

# Vida no Trânsito | 2024

03 de Maio de 2024 , 9:57

Atualizado em 03 de Maio de 2024 , 11:53



O tema da campanha do Maio Amarelo de 2024 será: "Paz no trânsito começa por você". A campanha será focada nos mais vulneráveis principalmente pedestres, ciclistas e motociclistas. A proposta do Movimento Maio Amarelo é difundir durante todo o mês o comprometimento que toda a sociedade deve ter com essa causa que é de todos nós. Para dar um fim as lesões e mortes no trânsito no país e em todo o mundo, o comportamento seguro e as boas práticas no trânsito devem começar por mim, por você e ser mantido por todos nós.

A Campanha é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito. Esta ação é coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil, com o intuito de colocar em pauta o tema da segurança viária e mobilizar toda a sociedade, envolvendo diversos segmentos como órgãos governamentais, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organiza, de forma a efetivamente discutir o tema, fugindo das falácias cotidianas e costumeiras. Propõe-se o desenvolvimento de ações para propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas. A escolha pelo mês de maio justifica-se por se tratar de um mês histórico para a segurança no trânsito e um marco mundial para o balanço das ações realizadas em todo o mundo.

Em 2019, um relatório elaborado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) apontou que cerca de 1,35 milhão de pessoas morreram no ano de 2016 em todo o mundo devido a acidentes de trânsito – o equivalente uma morte a cada 23 segundos. Segundo o relatório, no período de 2013 a 2016, apesar da redução observada em 48 países, o número de mortes aumentou em outros 104 países. O documento mostrou também que as lesões no trânsito são a principal causa de morte entre pessoas de 5 a 29 anos, incidindo de forma desproporcional sobre os usuários vulneráveis, os pedestres, ciclistas e motociclistas, e, principalmente, sobre as pessoas que vivem em países em desenvolvimento. Apesar dos esforços empreendidos, a meta estabelecida não foi alcançada para a década.

As lesões de trânsito foram responsáveis no Brasil em 2020, por mais de 190 mil internações nos hospitais do Sistema Único de Saúde (SUS) e hospitais conveniados, destas 61,6% eram de motociclistas. Em relação à mortalidade foi a primeira causa na faixa de 5 a 14 anos, e a segunda nas faixas de 15 a 39 anos, no total de 32.716 óbitos, destes 36,7% eram motociclistas. (BRASIL, 2023)

Os motociclistas são envolvidos em lesões de trânsito com consequências mais graves. Além dos custos hospitalares, o maior valor estimado é referente à perda de produção das pessoas (41,2%), causando o empobrecimento das famílias e em caso de morte, os custos recaem sobre a previdência social. (BRASIL, 2023)

Os pedestres são os usuários mais vulneráveis das vias, devido à fragilidade do corpo humano para absorver impactos e à alta severidade e letalidade dos atropelamentos. Os óbitos por atropelamento respondem pela maior parte das mortes de trânsito em pessoas idosas (mais de 70 anos), cerca de metade das mortes de trânsito nesta faixa são atropelamentos. (CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro

