

Programa Vida no Trânsito – Ano 2021

APRESENTAÇÃO

O Boletim Epidemiológico Programa Vida no Trânsito (PVT), editado pela Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes, vinculada à Diretoria de Vigilância Epidemiológica, Superintendência de Vigilância em Saúde, de Goiânia, é uma publicação de caráter técnico-científico, acesso livre, formato eletrônico. Ele se configura como um relevante instrumento de vigilância para promover a disseminação de informações qualificadas, com potencial para contribuir para a orientação de ações em Saúde Pública e nas áreas ligadas à segurança e mobilidade no trânsito nesta cidade.

INTRODUÇÃO

O trânsito se constitui em um conjunto de elementos que englobam o transitar, o andar e a mobilidade de um lugar para o outro, seja de indivíduos e/ou de veículos. As vias de trânsito são utilizadas pelos indivíduos todos os dias, no seu cotidiano. O número de mortes no trânsito continua a aumentar de forma constante.

O ***Relatório de Status Global sobre Segurança no Trânsito 2018***, lançado pela OMS em dezembro de 2018, destaca que o número de mortes anuais no trânsito atingiu 1,35 milhão. Lesões no trânsito são agora a principal causa de morte entre pessoas de 5 a 29 anos. A carga é desproporcionalmente suportada por pedestres, ciclistas e motociclistas, em particular aqueles que vivem em países em desenvolvimento (WHO, 2018). Estima-se que a cada ano, em acidentes de trânsito, e até 50 milhões ficam com algum ferimento. As projeções indicam aumento desses valores em cerca de 65% nos próximos 20 anos, isso se não houverem intervenções efetivas sendo colocadas em ação no mundo e nas cidades (OPAS, 2012). Os acidentes de trânsito se configuram como grave problema de saúde pública no Brasil, sendo isso verificado também em Goiás e Goiânia. Esses eventos, em sua maioria, são evitáveis.

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) definiu os anos de 2021 a 2030 como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, cuja meta é a redução de, pelo menos, 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro. O Brasil é um dos países membros que pactuaram essas metas.

Em setembro de 2015, representantes dos 193 Estados-membros da ONU se reuniram em Nova York adotaram o documento “Transformando o Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” (A/70/L.1), os países comprometeram-se a tomar medidas ousadas e transformadoras para promover o desenvolvimento sustentável nos

próximos 15 anos sem deixar ninguém para trás. Dentre os objetivos da Agenda 2020, uma das prioridades é a redução das lesões e mortes no trânsito (Figura 1).

