para buscar o carro (ou ele será guinchado); - faça curso de reciclagem de 30 horas; - faça prova teórica para recuperar a carteira.”
“Caí no Balada e deu mais de 0,33 mg/l no bafômetro.”	<ul style="list-style-type: none"> “- pague multa; - fique um ano sem dirigir; - fique sem CNH por 24 horas; - encontre um amigo sóbrio para buscar o carro (ou ele será guinchado);

	<ul style="list-style-type: none"> - faça curso de reciclagem de 30 horas; - faça prova teórica para recuperar a carteira; - vá para a delegacia; - pague a fiança (ou vá para a penitenciária); - responda por crime de trânsito.”
“Caí na Balada e não quis soprar o bafômetro.”	<ul style="list-style-type: none"> “- pague multa - fique um ano sem dirigir; - fique sem CNH por 24 horas; - encontre um amigo sóbrio para buscar o carro (ou ele será guinchado); - faça curso de reciclagem de 30 horas; - faça prova teórica para recuperar a carteira. <p>Além disso, se aparentar ter consumido álcool:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vá para a delegacia conduzido pela autoridade; - pague a fiança (ou vá para a penitenciária); - responda por crime de trânsito.”

Fonte: DETRAN/RS (2016).

No quadro abaixo encontra-se o histórico da Operação Balada Segura. Nele é possível verificar como a política pública foi sendo incrementada no decorrer do tempo no Rio Grande do Sul.

Quadro 2.4 – Histórico da Balada Segura

Ano	Acontecimento
2011	<ul style="list-style-type: none"> - Início do projeto piloto em Porto Alegre em fevereiro <i>blitze</i> somente nas sextas e sábados. A partir de setembro as <i>blitze</i> começaram a ser realizadas com mais frequência. - Primeira Balada Segura no Litoral. As <i>blitze</i> eram realizadas pela BM.
2013	- Entra em atividade a primeira equipe de fiscalização do DETRAN/RS.
2014	<ul style="list-style-type: none"> - Entra em atividade a segunda equipe de fiscalização do DETRAN/RS. - 27 municípios integrando a rede da Balada Segura no estado.
2015	- Crescimento de 49% das abordagens em relação ao ano anterior.
2016	- Crescimento de 19% das abordagens em relação ao ano anterior.
2017	- 33 municípios integrando a rede da Balada Segura no estado.
2018	<ul style="list-style-type: none"> - 34 municípios integrando a rede da Balada Segura no estado. - Balada Segura no litoral pelo 8º ano consecutivo.

Fonte: DETRAN/RS (2019).

Ostrovski (2017), buscando analisar o impacto da Lei Seca e suas alterações (Lei Federal nº 11.705/2008, Lei Federal nº 12.760/2012 e Lei Federal nº 13.281/2016) nos acidentes de trânsito no Rio Grande do Sul, comparou o número de óbitos e o número de *blitze* de 2004 a 2013 (antes e durante a Balada Segura). Os resultados encontrados em seu trabalho sugerem uma forte correlação negativa entre o número de *blitze* e o número de óbitos por acidentes de trânsito.

Vindo ao encontro do estudo anterior citado, Botessini e Nodari (2011) fizeram um estudo na cidade de Porto Alegre/RS buscando identificar e classificar medidas de segurança de trânsito conforme sua influência em inibir o cometimento de infrações de trânsito no meio urbano. Eles verificaram que a fiscalização de trânsito tem fortes influências no que tange a inibir os condutores a andarem em desacordo com a legislação de trânsito, como segue:

“A principal conclusão evidenciada pelos resultados da pesquisa indica que as medidas de segurança que mais influenciam os motoristas a não cometerem infrações de trânsito são aquelas relacionadas à restrição de direitos como forma de punição e à probabilidade de ser flagrado cometendo infrações (o que conduziria às punições)” (BOTESSINI E NODARI, 2011, p. 85).

2.4 Legislação e Alcoolemia

Além da Balada Segura e outros projetos do Poder Público, também foi possível verificar a continuação do enrijecimento da legislação acerca da alcoolemia no trânsito. A combinação perigosa entre álcool e direção já vinha sendo tratada pelo Congresso Nacional e teve um avanço bastante importante durante a Década.

Um ponto extremamente importante que não se pode deixar de lado é a mudança da legislação antes e durante a Década. Em 2008 entrou em vigor a Lei Federal nº 11.705, popularmente conhecida como “Lei Seca”. Como se pode verificar na tabela abaixo, as duas alterações ocorridas dentro da Década vieram para aumentar a severidade das penalidades:

Quadro 2.4 – Alterações da legislação sobre alcoolemia

Tópico	2008	2012	2016
Legislação Federal	Lei nº 11.705	Lei nº 12.760	Lei nº 13.281

Limite da tolerância, mg/ litro de sangue, constatada pela presença de álcool no alvéolo	0,14 mg/L	0,04 mg/L.	0,04 mg/L
Penalidades	Multa 5x gravíssima (R\$ 957,70) Suspensão do direito de por 12 meses	Multa 10x gravíssima (R\$ 1915,40) Suspensão do direito de dirigir por 12 meses	Multa 10x gravíssima (R\$ 2.934,70) Suspensão do direito de dirigir por 12 meses

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro (2008, 2012 e 2016).

Uma das mudanças foi o valor da multa. O aumento faz o condutor pensar “duas vezes” antes de misturar álcool e direção. Além disso, a reincidência em até 12 meses faz com que a multa seja em dobro: R\$ 5.869,40.

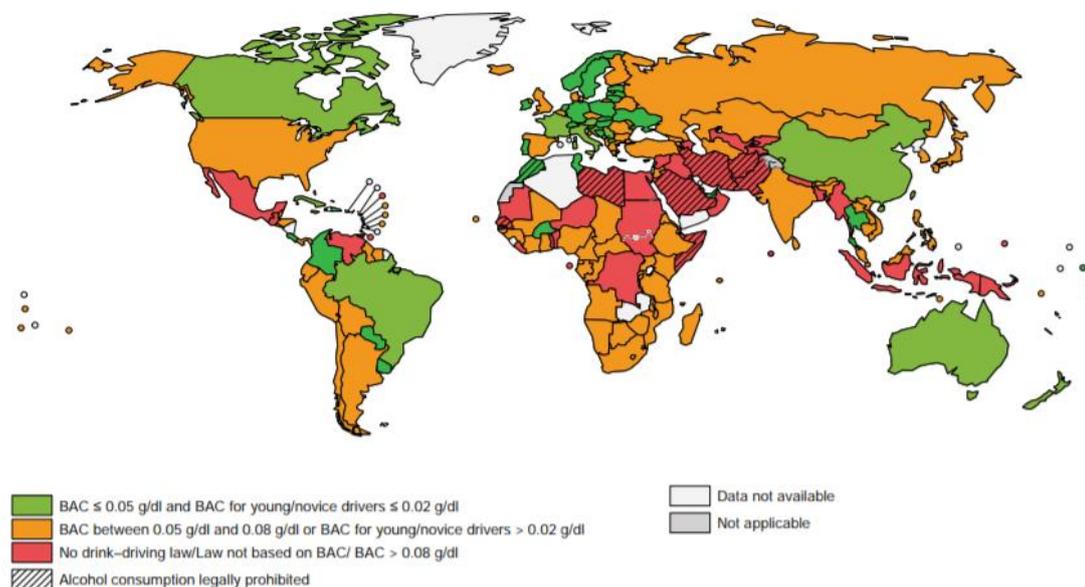
Além da multa, a suspensão do direito de dirigir e a sua efetiva realização através do processo administrativo também é essencial para que os condutores mudem seu comportamento. Botessini e Nodari (2011) verificaram que a possibilidade de “perder o direito de dirigir” é a segunda questão que mais influencia para inibir os condutores a cometerem infrações, perdendo apenas para a “possibilidade de ser preso”. De acordo com o DETRAN/RS (2019), de 2011 a 2018 foram instaurados 115.653 processos de suspensão do direito de dirigir por dirigir sob influência de álcool ou pela recusa ao teste.

Com a finalidade de monitorar as ações e resultados da Década Pela Segurança no Trânsito nos 175 países, a OMS elabora um relatório a cada dois anos visando fornecer uma visão geral da situação mundial sobre o tema. Em dezembro de 2018 foi apresentado o 4º relatório e, conforme podemos ver na imagem abaixo, o Brasil figura entre “os países que têm leis para quem dirige alcoolizado e que atendem às melhores práticas”.

