

Os acidentes de transporte terrestre (ATT) são um grave problema de saúde pública em virtude do impacto na morbidade e na mortalidade. Conforme estimativas da Organização Mundial da Saúde (OMS), 2015, 1,25 milhão de pessoas morrem a cada ano no trânsito, o que representa um total de 3.400 mortes por dia. Metade de todas essas ocorrem entre as pessoas menos protegidas: motociclistas (23%), pedestres (22%) e ciclistas (4%).

A OMS cita ainda que cerca de 1,9 milhão de pessoas poderão morrer em 2020 e 2,4 milhões em 2030, se ações efetivas não forem colocadas em prática. Nesse mesmo período, 20 a 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano, com sequelas e ferimentos diversos, com grandes impactos nos serviços de saúde. A intenção da ONU é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundiais, cinco milhões de vidas até 2020. Em razão dessa realidade a OMS definiu o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”.

Associado a esse contexto, estudos têm apontado, os países de baixa renda, como os mais prevalentes quanto ao número de vítimas fatais no trânsito, tendo esses, taxas duas vezes superiores às dos países de alta renda. Segundo o Informe Mundial sobre acidentes de trânsito nas Américas, 2015, os ATT são a segunda causa de morte entre 15 e 24 anos de idade. As tendências atuais sugerem que até 2030 as mortes no trânsito deverão tornar-se a quinta principal causa de morte, considerando todas as faixas etárias, caso não sejam adotadas medidas preventivas e intervenções efetivas. Os traumatismos causados pelo trânsito causaram aproximadamente 150.000 mortes em 2010 na região das Américas (OPAS, 2015).

O Brasil ocupa o quinto lugar no número de óbitos em razão de acidentes de trânsito. A taxa de mortalidade por ATT entre 2000 e 2010 variou de 18 para 22,5 óbitos/100 mil habitantes (LIBANEO, et al 2012). No ano de 2010, 40.989 mortes registradas no SIM (MS, 2010). Na cidade de Goiânia, a taxa de mortalidade pelo trânsito foi de 19,7 por 100.000 habitantes, 2011.

Vida no Trânsito

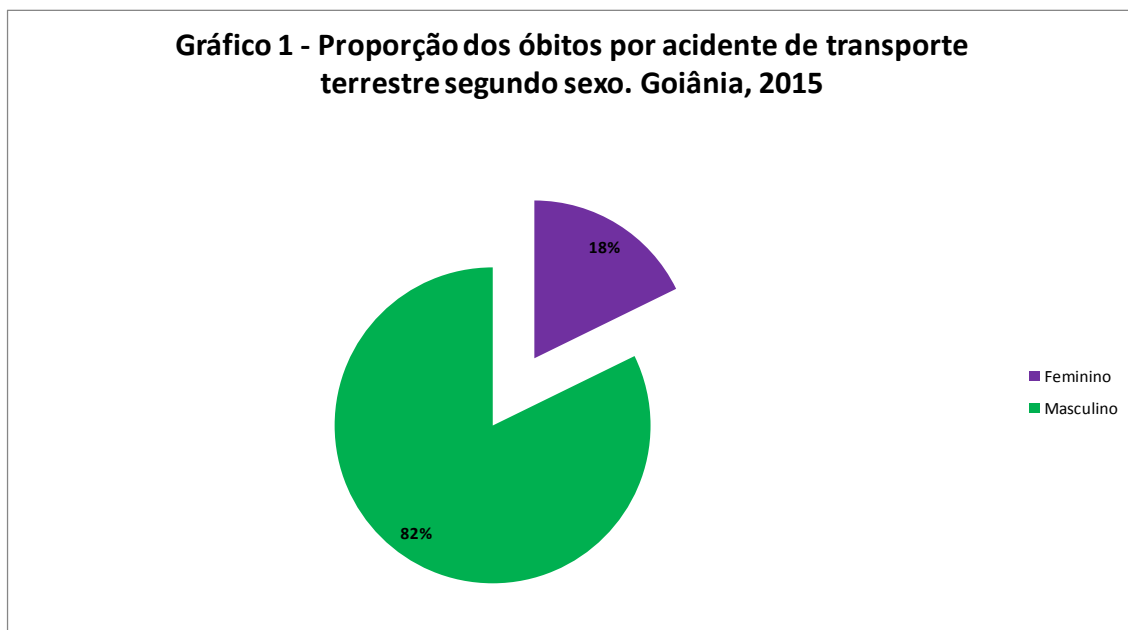
O Programa Vida no Trânsito (PVT) é uma estratégia do governo brasileiro envolvendo o Ministério da Saúde, Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Ministério da Justiça, Organização Pan-Americana da Saúde (Opas), Organização Mundial da Saúde (OMS), Fundação Bloomberg, entre outros parceiros. O propósito do programa é promover intervenções efetivas de segurança no trânsito que apresentem evidência na redução das mortes e feridos graves, a partir de ações nacionais, estaduais e municipais.