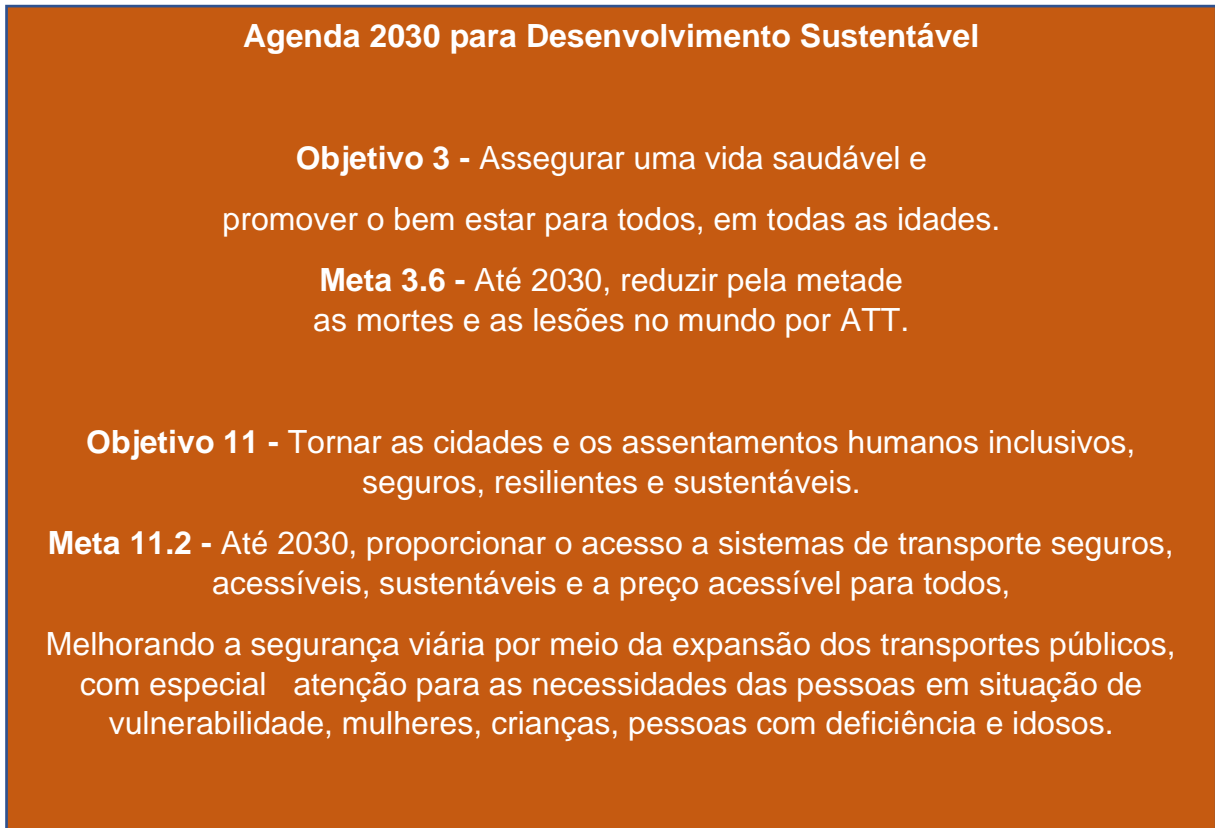


Figura 1 - Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável

Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) apresentam elevada morbimortalidade, alto custo social e grande repercussão nos serviços de saúde e na sociedade. São estimados gastos de aproximadamente R\$ 40 bilhões por ano com acidentes em rodovias, e cerca de R\$ 10 bilhões com acidentes em áreas urbanas (AMORIM et al, 2012).

A taxa de mortalidade das lesões de trânsito no Brasil em 2019 foi de 20,5/100 mil hab. Tem-se observado uma redução desses valores quando se faz uma análise temporal. No entanto, apesar da redução, o Brasil ainda apresenta uma das maiores taxas de mortalidade por esta causa nas Américas (BRASIL, 2021).

O PVT se deu a partir do *Road Safety in Ten Countries (RS 10)*, uma iniciativa da Organização Mundial de Saúde (OMS) e de um consórcio de parceiros internacionais denominado de Global Road Safety Program, que investiu 125 milhões de dólares em dez países, que apresentaram alta morbimortalidade ocasionada pelo trânsito e, estimulou ainda, iniciativas a serem desenvolvidas quanto a segurança no trânsito (BLOOMBERG PHILANTHOPIES, 2013). Em 2009, essa iniciativa foi incorporada pelo Ministério da Saúde, com a criação do PVT em 10 capitais brasileiras. Posteriormente,

esse programa foi expandido para todas as capitais brasileiras e cidades com mais de um milhão de habitantes.

Em Goiânia, o PVT iniciou-se em 2012 e tem ofertado o diagnóstico da situação de saúde, dos óbitos no trânsito da cidade. O PVT tem como objetivos subsidiar os gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito por meio da qualificação da informação de acidentes, de possibilitar o planejamento integrado das ações e do seu monitoramento buscando assim promover intervenções efetivas de segurança no trânsito.

Esse Boletim Epidemiológico tem como objetivos apresentar a comparação da situação epidemiológica dos acidentes de trânsito terrestres (ATT) com vítimas fatais ocorridos na área geográfica de Goiânia, nos anos de 2019 e 2020 e divulgar os fatores e condutas de riscos ligados a esses eventos.

METODOLOGIA

Trata-se de uma análise descritiva realizada a partir de registros do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) e dos Registros de Atendimento Integrado (RAI) da Secretaria de Segurança Pública do estado de Goiás. Os dados apresentados são provenientes das análises dos acidentes fatais por acidentes de trânsito ocorridos nos anos de 2019 e 2020 na cidade de Goiânia. As análises foram realizadas pela SubComissão de Análise de Dados e Gestão da Informação do PVT Goiânia (GOIÂNIA, 2018).

Os acidentes fatais incluídos nas análises são os que aconteceram nos limites geográficos da cidade, no período de até 30 dias entre a data do acidente e o óbito.