Para a OMS (2018), “as melhores práticas” são ter e aplicar legislação que pune a concentração de álcool no sangue (BAC) igual ou superior a 0,05 g/dl para condutores em geral e 0,02 g/dl para os condutores jovens e recém-habilitados.

Figura 2.4 - Países com leis sobre alcoolemia que atendem às melhores práticas

Figure 10: Countries with drink-driving laws meeting best practice, 2017



Fonte: OMS (2018).

No Brasil, a Lei Federal Nº 11.705 de 2018 (Lei Seca) estabelece punição a partir de 0,01 g/dl no exame de sangue e 0,05 mg/L no teste do etilômetro. Assim, o relatório apresenta o Brasil como um exemplo de efetividade na mudança dos limites legais de concentração de álcool no sangue. O texto abaixo - em inglês - faz um relato do endurecimento da lei desde 1998 e apresenta resultados positivos dessas mudanças em São Paulo.

Figura 2.5 – A efetividade da mudança dos limites legais de álcool no sangue no Brasil

Box 7: Effectiveness of changing legal blood alcohol concentration limits in Brazil

Brazil's first drink-driving law based on BAC limits was enacted in 1998 making it an offence to drive with a BAC in excess of 0.06 g/dl. A study of road fatalities in Sao Paulo, Brazil found that 39% of people killed in road traffic crashes had BAC levels greater than 0.01 g/dl and 42% of drivers presented had BAC levels greater than 0.06 g/dl. In order to tackle this public health threat, the Brazilian government enacted the new "Dry Law" in June 2008, which reduced the legal BAC limit from 0.06 g/dl to 0.02 g/dl.

Monitoring in the capital and State of Sao Paulo between 2001 to 2010 indicated that the new law resulted in significant reductions in injuries and fatalities. The effect was stronger for fatalities (a decrease of -7.2% and -16.0% in the average monthly rate in the State and capital of Sao Paulo, respectively) than for injuries (-1.8% and -2.3%).

While the new law resulted in casualty reduction, barriers to its application remained. Notably, drivers had a right to refuse a BAC test, which made it difficult to impose criminal sanctions related to BAC test levels. The Brazilian government subsequently amended the "Dry Law" in December 2012 to allow police officers to use alternative evidence (e.g. clinical signs or videos) to support a drink-driving offence. The amendment also made it illegal to have any measurable alcohol in the blood and doubled the original 1998 fines.

Sources:
 Andreuccetti G, Carvalho HB, Cherpitel CJ, et al. Reducing the legal blood alcohol concentration limit for driving in developing countries: A time for change? Results and implications derived from a time series analysis (2001:10) conducted in Brazil. *Addiction*. 2011;106(12): 2124-2131.
 Moura EC, Malta DC, Morais Neto OL, Penna GO, Temporao JG. Motor vehicle driving after binge drinking, Brazil, 2006 to 2009. *Rev Saude Publica*. 2009;43(5): 891-894.

Fonte: OMS (2018).

Quadro 2.5 – Tradução “Efetividade da mudança da legislação sobre alcoolemia no Brasil”

A primeira lei brasileira baseada em limites de concentração de álcool no sangue foi promulgada em 1998, tornando-a um delito dirigir com concentração de álcool no sangue acima de 0,06 g/dl. Um estudo sobre mortes nas estradas em São Paulo descobriu que 39% das pessoas mortas em acidentes de trânsito tinham níveis de concentração de álcool no sangue superiores a 0,01 g/dl e 42% dos motoristas apresentavam níveis de concentração superiores a 0,06 g/dl. Para enfrentar essa ameaça à saúde pública, o governo brasileiro promulgou a nova "Lei Seca" em junho de 2008, que reduziu o limite legal de alcoolemia de 0,06 g/dl para 0,02 g/dl.

O monitoramento na capital e no estado de São Paulo entre 2001 e 2010 indica que a

nova lei resultou em reduções significativas de feridos e no número de óbitos. O efeito foi maior para óbitos (queda de 7,2% e 16% na taxa mensal média no estado e na capital de São Paulo, respectivamente) do que nas lesões (queda de 1,8% e 2,3%).

Enquanto a nova lei resultou na redução de baixas, as *blitze* para sua aplicação continuou. Notavelmente, os motoristas tinham o direito de recusar um teste de concentração de álcool no sangue, o que dificultava a imposição de sanções criminais relacionadas aos níveis de teste de concentração de álcool no sangue. Assim, o governo brasileiro posteriormente alterou a "Lei Seca" em dezembro de 2012 permitindo que o policial usasse evidências alternativas (por exemplo, sinais clínicos ou vídeos para embasar o crime de embriaguez). A emenda também tornou ilegal ter qualquer quantidade de álcool no sangue e duplicou o valor das multas originais de 1998.

Fonte: OMS (2018).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Acerca da natureza será uma pesquisa quantitativa por tratar-se de interpretação do tema por meio da pesquisa e da análise de dados estatísticos. De acordo com Prodanov e Freitas (2013):

“pesquisa quantitativa considera que tudo pode ser quantificável, o que significa traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las. Requer o uso de recursos e de técnicas estatísticas (percentagem, média, moda, mediana, desvio-padrão, coeficiente de correlação, análise de regressão etc).” (PRODANOV E FREITAS, 2013, p. 69).

Em relação à realização dos objetivos, esta pesquisa caracterizou-se com caráter descritivo. De acordo com Cervo e Bervian (2002), a pesquisa descritiva observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (ou variáveis), sem manipulá-los. Já para Gil (2002) as pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis.

Em relação à coleta dos dados dos (1) documentos relacionados à operação Balada Segura (Manual da Balada, Termo de Cooperação, etc), das (2) leis, decretos e resoluções acerca do da OBS e sobre alcoolemia e (3) dos documentos sobre a Década Mundial de Ação Pela Segurança no Trânsito (Plano Global de Ação, Resoluções da ONU, etc.), estes foram encontrados na internet e foi feita uma análise documental dos mesmos. De acordo com Gil (2002), “a pesquisa documental vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa”.

A coleta de dados das informações sobre (1) a mortalidade no trânsito do RS, (2) estatísticas sobre a Balada Segura, (3) sobre o número de suspensões do direito de dirigir no RS, (4) sobre o número de condutores habilitados no RS, dentre outros, foi feita a partir de contatos por *e-mail* com a Assessoria Técnica do DETRAN/RS. Para tratamento e análise dos dados, eles foram categorizados e agrupados de maneira adequada ao proposto no estudo.

Assim, para a análise desses dados o autor fará uma análise estatística descritiva visando verificar a eficácia da política pública. Ou seja, a partir dos dados da Balada Segura de 2011 a 2018 (nº de *blitze*, nº de abordagens, nº de testes positivos, nº de recusas, etc.) e dos dados acerca da mortalidade no trânsito de 2000 a 2018 serão elaborados gráficos e comentários sobre os mesmos buscando

identificar se referida política pública vem alcançando seu objetivo de combater a alcoolemia no trânsito e salvar vidas. Para Santos:

Estatística descritiva é o ramo da estatística que visa sumarizar e descrever qualquer conjunto de dados. Em outras palavras, é aquela estatística que está preocupada em sintetizar os dados de maneira direta, se preocupando menos com variações e intervalos de confiança dos dados (SANTOS, 2017).

A partir da pesquisa documental e da análise descritiva dos dados estatísticos da Balada segura o autor fará a avaliação da política pública. Para tanto, serão utilizados como critérios a Eficiência Administrativa e a Eficácia. Ambos critérios serão descritos na própria avaliação.

Com o intuito de estimar o número de óbitos nos últimos anos da Década (2019 e 2020), o autor fará uma análise de regressão linear. De acordo com Santos (2017), o cálculo da regressão linear descreve a relação estatística entre uma ou mais variáveis preditoras e a variável resposta. Com o número anual de vítimas fatais de 2011 a 2018 (variáveis preditoras), será possível estimar a mortalidade no trânsito gaúcho para os anos posteriores. Assim, para tal análise foram utilizadas as seguintes informações:

Quadro 3.1 – Vítimas fatais no trânsito de 2011 a 2018

Ano	Vítimas
2011	2.038
2012	2.091
2013	1.986
2014	2.026
2015	1.735
2016	1.680
2017	1.745
2018	1.612

Fonte: DETRAN/RS (2019).