O PVT foi estruturado com forte componente intersetorial. É desenvolvido com planejamento integrado e monitoramento contínuo, utilizando informações qualificadas dos órgãos do trânsito e dos setores da saúde. Conta com a metodologia onde são identificadas e relacionadas às diferentes fontes de informações existentes sobre as ocorrências de acidentes de trânsito, os mortos e feridos graves. É então produzida uma base única de dados, e por meio desta são calculados indicadores importantes para o planejamento e implementação de ações de prevenção.

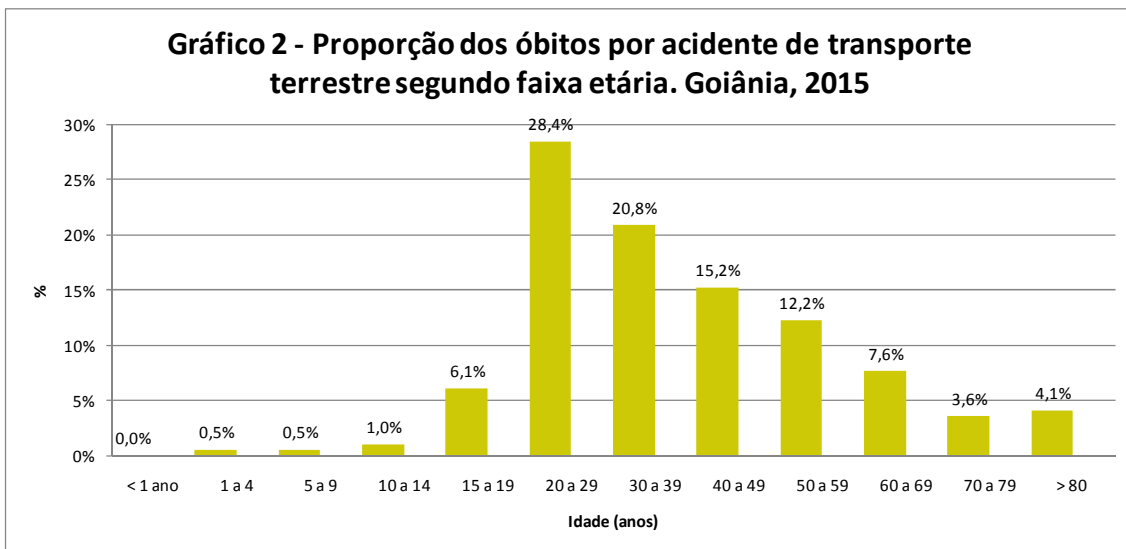
Em Goiânia o PVT é desenvolvido desde 2012 e conta com a parceria de diversas Instituições (DETRAN, Polícia Civil, SES/GO, DNIT, SEST SENAT, PRF, PRE, SME, SEPLAN, dentre outros). Tem como gestores do Programa, a Secretaria Municipal de Saúde por meio da Superintendência de Vigilância em Saúde/Diretoria de Vigilância Epidemiológica/ Núcleo de Prevenção às Violências e a Secretaria de Trânsito, Transporte e Mobilidade (SMT) de Goiânia.

Análise de Acidentes Fatais de Trânsito - Goiânia 2015

Em Goiânia, ocorreram no ano de 2015, 197 óbitos por acidente de trânsito sendo 152 (77%) de indivíduos residentes na capital e 30 (15%) da região metropolitana. 82% dos óbitos foram de homens (gráfico 1) e cerca de 50% de 20 a 49 anos (gráfico 2).