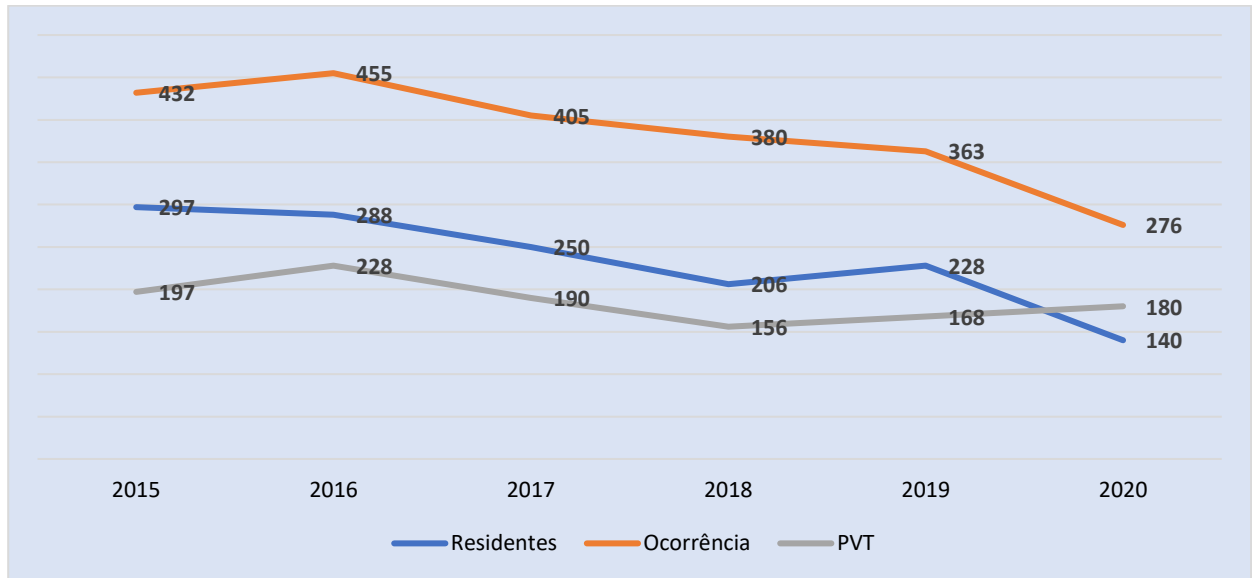
No presente Boletim apresentam-se frequências absolutas e relativas dos óbitos por ATT e de seus fatores de risco associados.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ocorreram 348 vítimas fatais por ATT na cidade nos anos de 2019 e 2020. A maioria das vítimas fatais foram de moradores da cidade de Goiânia (n=130 em 2019; n=151 em 2020). Os dias de maior ocorrência na semana foram os finais de semana, seguido da segunda-feira, no período noturno.

Para as vítimas que não foram a óbito no local do acidente e sobreviveram por um breve período e foram hospitalizadas, a média de dias internados antes dos óbitos foram de 2,9 dias. O não uso de cinto de segurança/cadeirinha infantil, foram os fatores de agravamento do trauma mais frequentes, seguido do gerenciamento do trauma dos acidentados (fatores pré-hospitalares, hospitalares e pós-hospitalares).

A Figura 2 apresenta os números absolutos dos óbitos por ATT segundo a população residente, os ATT ocorridos no espaço geográfico da cidade e os óbitos analisados dentro dos critérios do PVT.

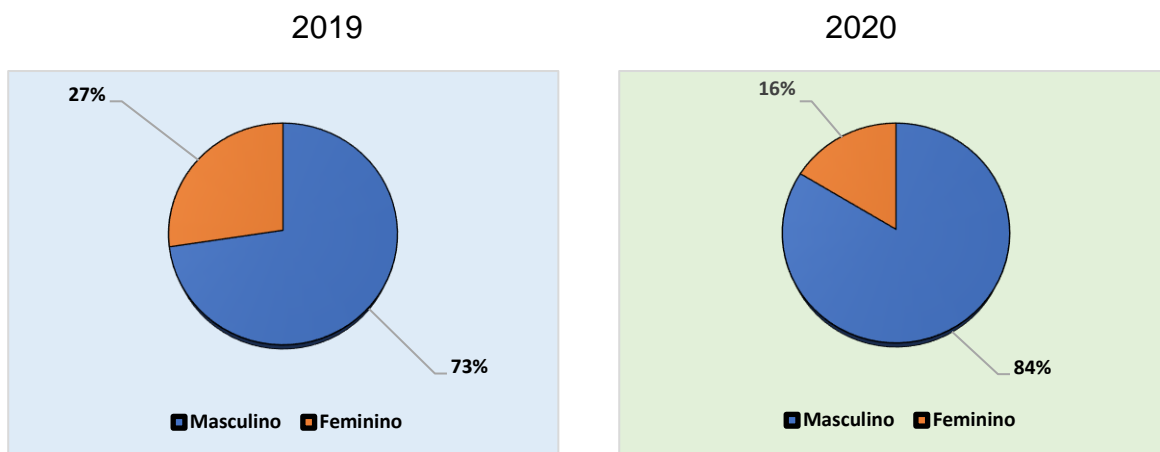


Fonte: SIM e Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2015-2020.

Figura 2 - Número absoluto de óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre dos residentes em Goiânia, dos óbitos ocorridos na área geográfica da cidade e os analisados no Programa Vida no Trânsito, nos anos de 2015 a 2020. Goiânia, 2021.