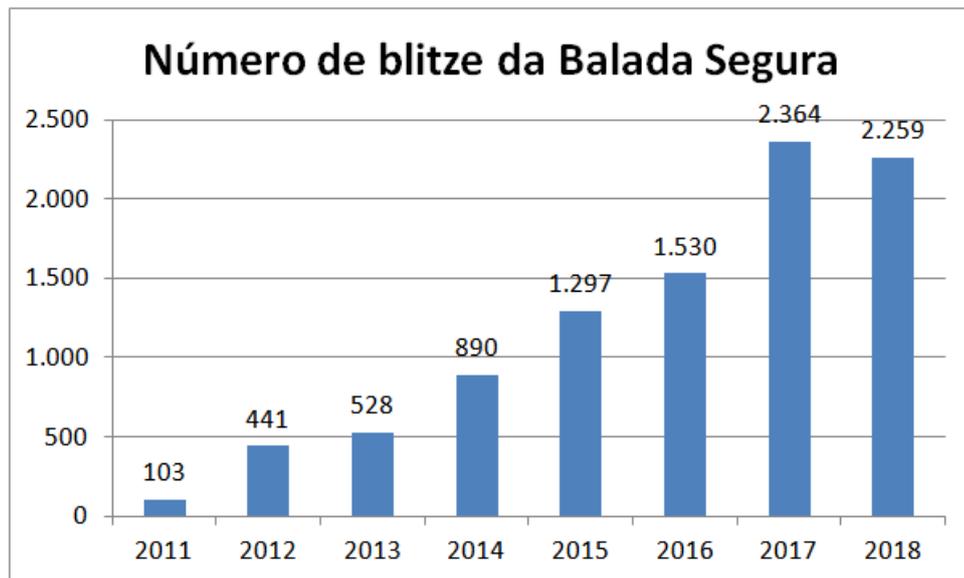
4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo o autor, no primeiro momento, descreve os dados estatísticos dos 08 primeiros anos das operações da Balada Segura através de gráficos e comentários para melhor compreensão do desempenho da política pública. Após isso, é apresentado e explicado um estudo do DETRAN/RS que estimou o número de vítimas fatais no trânsito gaúcho para a Década 2011-2020. Ademais, a previsão do DETRAN/RS é comparada com o número de vítimas reais até o final de 2018.

No tópico seguinte o autor apresenta seu estudo que intentou estimar o número de vítimas fatais para os anos 2019 e 2020, ou seja, até o final da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito. Para finalizar o capítulo, é feita a avaliação da política pública de combate à alcoolemia no trânsito Balada Segura a partir dos critérios de Eficiência Administrativa e Eficácia.

4.1 Análise Descritiva – Balada Segura

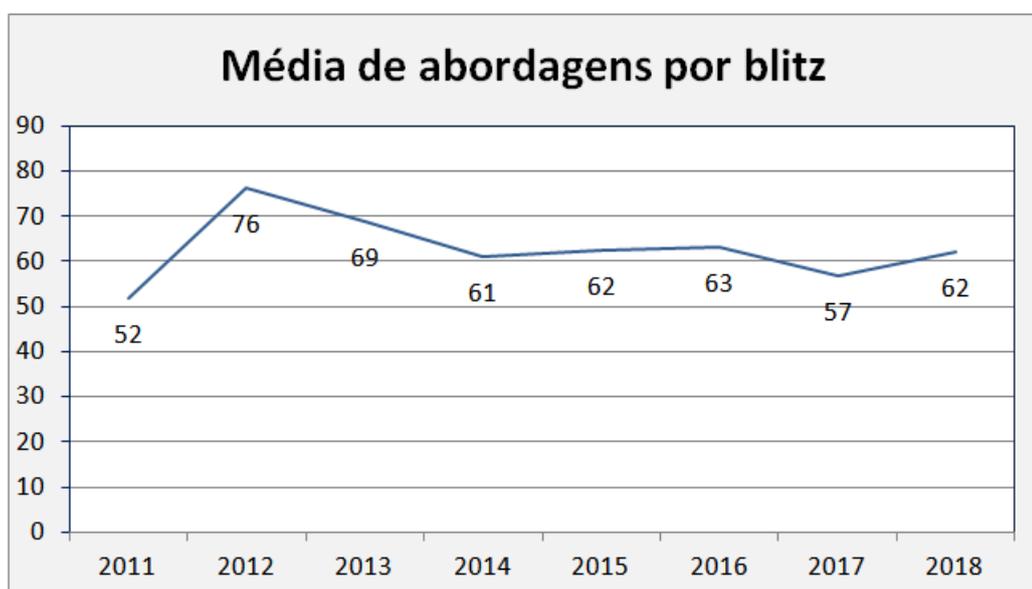
Conforme verificado no capítulo anterior, a Operação Balada Segura surgiu em 2011 e as *blitze* inicialmente eram realizadas pela EPTC (órgão municipal responsável pela fiscalização de trânsito em Porto Alegre) e Brigada Militar. Com a expansão através da adesão dos municípios e da criação de duas equipes fixas do DETRAN/RS, podemos verificar, conforme gráfico abaixo, o crescente número anual de *blitze* de fiscalização de trânsito. De 2011 a 2018 foram abordados 580.736 veículos por todo o estado do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS, 2019).

Gráfico 4.1 – Número de *blitze* da Balada Segura

Fonte: DETRAN/RS (2019).

Apesar da expansão da OBS pelo estado, é possível verificar no andar dos anos uma estabilidade no número de abordagens. Isso ocorre, muito provavelmente, pela capacitação dos agentes e pela padronização dos procedimentos através do manual da Balada Segura, disponibilizado aos municípios e demais entidades integrantes da política pública de combate à alcoolemia no trânsito.

Gráfico 4.1.1 – Média de abordagens

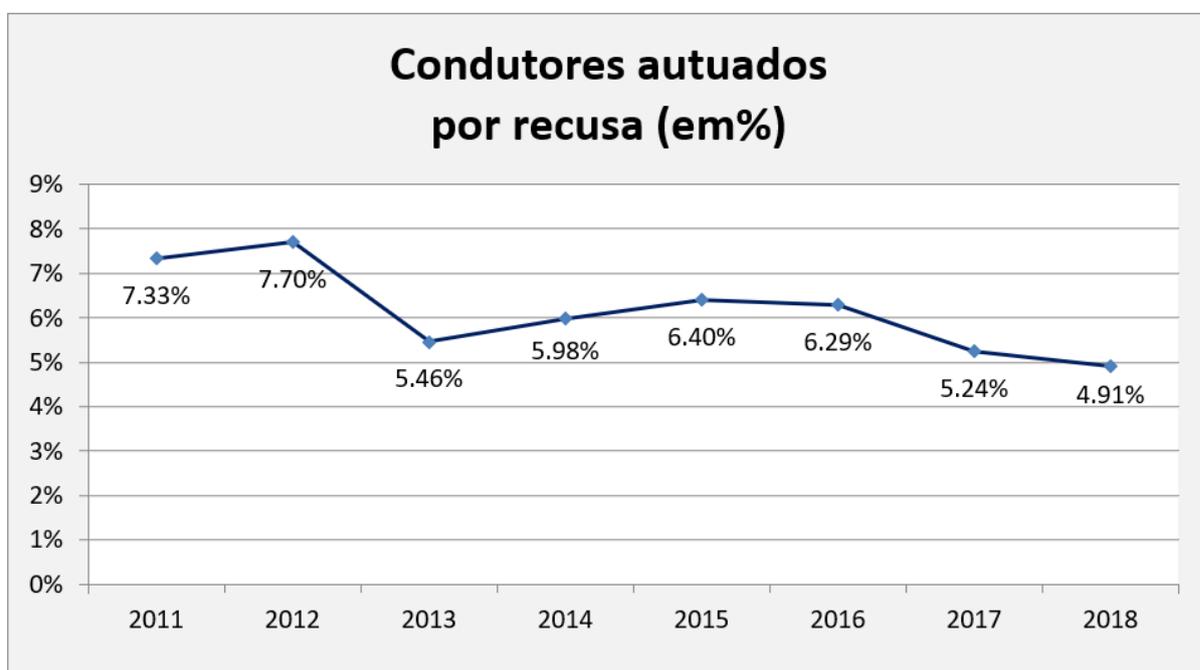


Fonte: DETRAN/RS (2019).

Antes de continuar a descrição dos dados estatísticos da OBS é importante ressaltar que os números analisados abaixo se referem a uma amostragem (aleatória) do todo e não ao total de condutores do estado. Ou seja, de todos cidadãos habilitados, os dados descritos abaixo são referentes apenas à uma pequena amostragem: os condutores abordados nas *blitze* da Balada Segura. Em 2018, por exemplo, dos 4,97 milhões de condutores, 136 mil foram abordados na Balada Segura (DETRAN/RS, 2019).