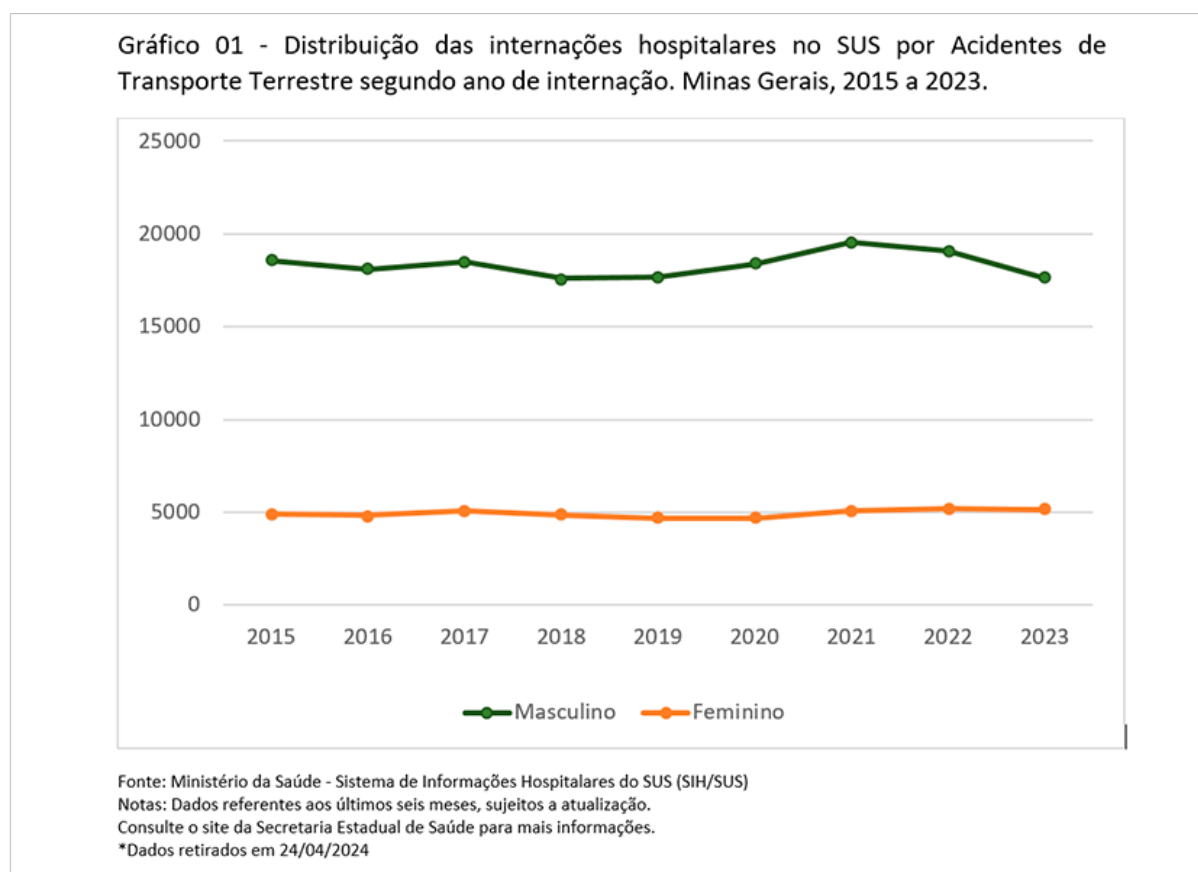
de; GUEDES, Erivelton Pires, 2023)

Em relação ao envolvimento de ciclistas em acidentes fatais, os dados indicam o aumento dessas ocorrências, embora esses usuários representem 4,5% do total de vítimas. Essa tendência pode ter relação com o maior uso desse modo de transporte pela população brasileira nos últimos anos, ainda em um momento de adequação de infraestruturas. Assim como para os pedestres, destaca-se a vulnerabilidade desses usuários. (Brasil, 2021)

Foi declarada por meio da Resolução da Assembleia Geral da ONU 74/299 - a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a meta explícita de reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período. A Década alinha-se com a, Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, em que dois dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e duas das metas (3.6 e 11.2) contemplados pela agenda são diretamente vinculados à segurança no trânsito.

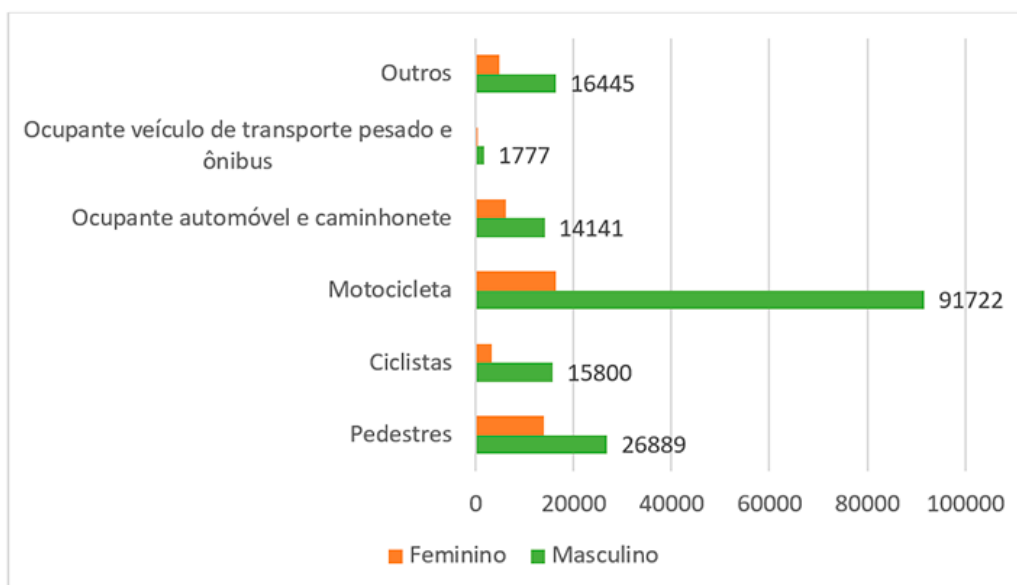


O gráfico 01 demonstra que em Minas Gerais, o sexo masculino apresentou a maior proporção de internações hospitalares (SIH-SUS) por acidentes de transporte terrestre (ATT) com 79% do total dos casos registrados no sistema (n= 211.641).