O número de óbitos por ATT na cidade de Goiânia tem oscilado ao longo dos anos, tendo apresentado o maior valor em 2016, tanto nos indivíduos residentes na cidade, quanto dos óbitos ocorridos na área geográfica da cidade e os analisados no PVT. Esses dados de vítimas fatais são provenientes do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). As mortes classificadas em óbitos por residência e ocorrência têm se mostrado decrescentes a partir de 2016, apresentando o menor valor no ano de 2020, seguindo a tendência apresentada no Brasil (BRASIL, 2021). Esse fato não é seguido nos óbitos analisados no PVT, onde houve um discreto aumento (2018 a 2020). Estima-se que esse fato se deve a diferenças nos critérios de inclusão e análise dos óbitos seguindo a metodologia proposta.

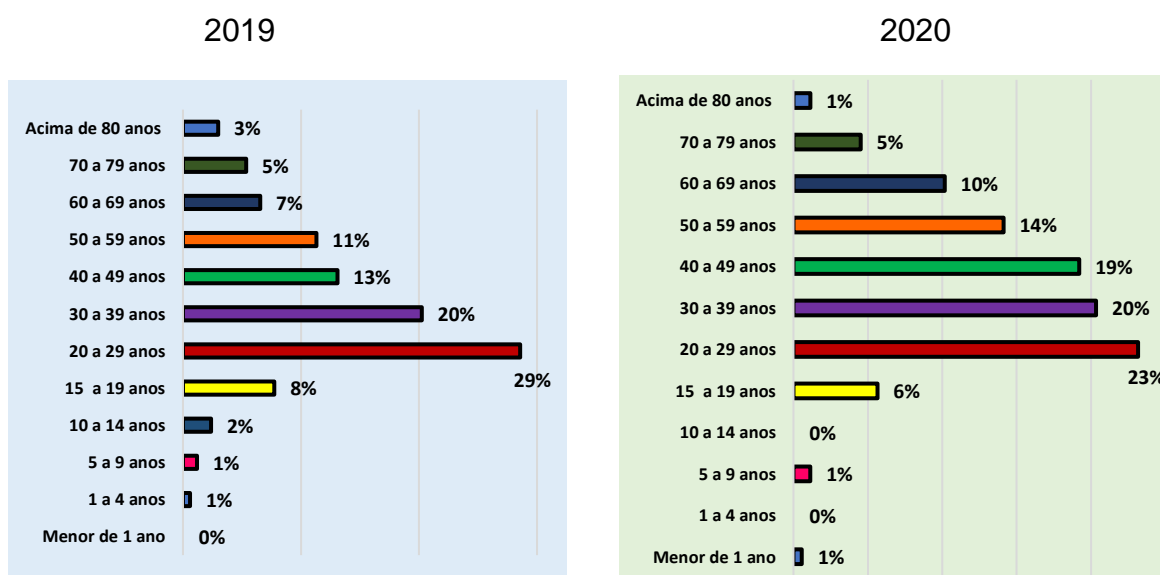
Aquino et al, 2020 cita que a mortalidade por ATT tem decrescido nas capitais e aumentado nas cidades do interior do país. Essa diminuição foi observada em Goiânia com os dados do SIM. Quanto ao PVT, o aumento identificado entre 2019 e 2020, pode ser em razão da inclusão dos casos Garbage (Causa básica de óbitos reclassificadas a partir de investigação dos casos identificados como causa indeterminada), que após investigação, foram reclassificados como óbitos sendo por ATT. O PVT inclui nas suas análises os óbitos ocorridos até 30 dias após a data do ATT, o que não ocorre nos outros bancos de dados.



Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Figura 3 - Porcentagem de óbitos por ATT, segundo sexo, nos anos de 2019 e 2020. Goiânia.