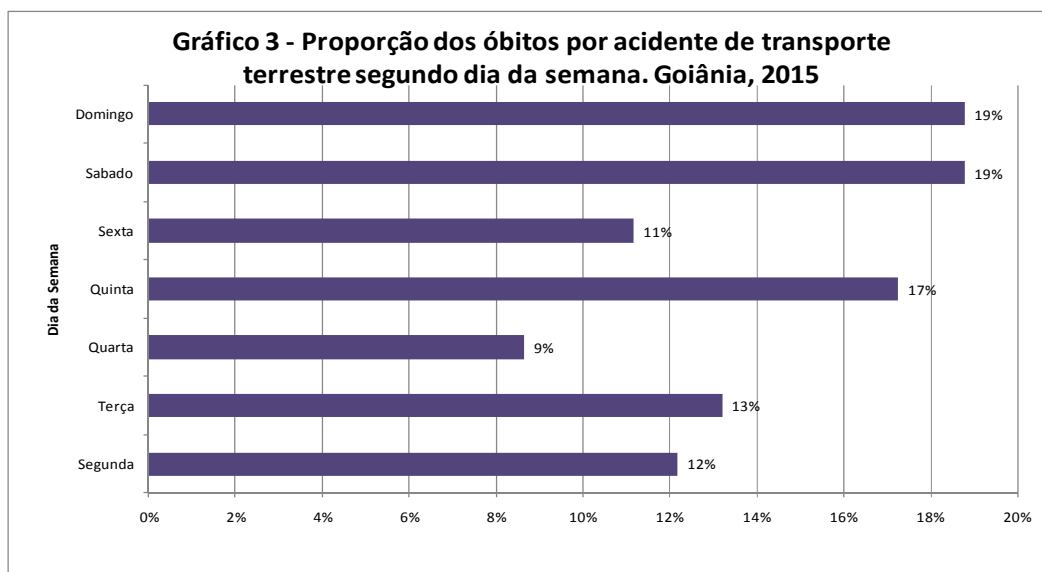
Fonte: PVT/SMS,2015- Goiânia



Fonte: PVT/SMS,2015 – Goiânia

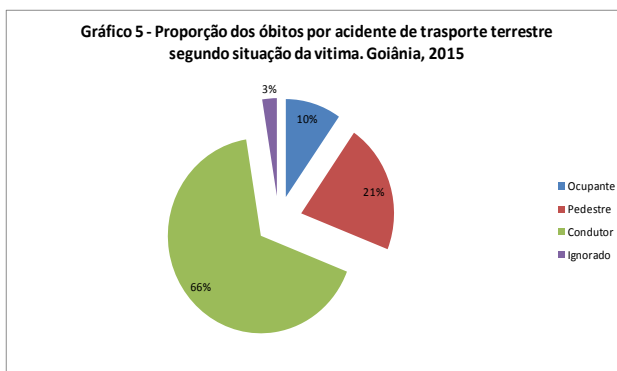
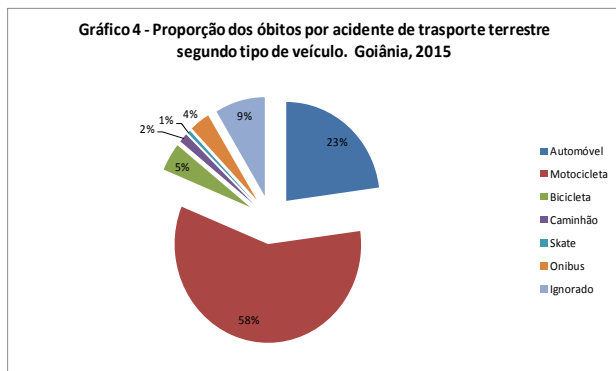
No Brasil, desde a década de 1980, os adultos do sexo masculino destacam-se como principais vítimas, principalmente o grupo de 20 a 39 anos. Pode-se estimar essa preponderância a fatores ligados a maior exposição dos homens a algumas profissões, tais como motoristas profissionais, uso de motocicletas para entrega de mercadorias (motoboys), além de fatores ligados a comportamentos próprios desse grupo, tais como desrespeito as normas de trânsito, combinação de álcool e drogas com direção e abuso da velocidade.

A respeito da distribuição dos óbitos por acidente de trânsito em 2015, observou-se que a maior frequência (38%) ocorreu durante o fim de semana (gráfico 3), sendo a maior parte no período noturno (32%).



Fonte: PVT/SMS,2015 – Goiânia

Em relação ao tipo de veículo, a maioria dos óbitos ocorreu em motocicleta (58%), seguida de automóvel (23%) (gráfico 4). Sobre a situação da vítima, 66% conduziam o veículo e 21% era pedestre (gráfico 5). Dos atropelamentos, a média de idade foi de 51 anos.



Na tabela 1 estão descritos os fatores de risco, que contribuiram, direta ou indiretamente, para a ocorrência do acidente, as condutas de risco relacionadas com o acidente e os fatores que influenciaram na gravidade das lesões.