Ao analisar, gráfico 2, o número de internações segundo a categoria, observa-se que a motocicleta apresentou a maior quantidade de internações com predomínio da população masculina.

Gráfico 02 - Distribuição das internações hospitalares no SUS Geral, segundo categoria. Minas Gerais, 2015 a 2023.



Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS)

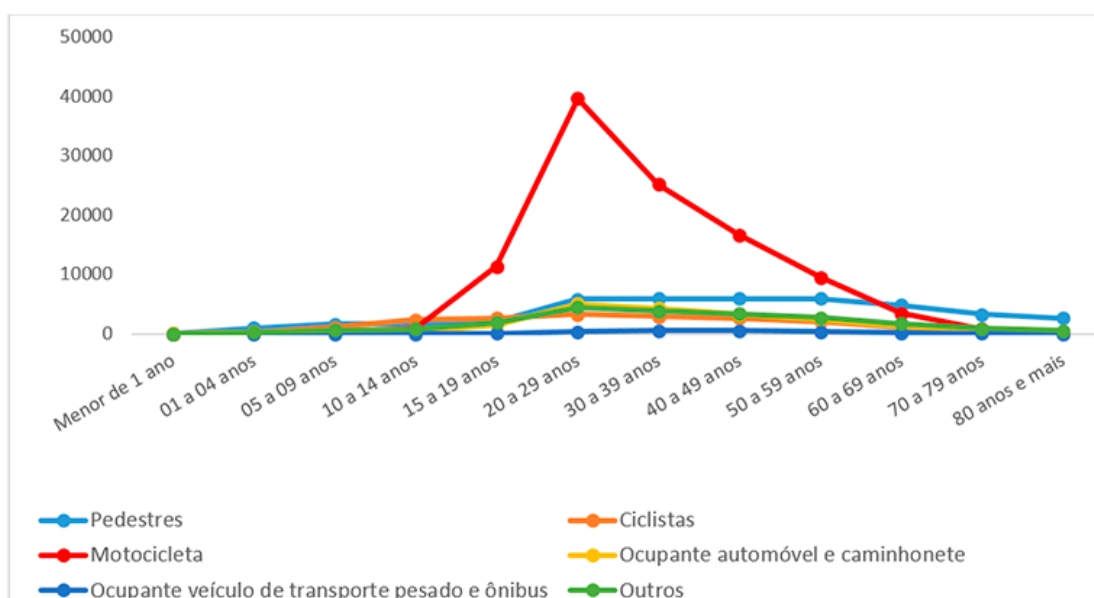
Notas: Dados referentes aos últimos seis meses, sujeitos a atualização.

Consulte o site da Secretaria Estadual de Saúde para mais informações.

\*Dados retirados em 24/04/2024

O gráfico 03, apresenta a distribuição de internação por ATT entre as faixas etárias (n= 211.641). Observa-se que a categoria motocicleta na faixa etária 15 a 49 anos concentra o maior número das internações (43%), atingindo o auge na população de 20 a 29 anos.

Gráfico 03 - Distribuição das internações hospitalares no SUS Geral Acidentes de Transporte Terrestre, segundo categoria e faixa etária. Minas Gerais, 2015 a 2023.



Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS)