Todos os condutores abordados são submetidos ao teste de alcoolemia no etilômetro, equipamento utilizado pela fiscalização de trânsito para verificar se o condutor está dirigindo sob influência de álcool. Assim, em caso de recusa ao teste, o condutor é enquadrado no art. 165-A do CTB (DETRAN/RS, 2016).

Gráfico 4.1.2 – Condutores autuados por recusa (em%)



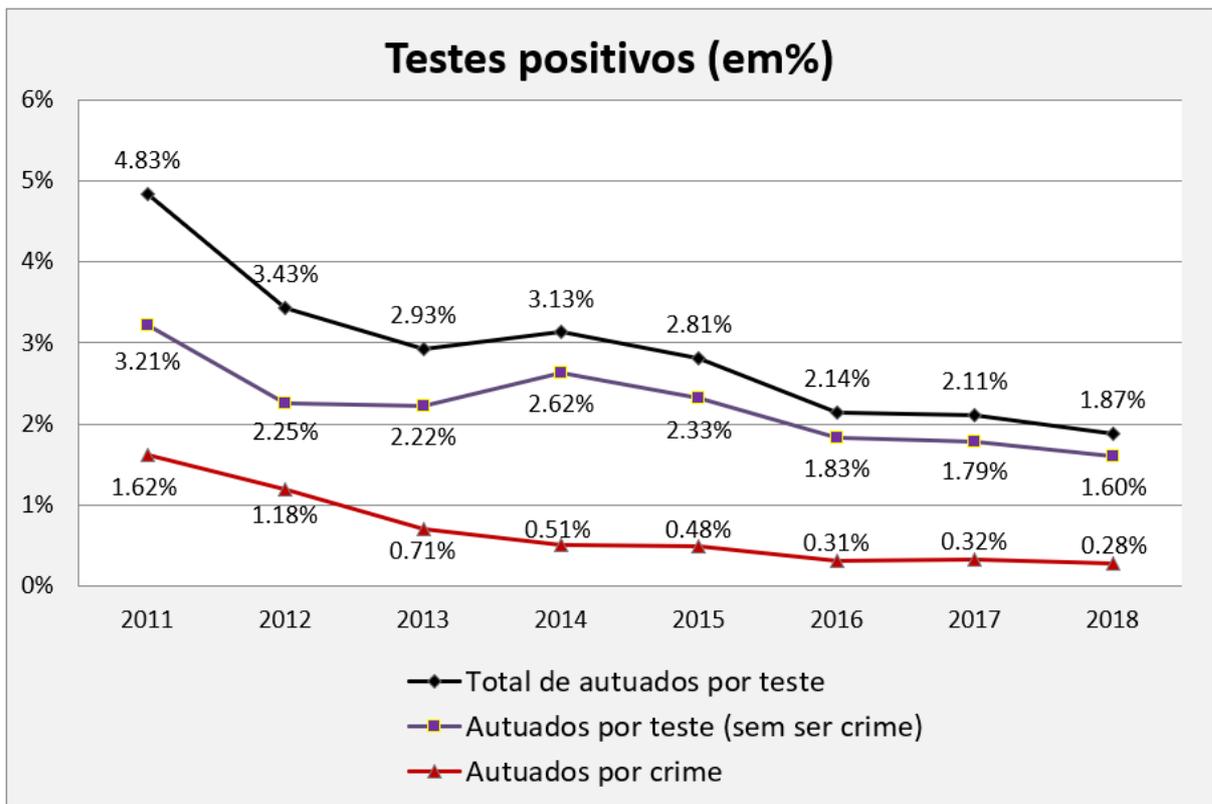
Fonte: DETRAN/RS (2019).

Conforme se pode verificar no gráfico acima feito a partir de dados disponibilizados pelo DETRAN/RS, no início da Balada Segura 07 de cada 100 condutores se recusava a fazer o teste do etilômetro. Naquele período (até 2012), a penalidade para a recusa era uma multa de R\$ 957,70 e a suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Apesar do tempo de OBS no estado, a redução do número de recusas foi baixa, sendo - como poderá ser visto posteriormente - ainda a principal

opção para quem coloca a sua vida e a dos demais em risco dirigindo sob os efeitos do álcool.

Acerca dos testes positivos, o gráfico abaixo demonstra uma tendência de redução. A cada 100 abordados, de 2011 a 2018 o número de pessoas que eram flagradas pelo etilômetro dirigindo sob influência de álcool praticamente foi de 05 para 02.

Gráfico 4.1.3 – Testes de alcoolemia positivos (em%)



Fonte: DETRAN/RS (2019).

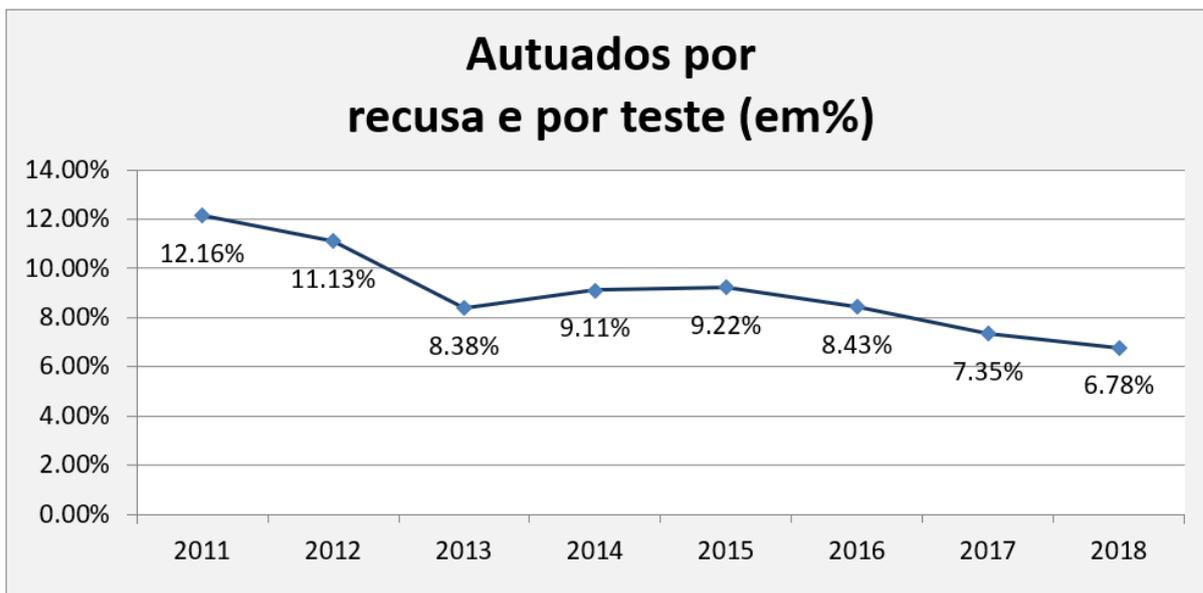
Sobre os condutores flagrados dirigindo embriagados (crime), verifica-se uma queda considerável. Em 2018, de 133.856 abordagens, apenas 435 condutores foram verificados em tal situação. Entretanto não é possível afirmar que menos condutores estejam dirigindo embriagados, pois muitos destes podem ter optado por recusar ao teste de alcoolemia (4,91% de recusas em 2018).

Botessini e Nodari (2011) apresentam em seu estudo a “possibilidade de ser preso” como principal fator inibidor ao cometimento de infrações. Assim, comparando esta evidência com o gráfico acima se pode levantar a possibilidade de que os condutores embriagados, ao serem abordados, prefiram recusar - e assim

responder apenas administrativamente o processo de suspensão do direito de dirigir - do que, além do processo administrativo, responder também criminalmente.

Conforme é possível verificar abaixo, houve uma queda significativa no número total de autuados por teste e por recusa. A porcentagem de condutores que se recusam ou que seus testes são positivos caiu praticamente pela metade.