Tabela 1 – Frequência dos fatores e condutas de risco para os acidentes e para a gravidade das lesões decorrentes de acidentes fatais de trânsito Goiânia, 2015

Características	N
Fatores de Risco para Acidentes	
Velocidade	546
Avanço de Sinal	164
Trans/converter em local proibido	158
Transitar em local impróprio	156
Não observância da distância de segurança	152
Conductor sem habilitação	116
Álcool	98
Conver/cruzar sem dar preferência	96
Cinto de segurança/Cadeirinha	84
Infraestrutura	76

Transitar sem atenção	60
Gerenciamento do Trauma	50
Fadiga	46
Visibilidade	46
Condições do Veículo	34
Objetos laterais a via	26
Mudar de pista sem sinalização prévia	20
Celulares/Equipamento eletrônico	8
Equipamento Segurança Ciclista	8
Não dar preferência ao pedestre na faixa	8
Não uso do Capacete	8
Condutas de Risco	
Avanço de Sinal	164
Transitar/Converter em local Proibido	158
Transitar em local Impróprio	156
Não Observar Distância de Segurança	152
Condutor Sem Habilitação	116
Conv/Cruzar sem dar preferência	96
Transitar Sem Atenção	60
Mudar de Pista Sem Sinalização Prévia	20
Não dar preferência Pedestre na faixa de segurança	8
Fatores para a Gravidade das Lesões	
Cinto de segurança	84
Gerenciamento do Trauma	50
Objetos Laterais à Via	26
Sem Capacete	8

As leis sobre segurança viária, incluindo a fiscalização ocasionam uma melhoria no comportamento dos usuários e promovem a redução das colisões, as lesões e as mortes no trânsito.

É importante pontuar que quanto maior a velocidade média, maior é a probabilidade de um acidente e maior a gravidade das lesões. A OMS relata que um pedestre tem menos de 20% de probabilidade de morrer se atropelado por um automóvel que circula a menos de 50 quilômetros por hora, mas quase 60% de chance de morrer se atingido por um veículo a 80 quilômetros por hora. A condução sob o efeito do álcool aumenta a probabilidade de um acidente no trânsito, com mortes ou ferimentos graves (OPAS/OMS, 2016).

O uso de capacete pode reduzir o risco de morte em quase 40% e o risco de lesões graves em, aproximadamente, 70%. O uso do cinto de segurança reduz o risco de morte entre os condutores e os passageiros dos assentos dianteiros de veículos em 45–50%. Entre os passageiros dos assentos traseiros, os cintos de segurança reduzem os traumatismos fatais e graves em 25% (OPAS/OMS, 2016).

1. Ações do Projeto Vida no Trânsito em Goiânia.

- Intervenções intersetoriais direcionadas com foco em fatores de risco prioritários (álcool e direção, velocidade excessiva ou inadequada);
- Capacitação de gestores, profissionais da saúde, educação e trânsito;
- Desenvolvimento de ações educativas, preventivas e de promoção à saúde em articulação com outros setores governamentais e com a sociedade civil;
- Articulação intersetorial para a implementação de planos de ação de segurança para pedestres, ciclistas, motociclistas;
- Articulação intersetorial e advocacy com o legislativo e com os setores de infraestrutura, planejamento urbano, transporte e trânsito e outros setores de governo na promoção de espaços seguros, saudáveis e sustentáveis voltadas para a mobilidade humana, acessibilidade, controle dos ruídos e da poluição do ar;

2. Recomendações

O PVT nesses 4 anos de atuação já ajudou a reduzir o impacto da violência no trânsito nas ruas da capital e auxiliou gestores na elaboração de políticas públicas intersetoriais. Um maior engajamento dos setores de gestão, da mídia e da população, o aumento da fiscalização e da educação em saúde no trânsito poderá ocasionar a diminuição

do número de óbitos e de acidentes graves. Os Motociclistas são as maiores vítimas, por serem mais vulneráveis a sofrerem traumas e se deslocarem com maior flexibilidade no fluxo do trânsito. O excesso de velocidade e desrespeito à distância mínima entre os veículos aparecem na análise, como fatores prevalentes de óbitos no trânsito. A observância da velocidade adequada à via protege e salva vidas.

Elaboração: Laura Branquinho do Nascimento

Colaboração: Sandra Cristina G Bahia Reis, Mary Signorelli, Rilda G Martins , Ionara Rabelo e
Adriana Crispim de A Brito

Revisão: Flúvia Amorim