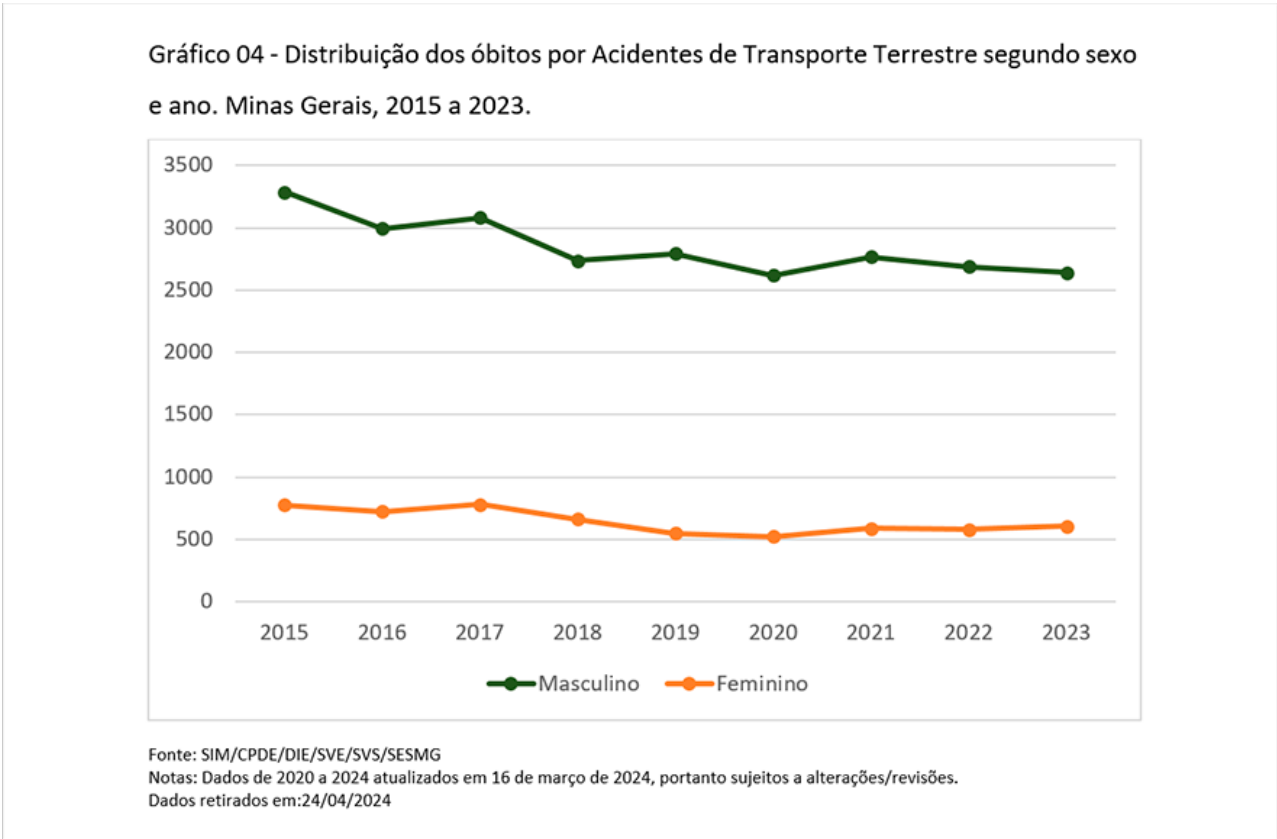
Notas: Dados referentes aos últimos seis meses, sujeitos a atualização.

Consulte o site da Secretaria Estadual de Saúde para mais informações.

\*Dados retirados em 24/04/2024

Na análise da série histórica de óbitos por ATT (n=31.290), no período de 2015 a 2023, segundo sexo,

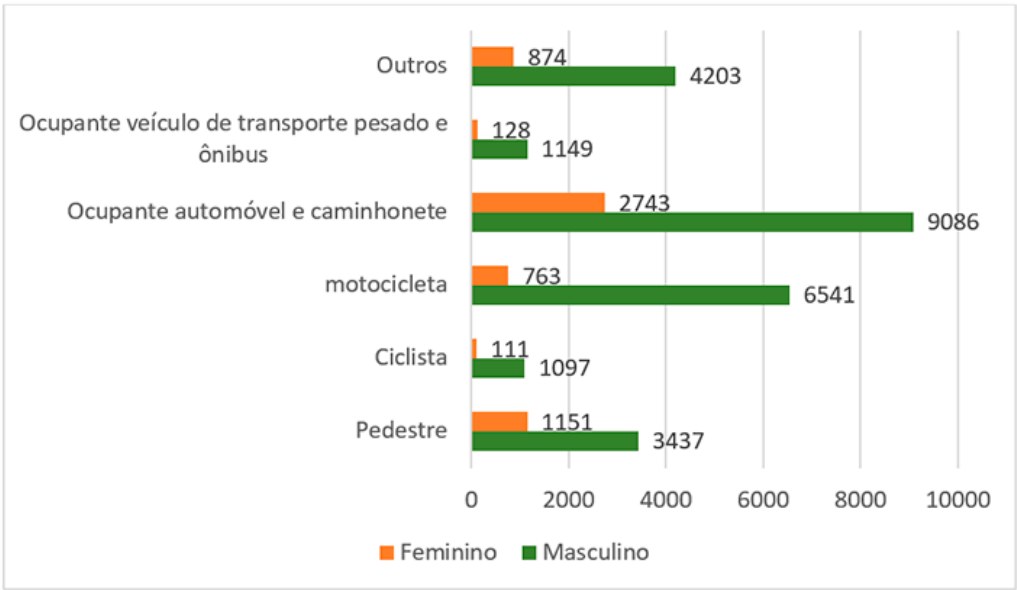
verificou-se que os homens apresentaram maior percentual (81%) dos óbitos por acidentes de trânsito (gráfico 04). O risco de um homem morrer por ATT foi 4,4 vezes maior que o de uma mulher.