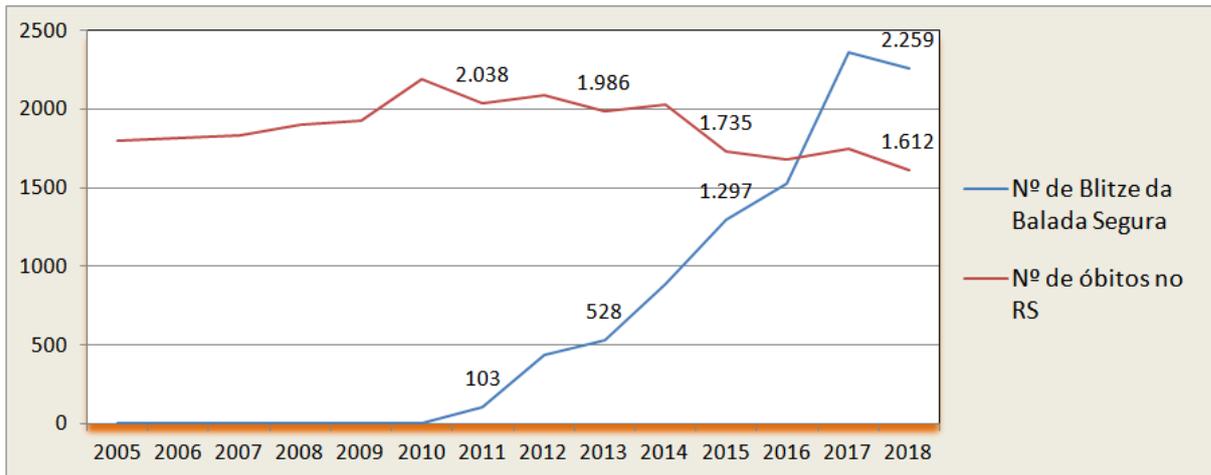
Gráfico 4.1.4 – Total de testes positivos e recusas (em%)



Fonte: DETRAN/RS (2019).

Foram confrontados os dados estatísticos acerca do número anual de óbitos e o número de *blitze* da OBS para verificar se a tendência sugerida de correlação negativa entre ambos, conforme apresentado por Ostrovski (2017), se confirmava. Assim, como o estudo de Ostrovski analisava até 2014, a análise dos dados estatísticos num período maior (até 2018) fez com que a tendência se apresentasse ainda mais acentuada nos últimos anos, confirmando o que foi proposto pelo referido autor. Conforme segue abaixo:

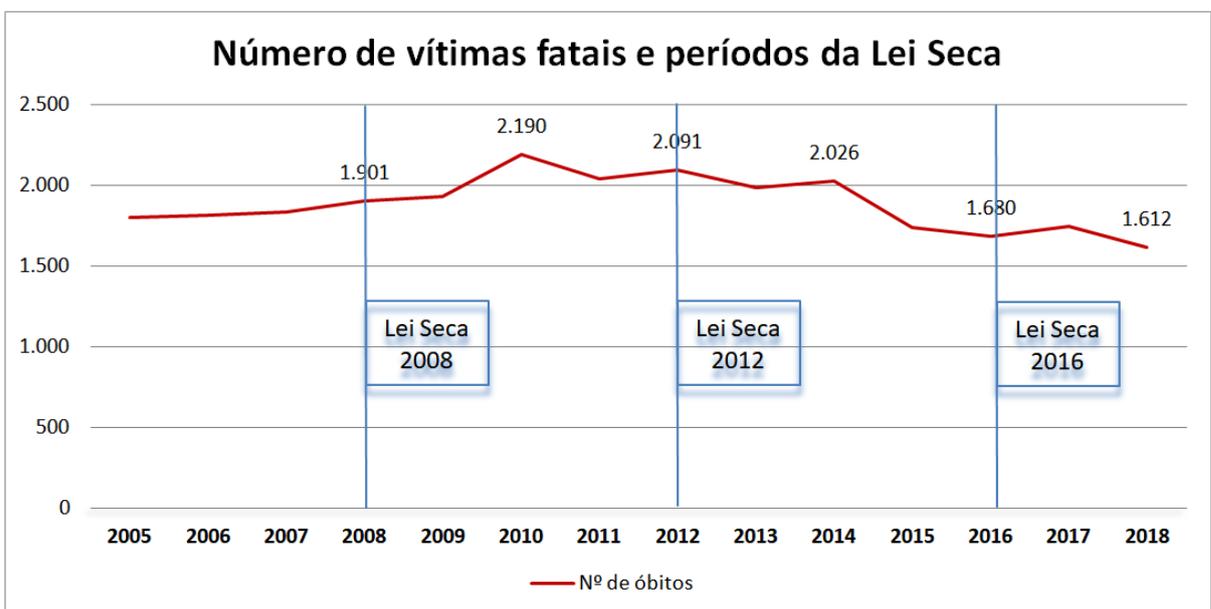
Gráfico 4.1.5 – Nº de blitz x nº de vítimas fatais no RS



Fonte: DETRAN/RS (2019).

Outro comparativo realizado foi entre o número de vítimas fatais e os períodos em que a – popularmente chamada – Lei Seca e suas alterações estavam em vigor (Lei Federal nº 11.705/2008, Lei Federal nº 12.760/2012 e Lei Federal nº 13.281/2016). Assim, pode-se verificar a importância do enrijecimento da lei, também como fator importante de influência no sentido de reduzir o percentual de condutores abordados dirigindo sob os efeitos do álcool (como mostrado anteriormente) e diminuição de óbitos nas vias do Rio Grande do Sul.

Gráfico 4.1.6 – Períodos da Lei Seca x Número de óbitos



Fonte: DETRAN/RS (2019).

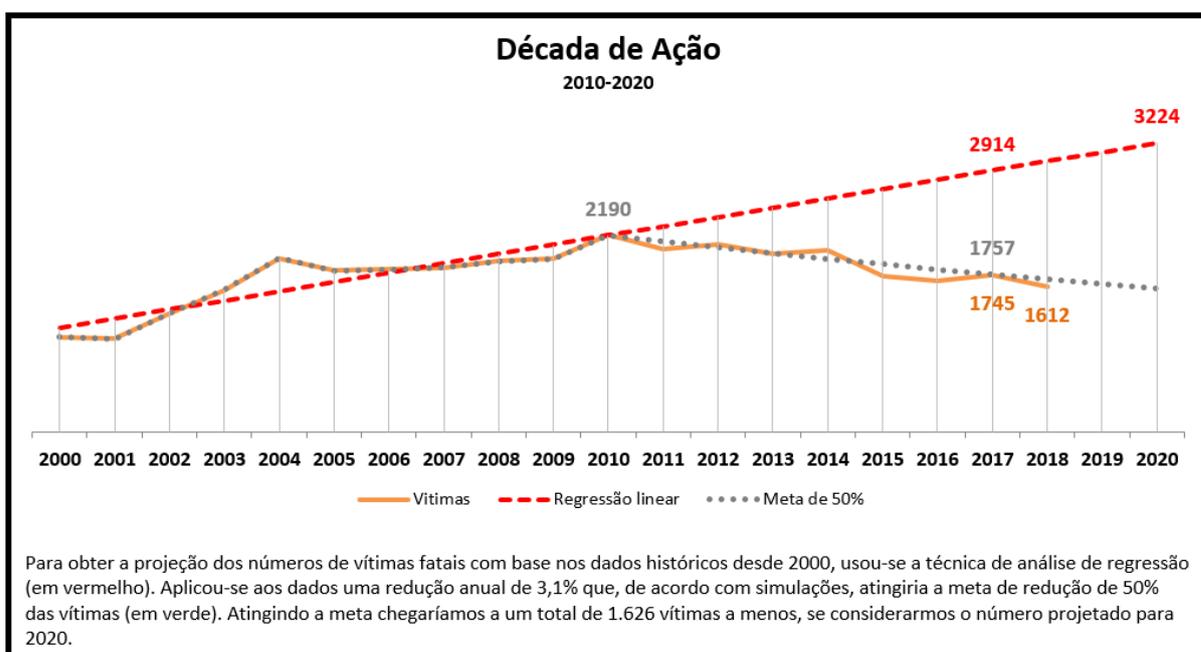
4.2 Década de Ação Pela Segurança no Trânsito e a Balada Segura

Nesta parte do trabalho serão apresentados, num primeiro momento, o estudo do DETRAN/RS para a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito no RS e os dados do Radar da Década atualizado com as informações até dezembro de 2018. Após isso o autor apresenta seu estudo utilizando uma análise estatística para estimar o número de mortes no trânsito gaúcho em 2019 e 2020. Por fim será feita a avaliação da política pública.

4.2.1 Estudo do DETRAN/RS para a Década 2011-2020

No cálculo (análise de regressão) realizado pelo DETRAN/RS – e apresentado na imagem abaixo – foi estimado o número de mortos até o final da Década 2011-2020. De acordo com Santos (2017), o cálculo da regressão linear descreve a relação estatística entre uma ou mais variáveis preditoras e a variável resposta. Assim, a partir das variáveis preditoras (número anual de óbitos no trânsito de 2000 a 2010), a análise de regressão fez uma estimativa futura: o número anual de óbitos no trânsito do Rio Grande do Sul de 2011 a 2020 (linha vermelha).