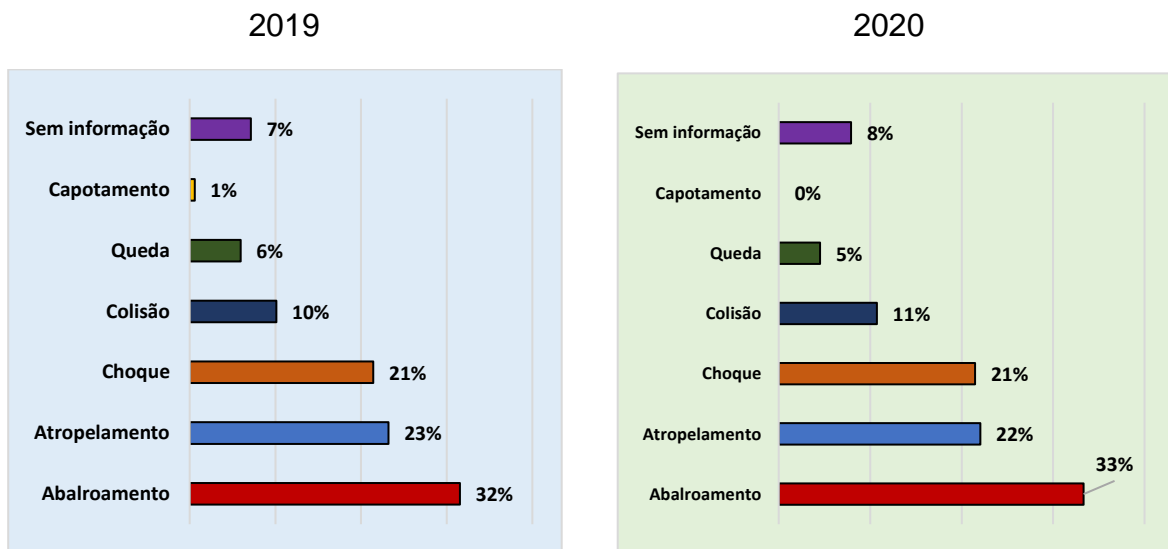
Observou-se que as pessoas do sexo masculino foram as maiores vítimas nos anos analisados. Em 2019 foram a óbito 122 homens e 46 mulheres, obtendo-se a razão entre os sexos de 2,6. Já no ano de 2020, essa razão foi de 5,2, com o óbito de 151 homens e 29 mulheres, apresentando a sobre mortalidade masculina no trânsito. Esse fato é bem documentado no Brasil. A maioria dos indicadores tradicionais de saúde mostra esse diferencial entre os sexos, não sendo fato específico do trânsito. A mortalidade masculina no Brasil, tem se mostrado maior em praticamente todas as idades e para quase a totalidade das causas de morte (LAURENTIS, 2012).



Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Figura 4 - Porcentagem de óbitos por ATT, segundo faixas etárias, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

A maioria dos óbitos por ATT ocorreram nas faixas etárias de 20 a 49 anos, em ambos os anos analisados, havendo uma certa semelhança das porcentagens obtidas. Considerando pessoas adultas (20 a 59 anos), verificou-se que, em 2019, 73% dos óbitos foram nessa população; em 2020 encontrou-se 76% dos óbitos. O Saúde Brasil, 2018, série de publicações do Ministério da Saúde, referente ao ano de 2017, aponta que a taxa de mortalidade por ATT em homens de 5 a 19 anos, na Região Centro-Oeste, se mostrou maior que das outras regiões do Brasil. Nesses anos, registrou-se a ocorrência de óbitos em crianças menores de 9 anos.



Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Figura 5 - Porcentagem dos ATT, segundo tipos de acidentes, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

Quando se analisa os tipos de acidentes, observa-se a semelhança nas porcentagens nos anos em estudo. O abalroamento é o acidente que provocou mais morte em ambos os anos, seguido do atropelamento e choque. O não respeito a distância segura entre os veículos, conduta, essa, de difícil fiscalização, e a não observância do cuidado com o pedestre, que é o usuário da via mais vulnerável, pode ser em razão da pouca ênfase em campanhas de educação no trânsito ligados a esse público específico e o desrespeito ao mais frágil.

Já o choque com objeto fixo ou parado, requer a direção defensiva e a atenção focada na direção ao dirigir. A direção distraída ocasionada por elementos externos, sejam informações visuais presentes nas vias, ou as internas, como comer, beber e a utilização de telefones celulares ou de outros dispositivos podem ser os fatores que estimulam os acidentes tipificados como choques. Tem-se além dessas condutas nocivas, as deficiências na sinalização de caçambas, caminhões e outros mobiliários urbanos.

O quadro 1 apresenta os tipos de vítimas nos anos de 2019 a 2020.

Quadro 1- Número absoluto de óbitos por ATT, segundo tipos de vítima, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

Tipo de Vítima	Ano		%
	2019	2020	
Motociclista	97	102	57,1
Pedestre	37	36	20,9
Ciclista	9	17	7,4
Condutor de Veículo Leve	11	11	6,3
Passageiro de Veículo Leve	8	10	5,1
Condutor/passageiro Ônibus	5	1	1,7
Condutor/passageiro Veículo Pesado	1	3	1,1
Total	168	180	348