Verifica-se, no gráfico 05, que o número absoluto de óbitos por acidentes de trânsito foi maior nos ocupantes de automóvel e caminhonete (11.831) seguido pela motocicleta (7.304).

Gráfico 05 - Distribuição dos óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre segundo sexo e categoria. Minas Gerais, 2015 a 2023.

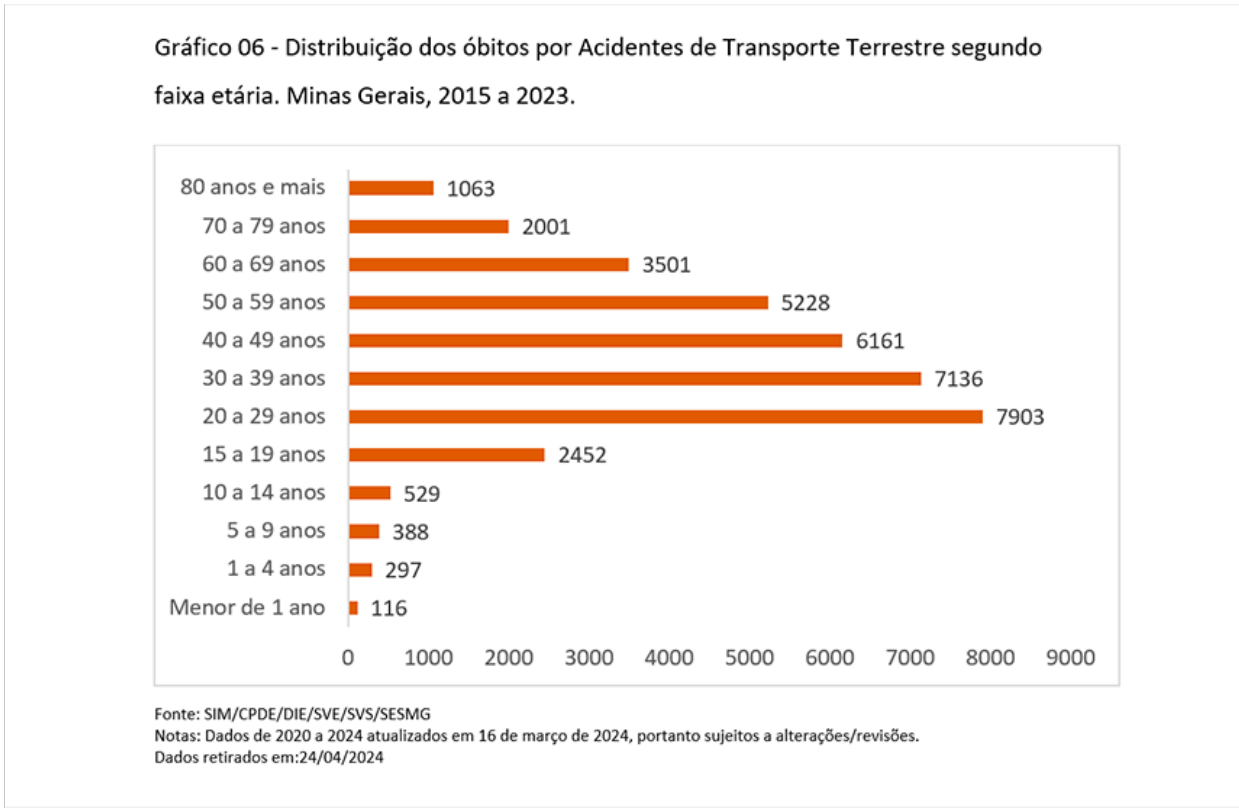
Gráfico 05 - Distribuição dos óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre segundo sexo e categoria. Minas Gerais, 2015 a 2023.



Fonte: SIM/CPDE/DIE/SVE/SVS/SESMG  
Notas: Dados de 2020 a 2024 atualizados em 16 de março de 2024, portanto sujeitos a alterações/revisões.  
Dados retirados em:24/04/2024

No gráfico 06, observa-se que a maior concentração do número de óbitos ocorreu nas faixas etárias compreendidas entre 20 a 49 anos, sendo a faixa etária de 20 a 29 a que apresentou o maior registro, totalizando 21% do total dos óbitos no SIM por ATT (n=31.290) (Gráfico 06).