Gráfico 4.2.1.1 – Radar da Década

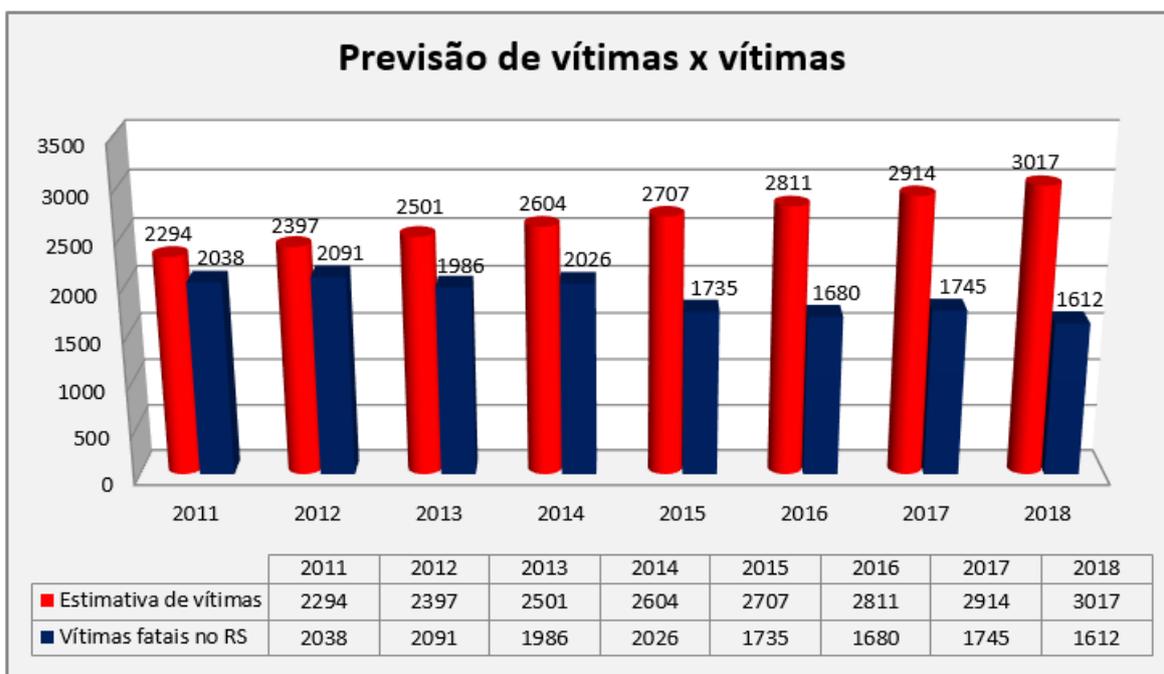


Fonte: DETRAN/RS (2019).

O mesmo estudo do DETRAN/RS também fez uma previsão, a partir desse cálculo inicial citado, da redução anual de 3,1% no número de mortos para que a meta seja alcançada ao final da Década (50%). Assim, se medidas não fossem tomadas, somente em 2020 estima-se que seriam 3.224 óbitos no trânsito gaúcho. Porém, conforme o estudo, se a meta for alcançada em 2020 serão 1.598 vítimas.

A partir dos valores previstos e do número real de vítimas fatais (de 2011 a 2018) o autor realizou um cálculo de subtração para verificar a diferença do que foi previsto (linha pontilhada vermelha) e número real de vítimas (linha contínua laranja). Assim, conforme demonstrado no gráfico abaixo, estima-se que 6.331 vidas foram poupadas no RS durante os 08 primeiros anos da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito. Tendo em vista a meta de redução em 50% das vítimas fatais, para os últimos dois anos o percentual total a ser reduzido é de apenas 3,4%.

Gráfico 4.2.1.2 – Previsão de vítimas x vítimas no RS de 2011 a 2018



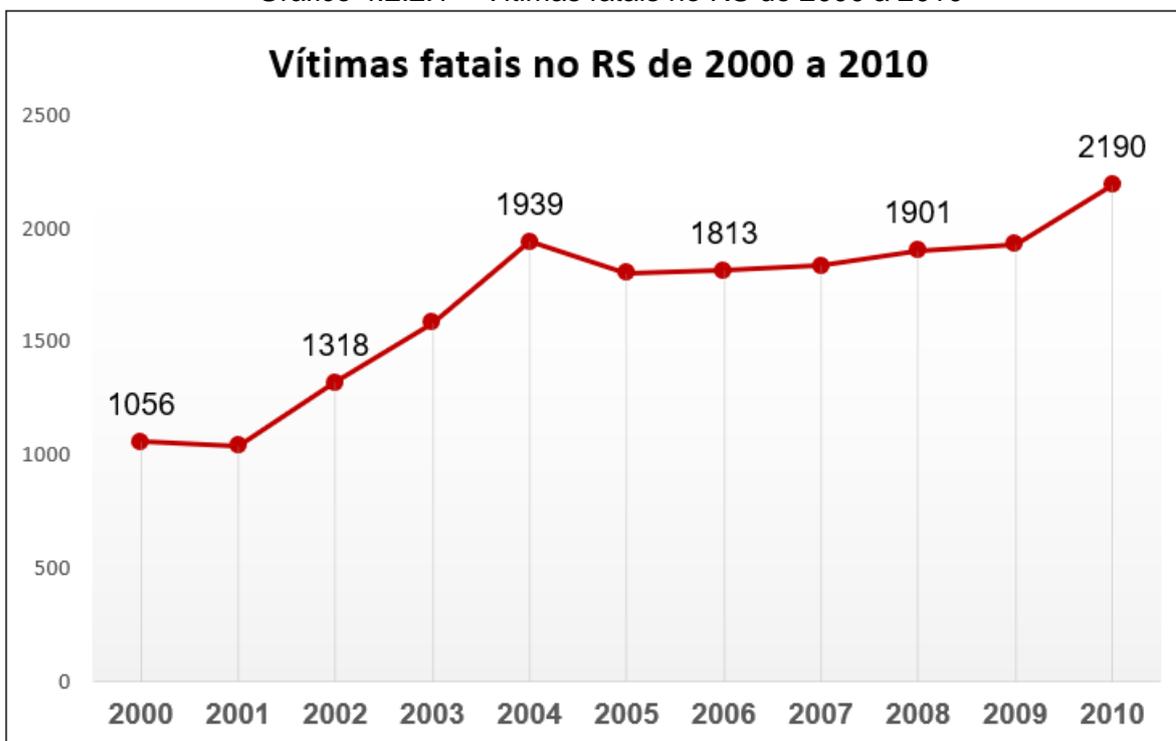
Fonte: DETRAN/RS (2019).

4.2.2 Estimativa da mortalidade para 2019 e 2020

Antes de adentrar ao estudo é necessário se inteirar da situação enternecedora pelo qual passava o Rio Grande do Sul no período anterior à Década

de Ação Pela Segurança no Trânsito. Como se pode verificar no gráfico abaixo, havia uma forte tendência de crescimento no número de óbitos: de 2000 para 2010 a mortalidade dobrou.

Gráfico 4.2.2.1 – Vítimas fatais no RS de 2000 a 2010



Fonte: DETRAN/RS (2019).

Como se pôde verificar no decorrer do trabalho, durante a Década diversas medidas foram tomadas para reverter tal tendência, como a criação da Operação Balada Segura, campanhas educativas, enrijecimento da legislação, dentre outras. Conforme apresentado no Radar da Década no tópico anterior, a tendência se inverteu e estima-se que 6.331 vidas foram preservadas nos primeiros 08 anos da Década.