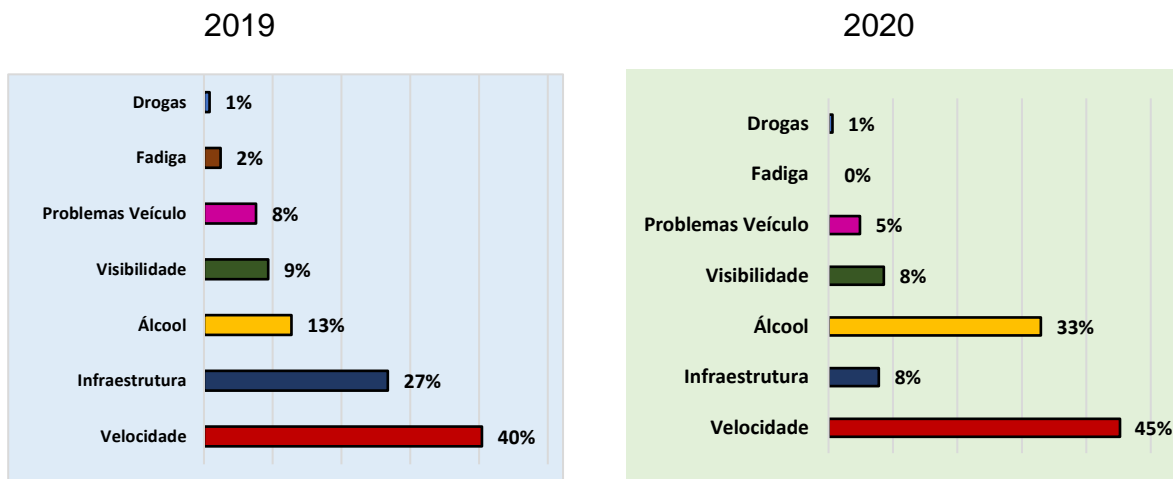
Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

A Organização Panamericana, 2018, cita que mais de 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, e os usuários mais vulneráveis são os pedestres, os ciclistas e motociclistas. Esse fato é corroborado com os dados de Goiânia, pois, observa-se que mais de 85% dos óbitos ocorreram nesses tipos de usuários das vias.

Corgozinho et al., 2018, cita que desde a década de 80, tem-se presenciado o aumento de mortes no trânsito, no Brasil, principalmente dos mais vulneráveis. Fato esse creditado a priorização do transporte individual e a adaptação do ambiente para o transitar dos automóveis e não das pessoas.

Para Vasconcelos et al., 2019, observa-se a partir da década de 90, o crescimento do número de motociclistas envolvidos em ATT, e de óbitos. Isso se dá em decorrência da baixa qualidade do transporte público e do aumento da aquisição de motocicletas, por facilidades para a compra, baixo custo e a existência do veículo como instrumento de trabalho.

Em Goiânia, o veículo que mais atropelou os pedestres foram os veículos leves/automóveis, seguido das motocicletas. As mortes de ciclistas aumentaram em aproximadamente 100% ao se comparar 2019 com 2020 e nenhuma morte ocorreu em ciclovias/ciclofaixas.



Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Figura 6 - Porcentagem dos fatores de risco dos ATT, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

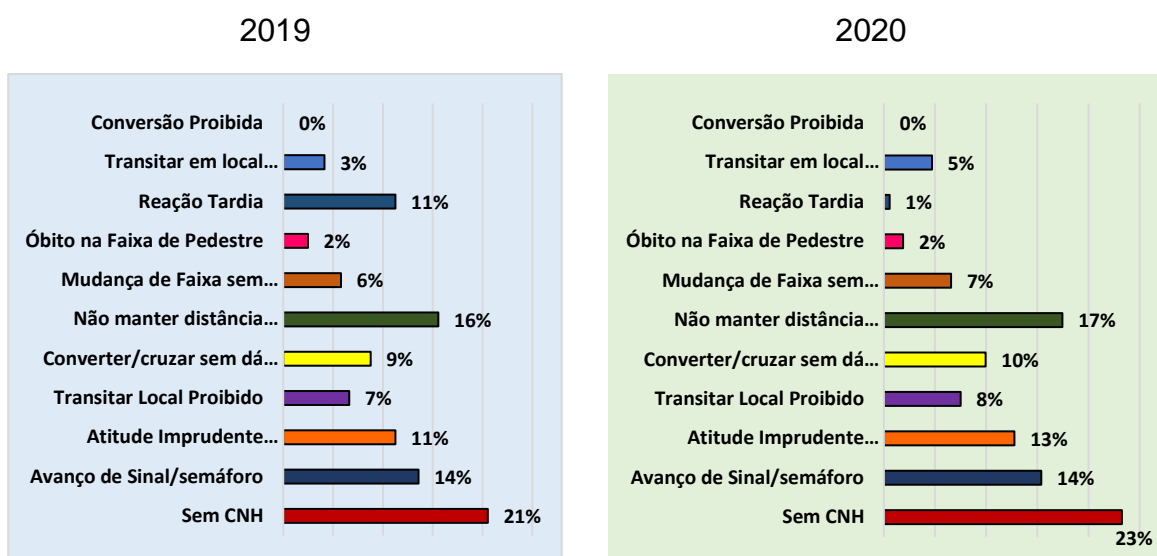
Quanto aos fatores de risco identificados para a ocorrência dos eventos que acarretam ATT fatais foram preponderantes a velocidade, o dirigir alcoolizado e problemas de infraestrutura.