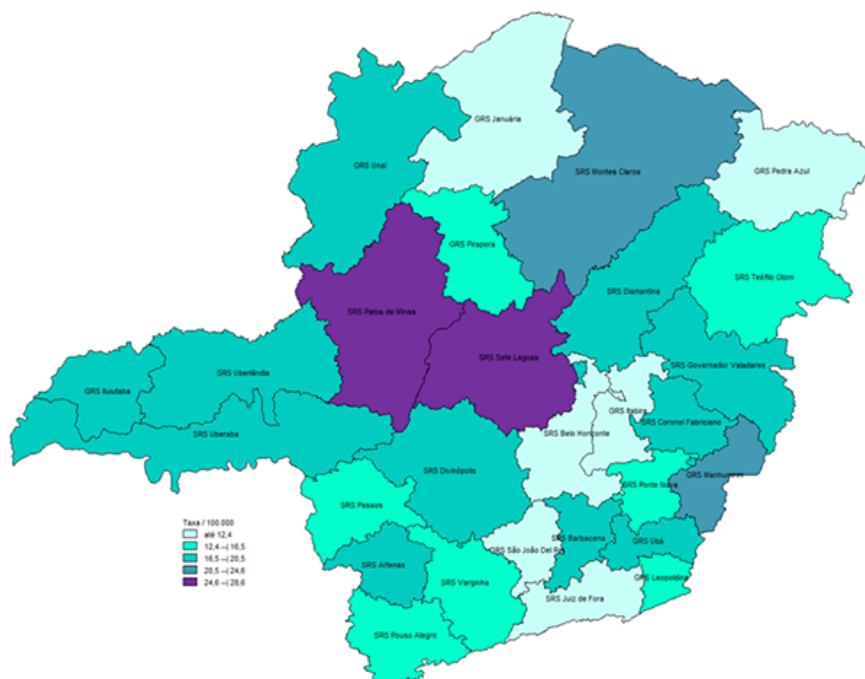
Gráfico 06 - Distribuição dos óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre segundo faixa etária. Minas Gerais, 2015 a 2023.



**Distribuição da taxa de óbito por acidentes de transporte terrestre entre as 28 Unidades Regionais de Saúde**

Na figura 1 é possível observar a taxa óbito (por 100 mil habitantes) nas Unidades Regionais de Saúde (URS) no ano de 2023. A URS de Patos de Minas apresentou a maior taxa de óbito (28,6), seguida por Sete Lagoas (24,9), Manhuaçu (23,2) e Montes Claros (22,4).

**Figura 1– Taxa de mortalidade por acidente de transporte terrestre, segundo  
Unidade Regional de Saúde de Minas Gerais, 2023.**



Fonte: SIM/CPDE/DIE/SVE/SVS/SESMG

Notas: Dados de 2020 a 2024 atualizados em 16 de março de 2024, portanto sujeitos a alterações/revisões.

Dados retirados em:24/04/2024. OBS\*: houve alteração no nome e sede da GRS de Manhumirim, passando para o município de Manhuaçu, porém o datasus ainda não realizou a atualização dos dados.

Notas: Dados de 2020 a 2024 atualizados em 16 de março de 2024, portanto sujeitos a alterações/revisões.

Dados retirados em:24/04/2024. OBS\*: houve alteração no nome e sede da GRS de Manhumirim, passando para o município de Manhuaçu, porém o datasus ainda não realizou a atualização dos dados.

### **Distribuição da taxa de óbito por acidentes de transporte terrestre em motociclistas, nas 28 Unidades Regionais de Saúde**

Na figura 2, é possível observar a taxa óbito (por 100 mil habitantes) nas URS no ano de 2022. As URS de Governador Valadares (6,6), Coronel Fabriciano (6,2), Alfenas (6,1) e Manhuaçu (5,4) apresentaram as maiores taxas de óbitos em motociclistas no estado de Minas Gerais.

Notas: Dados de 2020 a 2024 atualizados em 16 de março de 2024, portanto sujeitos a alterações/revisões.

Dados retirados em:24/04/2024. OBS\*: houve alteração no nome e sede da GRS de Manhumirim, passando para o município de Manhuaçu, porém o dataseis ainda não realizou a atualização dos dados.

Dados retirados em:24/04/2024. OBS\*: houve alteração no nome e sede da GRS de Manhumirim, passando para o município de Manhuaçu, porém o datasus ainda não realizou a atualização dos dados.