Buscando estimar o número de vítimas fatais em 2019 e 2020, o autor utilizou o mesmo cálculo estatístico que o DETRAN/RS utilizou no estudo citado anteriormente: a análise de regressão linear. Assim, as informações sobre o número anual de óbitos de 2011 a 2018 foram utilizados como variáveis preditoras e a partir delas foi possível realizar tal estimativa. Conforme segue abaixo:

Figura 4.2.2.2 – Resultados da análise de regressão linear

Ano	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Óbitos	2038	2091	1986	2026	1735	1680	1745	1612

ANOVA					
	gl	SQ	MQ	F	F de significação
Regressão	1	208680.006	208680	29.520	0.002
Resíduo	6	42414.869	7069.145		
Total	7	251094.875			

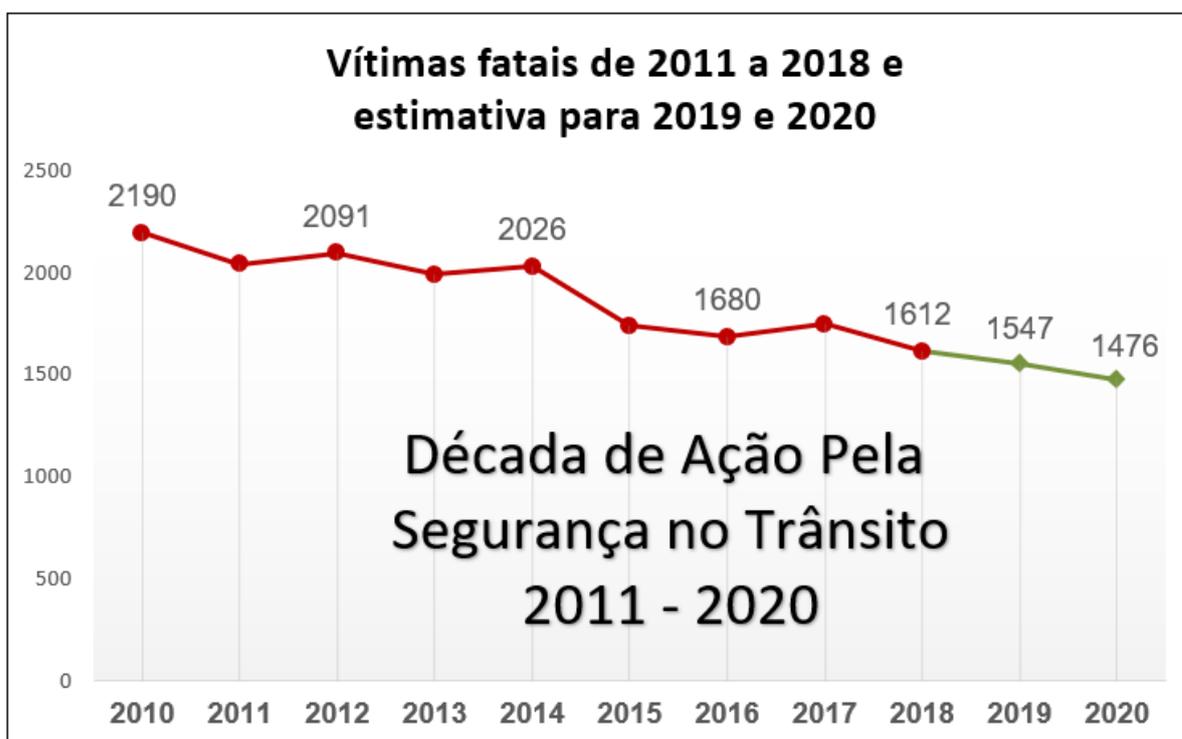
RESUMO DOS RESULTADOS							
Estadística de regressão							
R múltiplo	0.912						
R-Quadrado	0.831						
R-quadrado ajust.	0.803						
Erro padrão	84.078						
Observações	8						

	Coefficientes	Erro padrão	Stat t	valor-P	95% inferiores	95% superiores	Inf 95.0%	Sup 95.0%
Intersessão	143862.393	26135.231	5.504539	0.001508	79911.78573	207813	79911.786	207813
ano	-70.488	12.974	-5.43322	0.001613	-102.2332259	-38.74296456	-102.233	-38.743

Fonte: DETRAN/RS (2019).

A partir dos resultados da regressão linear calculada no Excel (editor de planilhas eletrônicas), a Análise de Variância (ANOVA) verificou que o modelo se apresenta estatisticamente muito significativo (valor-p=0,002). Assim, com intenção de formatar a equação para estimar o número de mortes no trânsito realizou-se o seguinte cálculo: “Total de mortes = 143.862,393 - 70,488(ano)”. A previsão para o ano de 2019 foi de 1.547 vítimas fatais no trânsito gaúcho e para o ano de 2020, 1476.

Gráfico 4.2.2.3 – Vítimas no RS de 2011 a 2018 e previsão para 2019 e 2020



Fonte: DETRAN/RS (2019).

4.2.3 Avaliação da Política Pública Balada Segura

A proposta deste tópico é fazer uma avaliação *ex post* (posterior à implementação) da política pública Balada Segura a partir de dois critérios: Eficácia e Eficiência Administrativa.

Para Secchi (2013), a Eficácia é um dos principais critérios para se avaliar uma política pública. Ela corresponde ao nível de alcance das metas ou objetivos preestabelecidos.

A Balada Segura surgiu como uma resposta a um problema que atinge toda a sociedade: o aumento de vítimas fatais em acidentes de trânsito. Assim, seu objetivo geral é realizar de forma integrada e contínua ações de fiscalização de trânsito em especial o combate à alcoolemia do trânsito, um dos principais causadores dos óbitos. Como política pública elementar dentro da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito no RS, subentende-se que a meta de redução em 50% no número de óbitos no trânsito gaúcho também seja uma meta da OBS.

Neste trabalho foram apresentados estudos internacionais que confirmam que a fiscalização contínua impacta diretamente tanto na queda no número de condutores que dirigem sob influência de álcool quanto no número de acidentes e mortos. Também foram apresentadas as estatísticas dos 08 anos da Balada Segura e fica visível que quanto mais ela se expande e se faz presente, mais o número de vítimas fatais no RS diminui. Por razão disso e de todos os dados que foram descritos e analisados, verifica-se que a política pública Balada Segura exerce a sua função de combater a alcoolemia no trânsito com eficácia.

Secchi (2013) também apresenta a Eficiência Administrativa como um dos principais critérios para se avaliar uma política pública. Ela se trata do seguimento das prescrições, ou seja, do nível de conformação da execução de métodos preestabelecidos.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (1997), o DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito é o órgão máximo executivo dos estados e do Distrito Federal, que cumpre e faz cumprir a Legislação de Trânsito, nos limites de sua jurisdição (seu estado). Assim, como foi verificado no trabalho, a Balada Segura foi institucionalizada pelo DETRAN/RS, que realiza a sua organização administrativa.

Dentre os documentos da Balada Segura, o Manual da Balada foi criado para uniformizar e padronizar os procedimentos técnico-operacionais observados na Operação Balada Segura. Nele encontram-se inclusive fichas explicativas destinadas ao detalhamento das infrações, informações sobre a infraestrutura material necessária para a realização das operações, como montar a *blitz* na via, informações sobre como os agentes de fiscalização de trânsito devem se portar e agir enquanto representantes da autoridade de trânsito, etc.

Já o termo de adesão dos municípios com o DETRAN/RS estabelece as diretrizes de funcionamento e afins. Nele, o DETRAN/RS, objetivando padronizar desde a identidade visual até os procedimentos, se compromete a disponibilizar desde um *kit* de materiais até um curso aos agentes de fiscalização dos municípios.

Assim, conforme análise documental verificada, o órgão dá suporte aos municípios conveniados. Portanto, relatados os itens acima, verifica-se que cumpre o seu papel com Eficiência Administrativa.

5 CONCLUSÃO

Quando iniciou-se o trabalho de pesquisa foi verificado que já haviam se passado 08 anos da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito. Por razão do interesse em saber se a Balada Segura estaria surtindo o efeito esperado dentro da Década, este foi escolhido como objetivo geral do trabalho.

Para que o estudo fosse realizado, os dados estatísticos da Balada Segura e da mortalidade no trânsito gaúcho foram coletados através de contato por *e-mail* com a Assessoria Técnica do DETRAN/RS. Já os demais documentos sobre a Balada Segura e sobre a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito foram coletados na internet.

Constata-se que o objetivo geral foi atendido, pois o trabalho conseguiu demonstrar que a Operação Balada Segura está correspondendo ao esperado. Após a sua criação, ela se expandiu pelo estado aumentando sua atuação e as estatísticas apresentadas no estudo convergem no sentido de que a política pública está sendo elementar no tocante à redução da mortalidade no trânsito.

O objetivo específico inicial era avaliar a política pública Balada Segura a partir dos critérios eficiência administrativa e eficácia. Para que tal objetivo fosse alcançado duas partes do trabalho foram essenciais. A primeira foi a revisão da literatura, onde a Balada Segura foi conceituada, sua organização e funcionamento administrativo e operacional foram descritos e verificou-se que a política pública se apresenta sólida, operando pelo Rio Grande do Sul afora de maneira padronizada, sendo eficiente administrativamente.