O excesso de velocidade se apresentou como o principal fator de risco dos ATT fatais nos anos analisados: 40% (2019) e 45% (2020). Em 2019, a infraestrutura foi o segundo fator de risco desencadeador dos ATT, porém, em 2020, o álcool ficou em segundo lugar.

Os elementos da infraestrutura nas vias que podem ter contribuído para a ocorrência dos acidentes fatais pontuados incluem a ausência de travessia segura para pedestre em locais de grande fluxo, ausência de medidas de redução de velocidade, geometria inadequada de vias, falta ou deficiência de sinalização horizontal e vertical, dentre outros. No ano de 2020, esse fator apresentou uma redução importante.

Já o álcool foi considerado o segundo fator mais relevante em 2020. Importante pontuar que os dados relativos à alcoolemia se referem, em sua maioria, aos relatos dos agentes policiais no momento do registro do sinistro, visto que os dados laboratoriais demoram muito a serem disponibilizados, extrapolando o ano em curso. Em 2020, houve uma identificação crescente de motoristas em uso de álcool na direção. Ressalta-se que nesses anos vivenciava-se o período pandêmico do COVID-19.

A Organização Panamericana, 2018b aponta no pacote *Salvar VIDAS*, que a gestão da velocidade, a liderança na segurança no trânsito, a melhoria da infraestrutura, das normas de segurança veicular e o cumprimento das leis de trânsito ocasionam a diminuição dos acidentes fatais no trânsito.



Fonte: Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Figura 7 - Porcentagem de Conduitas de Risco dos ATT, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

A Organização Panamericana em Saúde, 2018 cita que as condutas e comportamentos no trânsito se correlacionam permanentemente com a infraestrutura das vias e com o sistema de normas vigentes em cada localidade.

Observou-se que a ausência de Carteira Nacional de Habilitação foi a conduta que mais influenciou os ATT fatais, se apresentando, ainda, como evento progressivo. A não observância da distância mínima entre os veículos se apresenta como segunda conduta nociva. Esse fato corrobora com o abalroamento, tipo de acidente mais prevalente nos anos em estudo.

Quadro 2 - Taxas de Mortalidade por ATT (por 100 mil habitantes), por residência, por ocorrência e do Programa Vida no Trânsito, nos anos de 2019 e 2020, Goiânia.

Ano	Taxa de Mortalidade por ATT de residentes	Taxa de Mortalidade por ATT por ocorrência	Taxa de Mortalidade por ATT do PVT
2019	15,0	23,9	11,0
2020	14,3	25,6	11,7

Fonte: SIM/SMS/DIVEP/GVVS, dados extraídos em 04/07/2021. IBGE, populações estimadas nos anos de 2019 e 2020. Planilha óbitos analisados PVT – SMS Goiânia, 2019-2020.

Na primeira década dos anos 2000 o total anual de óbitos por lesões no trânsito brasileiro variou com as taxas de 17 e 23 mortes/ano por 100 mil hab, segundo a Organização Panamericana de Saúde, 2018. O Ministério da Saúde (2021), cita que a taxa de mortalidade das lesões de trânsito no Brasil, em 2019, foi de 20,5/100 mil hab.

Em Goiânia as taxas de mortalidade por ATT da população residente se apresentou com um ligeiro recuo em 2020, quando comparado com 2019. Já a taxa de mortalidade por ATT, por ocorrência, que são os ATT sucedidos na área geográfica da cidade, se mostrou crescente. Isso denota que o número de vítimas fatais no espaço geográfico da cidade aumentou e por conseguinte o grau de violência no trânsito da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações produzidas precisam embasar as estratégias a serem desencadeadas pelos membros da Comissão Intersetorial do PVT. Um Plano de Ações para o biênio 2021/2022 deve contemplar os dados encontrados nas análises do PVT. Portanto, faz-se necessário:

- Implementação das ações voltadas ao gerenciamento do trauma em todos os níveis de hierarquização da RAS com ênfase nos serviços de urgência/emergência (pré-hospitalar móvel e fixo e hospitalar) e serviços de reabilitação pós trauma;
- Implementação das ações de prevenção com intensificação das ações educativas e voltadas para uma mudança de cultura no trânsito;
- Intensificação das fiscalizações pelos órgãos do trânsito e da segurança pública, principalmente em relação às medidas de controle de velocidade e de alcoolemia;
- Implementação de melhorias contínuas na infraestrutura da cidade, com destaque para as medidas de gerenciamento dos limites de velocidade, com instalação de redutores de velocidade e de vias calmas;
- Implementação de ações de promoção da saúde: mobilidade humana segura e sustentável e acessibilidade (ampliação e melhoria das faixas de pedestre em toda a cidade; ampliação e qualificação de ciclovias/ciclofaixas; garantia de corredores exclusivos para ônibus com ampliação e resolutividade do transporte coletivo, dentre outras ações).