São várias as causas e os fatores de risco para as lesões de motociclistas, entre as quais destacam-se (Quadro 1).

**QUADRO 1** Fatores de risco relacionados às lesões de motociclistas

|                       |                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Usuários              | Não uso de capacete                                                                                                                                                                                            |
|                       | Direção sob efeito de álcool                                                                                                                                                                                   |
|                       | Velocidade                                                                                                                                                                                                     |
|                       | Alta aceleração                                                                                                                                                                                                |
|                       | Idade/inexperiência do dos usuários                                                                                                                                                                            |
|                       | Uso de drogas (que não o álcool ou associados)                                                                                                                                                                 |
|                       | Mudança de faixa ou condução em “ziguezague”                                                                                                                                                                   |
|                       | Competição                                                                                                                                                                                                     |
|                       | Direção agressiva                                                                                                                                                                                              |
|                       | Não se fazer visível                                                                                                                                                                                           |
| Ambiente Viário       | Trânsito misto (vias ocupadas aleatoriamente por automóveis e veículos pesados (ônibus, caminhões), pedestres, ciclistas e motociclistas)                                                                      |
|                       | Desenho da infraestrutura viária                                                                                                                                                                               |
|                       | Condições do pavimento                                                                                                                                                                                         |
| Veículos              | A falta inerente de proteção aos traumas (refere-se à natureza do veículo que não dispõe de uma couraça protetora além de outros dispositivos de proteção passiva (barras de proteção lateral <u>airbags</u> ) |
| Fatores estruturantes | Formação precária (refere-se à facilidade de obtenção de uma carteira de habilitação para motos)                                                                                                               |
|                       | Legislação deficiente                                                                                                                                                                                          |
|                       | Fiscalização deficiente                                                                                                                                                                                        |
|                       | Políticas de fiscalização condescendentes                                                                                                                                                                      |
|                       | Políticas de mobilidade insustentáveis                                                                                                                                                                         |
|                       | Falta de planejamento urbano inclusivo                                                                                                                                                                         |
|                       | Infraestrutura limitada de transporte público                                                                                                                                                                  |
|                       | Determinantes comerciais da saúde                                                                                                                                                                              |
|                       | Precarização do trabalho                                                                                                                                                                                       |

Fonte: Carvalho et al 2018; WHO, 2020; OEC/ITF, 2015; Instituto Cordial, 2023.

Considerando o cenário apresentado em Minas Gerais referente à morbimortalidade por lesões no trânsito, envolvendo principalmente os motociclistas, é notável que se trata de uma questão relevante de saúde pública, que requer políticas públicas que envolvam atividades de educação e segurança no trânsito, como uma responsabilidade compartilhada, que demanda cooperação, inovação e compromisso com a prevenção dos acidentes de trânsito. Deve-se efetivamente discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas.



Lesões no trânsito podem ser evitadas. É necessária a adoção de medidas para abordar a segurança no trânsito de maneira integral. Isso requer envolvimento de vários setores, como transporte, segurança pública, saúde, educação e ações que tratam da segurança viária, veículos e seus usuários.

Entre a lista de intervenções eficazes estão: desenhar uma infraestrutura mais segura e incorporar elementos de segurança viária na planificação do uso de solo e de transportes; melhorar os dispositivos de segurança dos veículos e a atenção às vítimas de acidentes de trânsito; estabelecer e aplicar normas relacionadas aos principais riscos; e aumentar a conscientização pública sobre o tema.

## Fatores de Risco

### Velocidade

Um aumento na velocidade média está diretamente relacionado tanto à probabilidade de ocorrência de um acidente quanto à gravidade das suas consequências. Cada aumento de 1% na

velocidade média produz, por exemplo, um aumento de 4% no risco de acidente fatal e um aumento de 3% no risco de acidente grave. O risco de morte para pedestres atingidos frontalmente por automóveis aumenta consideravelmente (4,5 vezes de 50 km/h para 65 km/h).

No choque entre carros, o risco de morte para seus ocupantes é de 85% a 65 km/h.

## **Condução sob influência de álcool e outras substâncias**

Conduzir sob a influência de álcool ou qualquer substância ou droga psicoativa aumenta o risco de acidente com morte e lesões graves.

O risco de uma colisão no trânsito começa com baixos níveis de concentração de álcool no sangue e aumenta significativamente quando o a Concentração de Álcool no Sangue (BAC) do motorista é  $\geq 0,04$  g/dl.

No caso do uso de drogas psicoativas, o risco de incorrer em um acidente de trânsito aumenta em diversos graus. O risco de acidente fatal com uma pessoa que consumiu anfetaminas, por exemplo, é cerca de 5 vezes o risco de alguém que não o fez.