Já a segunda parte se encontra no capítulo de Apresentação e Análise de Dados, onde dentre os dados estatísticos apresentados o que melhor descreve o impacto da política pública foi o índice de condutores que recusaram ao teste ou ao fazerem resultaram em positivo. Em 2011 foi de 12,2% e em 2018 caiu para 6,8%. Avaliando-se assim que a política pública cumpre com eficácia a sua função de combater a alcoolemia no trânsito.

O segundo objetivo específico era verificar possíveis avanços no RS em relação à meta proposta para a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020 e também obteve-se êxito. Foi verificado que a tendência de crescimento no número de mortes anterior à Década se inverteu e houve considerável avanço.

Assim, a meta de reduzir em 50% o número de vítimas fatais ao final da Década está bastante próxima de ser alcançada: no final do 8º ano está em 46,6%.

Já o terceiro objetivo específico também foi atendido. Tratava-se de estimar o número de vítimas fatais para os últimos dois anos da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito: 2019 e 2020. Assim, conforme verificado há uma tendência de que a queda na mortalidade no trânsito continue e estima-se que ao final da Década se consiga reduzir o número de mortos no trânsito gaúcho em 54,2%.

Com isso, o estudo, por razão de sua proposta, cumpriu seus objetivos abordando basicamente a Balada Segura, suas estatísticas e a legislação sobre alcoolemia. O tema, porém, é bastante complexo: a seguir, enquanto são apontados outros fatores que o compõem, os mesmos são sugestionados a serem incluídos ou analisados à parte em estudos futuros.

As alterações no CTB sobre outras infrações que podem levar ao óbito (ultrapassagem perigosa, por exemplo), as alterações no código penal a respeito da punição para quem causa morte ao dirigir sob efeito do álcool, a qualidade das vias gaúchas, o aumento da frota, a eficácia das campanhas de conscientização e o atendimento nos acidentes (dentre outros) são fatores que influenciam na mudança comportamental dos condutores e/ou no número de óbitos no trânsito, podendo ser também objetos de análise em estudos futuros.

O presente estudo contribui com a temática num momento de suma importância: quando a Balada Segura se encontra implementada e estabilizada e a Década de ação Pela Segurança no Trânsito entra na sua reta final. Além da avaliação, ao fazer a revisão do tema e ao prever o posicionamento do estado acerca da mortalidade no final da Década utilizando o mesmo cálculo estatístico utilizado anteriormente pelo DETRAN/RS, este material pode ser usado como estudo auxiliar ao Radar da Década pelo Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul.

REFERÊNCIAS

BALADA SEGURA. **A Balada Segura**. 2011. Disponível em: < <https://baladasegura.rs.gov.br/a-balada-segura> >. Acesso em: 25 jan. 2019.

BALADA SEGURA. **Balada Segura movimentada ExpoUlbra**. 2015. Disponível em: < <https://baladasegura.rs.gov.br/balada-segura-movimentada-expoulbra> >. Acesso em: 26 jan. 2019.

BALADA SEGURA. **Balada Segura completa oito anos com resultados positivos**. 2019. Disponível em: < <https://baladasegura.rs.gov.br/balada-segura-completa-oito-anos-com-resultados-positivos> >. Acesso em: 30 jan. 2019.

BONI, Raquel et. Al. **Beber e dirigir em uma mostra de condutores que frequentam bares de Porto Alegre**. Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010.

BOTTESINI, Giovani; NODARI, Christine Tessele. **Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas**. TRANSPORTES, v. 19, n. 1, p. 77-86, 2011. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/259>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

BRASIL. **LEI Nº 11.705, de 19 de junho de 2008**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm>. Acesso em: 11 jan. 2019.

BRASIL. **LEI Nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012**. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm>. Acesso em: 11 jan. 2019.

BRASIL. **LEI Nº 13.281, de 04 de maio de 2016**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm>. Acesso em: 11 jan. 2019.

DATASUS. **SIM - Sistema de Informações sobre Mortalidade**. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=060701>>. Acesso em: 20 jan. 2019.

DETRAN/RS. **Capital terá blitz e iluminação especial em campanha da ONU**. Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://stdetranrs.rs.gov.br/conteudo/5600>>. Acesso em: 12 jan. 2019.

DETRAN/RS. **Manual de operações do Balada Segura / 6. ed.** Porto Alegre: DETRAN/RS, 2016. Disponível em: <<https://baladasegura.rs.gov.br/manual-de-procedimentos-para-prefeituras>>. Acesso em 16 jan. 2019.

DETRAN/RS. **Radar da Década**. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2019. Disponível em: <<https://baladasegura.rs.gov.br/manual-de-procedimentos-para-prefeituras>>. Acesso em 28 jan. 2019.

DETRAN/RS. **Termo de Cooperação Nº 34/2016**. Termo de Cooperação que celebram entre si o Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN/RS: Estado do Rio Grande do Sul por intermédio da Secretaria de Segurança Pública com a interveniência da Brigada Militar e da Polícia Civil e Municípios aderentes visando à execução da Operação Balada Segura do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e DETRAN/RS. Porto Alegre: DETRAN/RS, 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. - São Paulo: Atlas, 2002.

GOVERNO DO BRASIL. **Denatran e Ministério da Saúde lançam Pacto Nacional pela Redução de Acidentes no Trânsito**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/saude/2011/05/denatran-e-ministerio-da-saude-lancam-pacto-nacional-pela-reducao-de-acidentes-no-transito>>. Acesso em 20 jan. 2019.

OMS, **Global Plan for the DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY**, Version 3. Geneva: Organização Mundial da Saúde, 2011. Disponível em <https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/>. Acesso em: 29 jan. 2019.

Organização Mundial da Saúde, **Global status report on road safety 2018**. Geneva: Organização Mundial da Saúde, 2018. Disponível em: <

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/>.
Acesso em: 04 fev. 2019.

OMS. **World health statistics 2018: monitoring health for the SDGs, sustainable development goals**. Geneva: Organização Mundial da Saúde, 2018. Disponível em: < <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf?ua=1>>. Acesso em: 09 fev. 2019.

OMS. **World health statistics 2007**. Geneva: Organização Mundial da Saúde, 2007. Disponível em: < <https://www.who.int/whosis/whostat2007.pdf?ua=1>>. Acesso em: 12 jan. 2019.

ONU. **Resolução nº A/64/L.44/255**. de 24 de fevereiro de 2010. Proclama o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ação Pela Segurança no Trânsito”. Nova York: Organização das Nações Unidas, 2010. Disponível em: <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255>. Acesso em: 16 fev. 2019.

OPAS/OMS. **Alcohol and public health in the Americas: a case for action**. Washington: Organização Pan-Americana da Saúde, 2007. Disponível em: < <https://www.who.int/whosis/whostat2007.pdf?ua=1>>. Acesso em: 12 jan. 2019.

OSTROVSKI, Bernardo. **O Impacto de Lei Seca em Acidentes de Trânsito: Uma Análise Empírica Para o Caso do Rio Grande do Sul**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RIO GRANDE DO SUL. **LEI Nº 13.963, de 30 de março de 2012**. Institui a Operação Balada Segura e dá outras providências. Disponível em <<http://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/13.963.pdf>>. Acesso em: 02/12/2018.

SANTOS, Virgilio Marques dos. **Estatística descritiva básica e centralidade**. Campinas, 2017. Disponível em: <<https://www.fm2s.com.br/estatistica-descritiva-basica-e-centralidade/>>. Acesso em 03 mar. 2019.

SANTOS, Virgilio Marques dos. **O que é Regressão Linear? Saiba como fazer a sua**. Campinas, 2017. Disponível em: <<https://www.fm2s.com.br/regressao-linear-economizar-milhoes/>>. Acesso em 15 jan. 2019.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas: Conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2. Ed. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SENAD. **1º Levantamento Nacional sobre os padrões de consumo de álcool na população brasileira**. Brasília: Secretaria Nacional Antidrogas, 2007. Disponível em:

<http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/relatorio_padroes_consumo_alcool.pdf>

. Acesso em: 05. Jan. 2019.

SHULTS et al. **Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving**. American Journal of Preventive Medicine, Vol 21 N° 4S, p. 66-88.

UNODC, **World Drug Report 2013**. Viena: UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, 2013. Disponível em:

<https://www.unodc.org/unodc/secured/wdr/wdr2013/World_Drug_Report_2013.pdf>

. Acesso em: 20 jan. 2019.

VOAS, Robert B.; TIPPETTS, A. Scott; FELL, James. **The relationship of alcohol safety laws to drinking drivers in fatal crashes**. Accident Analysis and Prevention 32, p. 483–492. Washington: Elsevier, 2000.