REFERÊNCIAS

AMORIM CR, ARAÚJO EM, ARAÚJO TM, OLIVEIRA NF. Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Rev Bras Epidemiol.** 2012 mar;15(1): 25-37.

AQUINO, EC, ANTUNES, JLF, MORAIS NETO, OL. Mortality by road traffic injuries in Brazil (2000-2016): capital cities versus non-capital cities. **Rev Saúde Pública.** 2020;54:122.

BLOOMBERG PHILANTHROPIES. **Leading the worldwide movement to improve road safety . New York: Bloomberg Philanthropies, 2013.** Disponível em : [Bloomberg_Road_Safety_Midway_Report_Final.pdf \(bloombergjp.com\)](https://www.bloomberg.com/pdfs/Bloomberg_Road_Safety_Midway_Report_Final.pdf). Acessado em: 09/08/21.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. **Saúde Brasil 2017: uma análise da situação de saúde e os desafios para o alcance dos objetivos de desenvolvimento sustentável** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília : Ministério da Saúde, 2018. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/saude_brasil_2017_analise_situacao_saude_de_fios_objetivos_desenvolvimento_sustentavel.pdf. Acessado em: 10 de set de 2021.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Boletim Epidemiológico nº24. **Tendência da Mortalidade por Lesões de Trânsito nas Unidades da Federação e Brasil, 2010 a 2020.** Disponível em: <https://antigo.saude.gov.br/images/pdf/2018/junho/20/2017-033-publicacao.pdf>. Acessado em: 16/08/2021.

CORGOZINHO, M et. all. Vulnerabilidade no trânsito motociclístico. **Saúde Soc.** São Paulo, v.26, n.2, p.545-555, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sausoc/a/XwCph7rczHcHjqngPxFHsmd/?format=pdf&lang=pt>. Acessado em: 25 de set. 2021.

GOIÂNIA. **Decreto 2236, 01 de novembro de 2018.** Redefine a Comissão Municipal Intersetorial do “Programa Vida no Trânsito” e institui a Subcomissão de Análise de Dados e Gestão da Informação e dá outras providências. Goiânia, 2018.

LAURENTIS R, MELO, MH, SABINA J, GOTLIEB LD. **Perfil epidemiológico da morbimortalidade masculina.** CSC. 10(1),2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/VjZYSTpV5ms54kvS8wfmSm/?lang=pt&format=pdf>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/VjZYSTpV5ms54kvS8wfmSm/?lang=pt&format=pdf>. Acessado em 12 de set de 2021.

OPAS. Organização Pan-Americana da Saúde. **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito: resumo.** Organização Mundial da Saúde, 2012.

Disponível em: (www.paho.org/bra/dmdocuments/Relatorio%20Mundial%20Lesoes.pdf)
Acessado em:13/08/2021.

OPAS. Organização Pan-Americana da Saúde. **Trânsito: um olhar da saúde para o tema**. Brasília: OPAS; 2018. Disponível em:
https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/49709/9789275720387_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acessado em: 10 de set de 2021.

WHO. World Health Organization. **Global Status Report on Road Safety 2018**. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. Disponível em
<file:///D:/Usuarios/m221511/Downloads/9789241565684-eng.pdf> Acessado em
04/10/2021.

VASCONCELOS ACB DE, RODRIGUES TS, SANTOS AMR DOS, MADEIRA MZ DE A, ANDRADE EMLR. Lesões em motociclistas: características do acidente e uso de equipamentos protetivos. **Cogitare enferm**. [Internet]. 2019. Disponível em:
<http://dx.doi.org/10.5380/ce.v24i0.61653>. Acesso em: 10 de set,2021.

EXPEDIENTE

Secretaria Municipal de Saúde de Goiânia

Durval Ferreira Fonseca Pedroso

Secretaria Executiva

Luana Cássia Miranda Ribeiro

Superintendência de Vigilância em Saúde

Yves Mauro Fernandes Ternes

Diretoria de Vigilância Epidemiológica

Grécia Carolina Pessoni

Gerência de Vigilância às Violências e Acidentes

Sandra Cristina G Bahia Reis

Mary Signorelli Faria Lima

Marta Maria Alves da Silva

Ionara Vieira Moura Rabelo

Maria Aparecida Alves da Silva

Sirlene Gomes de Oliveira Borges

Railda Gonçalves Martins

Arleide Maria dos Santos

Adriana Crispim de Azevêdo Brito

Goiânia/GO, 06 de outubro de 2021.

Contato: npvsgoiania@yahoo.com.br

Fone: (062) 3524-3392