## **Não utilização de capacetes para motociclistas, cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças**

O uso correto de capacetes pode reduzir em 42% o risco de mortes e em 69% o risco de lesões graves.

Usar o cinto de segurança reduz o risco de morte entre motoristas e passageiros dos bancos dianteiros entre 45% e 50% e o risco de morte e lesões graves entre passageiros dos bancos traseiros em 25%.

O uso de sistemas de retenção para crianças pode reduzir em 60% o número de mortes.

## **Direção distraída**

Existem muitos tipos de distrações que podem levar a uma condução prejudicada. A distração causada por celulares é uma preocupação crescente para a segurança no trânsito.

Os condutores que usam celulares enquanto dirigem têm cerca de 4 vezes mais chances de estarem envolvidos em um acidente. O uso de um telefone ao dirigir diminui os tempos de reação (principalmente o tempo de reação da frenagem, mas também a reação aos sinais de trânsito) e dificulta que o condutor mantenha o carro na pista correta e guarde as distâncias de segurança.

A opção de viva-voz nos veículos não é muito mais segura do que os telefones à mão e as mensagens de texto durante a direção aumentam consideravelmente o risco de um acidente.

## **Infraestrutura viária insegura**

O desenho das vias pode ter um impacto importante em sua segurança. Idealmente, elas devem

ser projetadas considerando a segurança de todos os usuários das vias. Isso significa garantir serviços adequados para pedestres, ciclistas e motociclistas. Medidas como calçadas, ciclovias, pontos de passagem seguros e outras formas de ordenamento do trânsito são fundamentais para reduzir o risco de lesões.

## **Veículos inseguros**

Veículos seguros desempenham um papel essencial na prevenção de acidentes e na redução da probabilidade de lesões graves. Há uma série de regulamentos das Nações Unidas sobre segurança veicular que, se aplicados aos padrões de produção dos países, potencialmente salvariam muitas vidas. Isso inclui exigir que os fabricantes de veículos cumpram as regulamentações de impacto dianteiro e lateral, incluindo controle eletrônico de estabilidade, airbags e cintos de segurança em todos os veículos. Sem esses padrões básicos, o risco de lesões no trânsito – tanto para os que estão nos veículos quanto para os que estão fora deles – aumenta consideravelmente.

## **Atenção inapropriada após acidentes**

A demora na detecção e no atendimento aos envolvidos em um acidente de trânsito aumentam a gravidade dos ferimentos. O cuidado com as lesões é extremamente sensível ao tempo: atrasos de minutos podem fazer a diferença entre a vida e a morte. Melhorar os cuidados após os acidentes requer a garantia de acesso ao atendimento pré-hospitalar oportuno e à melhoria da qualidade do atendimento pré-hospitalar e hospitalar, por meio de programas de treinamento especializados, por exemplo.

## **Cumprimento insuficiente das normas/leis de trânsito**

Se as leis de trânsito relacionadas à direção sob efeitos do álcool, uso do cinto de segurança, limites de velocidade, capacetes e sistemas de retenção para crianças não forem cumpridas, elas não poderão resultar na redução esperada nas mortes e lesões no trânsito.

A aplicação efetiva da legislação inclui o estabelecimento, atualização regular e cumprimento de leis em níveis nacional, estadual e municipal que abordam os fatores de risco mencionados acima. Inclui também a definição das penalidades apropriadas.

## **O que pode ser feito para prevenir as lesões no trânsito**

Lesões no trânsito podem ser evitadas. É necessário a adoção de medidas para abordar a segurança no trânsito de maneira integral. Isso requer envolvimento de vários setores, como transporte, segurança pública, saúde, educação e ações que tratam da segurança viária, veículos e seus usuários.

Entre a lista de intervenções eficazes estão: desenhar uma infraestrutura mais segura e incorporar elementos de segurança viária na planificação do uso de solo e de transportes; melhorar os dispositivos de segurança dos veículos e a atenção às vítimas de acidentes de trânsito; estabelecer e aplicar normas relacionadas aos principais riscos; e aumentar a conscientização pública sobre o tema.

Fonte: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>



- [Trânsito: um olhar da saúde para o tema. Brasília : OPAS; 2018](#)
- [Salvar VIDAS - Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. OPAS; 2018](#)
- [OPAS | Segurança no Trânsito](#)
- [Portal da Vigilância em Saúde | Painéis Temáticos](#)
- [Observatório Nacional de Segurança Viária - Maio Amarelo](#)
- [Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 - 2030](#)

[Enviar para impressão](#)