



VIDA
NO TRÂNSITO

BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO
PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO
RESULTADOS DE 2015-2018



Prefeitura de
Porto Alegre
SECRETARIA DE SAÚDE

Boletim Epidemiológico
Programa Vida no Trânsito

Resultados de 2015-2018

Porto Alegre
Novembro, 2020

Prefeito Municipal

Nelson Marchezan Júnior

Secretário Municipal da Saúde

Pablo de Lannoy Stürmer

Secretário Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana

Marcelo Gazen

Secretário Extraordinário de Mobilidade Urbana

Rodrigo Matta Tortoriello

Diretor-Presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)

Fabio Berwanger Juliano

Diretor Geral da Diretoria Geral de Vigilância em Saúde/Secretaria Municipal de Saúde (SMS)

Anderson Araújo Lima

Diretor Técnico da EPTC

Marcelo Hansen

Elaboração:

Diva Yara Mello Leite

Fabiane da Cruz Moscarelli

Karla Lindorfer Livi

Equipe de Análise de Acidentes de Trânsito:

Dinorá Claudia Cenci- SAMU/SMS

Diva Yara Mello Leite - EPTC

Eduardo de Souza Souza - EPTC

Fabiane da Cruz Moscarelli - EPTC

Karla Lindorfer Livi - DGVS/SMS

Luciana Pereira - EPTC

Pablo de Carvalho - EPTC

Táisa Kindlein - EPTC

Rosimeri Bertuzzi Alves - DETRAN/RS

Ana Maria Mendes - SES/RS

1. Introdução

Os acidentes de trânsito representam a oitava causa de mortes no mundo. As estatísticas indicam cerca de 1,35 milhão de vítimas fatais a cada ano. Entre os mais atingidos estão pedestres, ciclistas e os motociclistas, com 54% dos óbitos (OMS,2018).

O Brasil ocupa a terceira posição mundial em taxa de mortalidade por acidentes de trânsito (OMS, 2013). Os acidentes constituem, ainda, importante causa de internação hospitalar e geram altos custos sociais, como cuidados em saúde, perdas materiais e despesas previdenciárias, além de grande sofrimento para as vítimas e seus familiares. Suas ocorrências estão relacionadas, na maioria das vezes, a atitudes e posturas que levam ao aumento de riscos e a situações a eles vinculados.

O governo brasileiro integrou-se à Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020, iniciativa internacional para redução de lesões e mortes no trânsito proposta pela ONU, a partir do Programa Vida no Trânsito (PVT). Este programa tem como objetivo o fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito por meio de qualificação das informações, planejamento, monitoramento e avaliação das intervenções voltadas prioritariamente a dois fatores de risco: associação de ingestão de bebida alcoólica e direção e velocidade excessiva e inadequada.

2. Acidentes de Trânsito em Porto Alegre

A cidade de Porto Alegre tem empenhado esforços em reduzir o número de acidentes e vítimas de trânsito com o objetivo de atingir a meta estipulada pela ONU na Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), de redução de 50% do número de óbitos estimados no trânsito até 2020. O PVT, em andamento desde 2012 no município, tem auxiliado na identificação dos fatores e condutas de risco e nos principais grupos de usuários que contribuíram para a ocorrência dos acidentes fatais, permitindo ações focadas no diagnóstico da realidade local.

Os resultados podem ser observados na redução de 54% do número total de acidentes de trânsito em Porto Alegre, de 26.524 em 2010, para 12.137 em 2018; no número de acidentes com vítimas, que reduziu 43% no período, de 7.563 para 4.297; e nos óbitos, que reduziram 48%, de 143 para 75, no mesmo período (EPTC, 2019). Estes resultados são ainda mais importantes quando se considera que o cadastro de vítimas de acidentes de trânsito da EPTC foi qualificado, a partir de 2012, com o cruzamento de dados do trânsito e da saúde por meio do PVT.

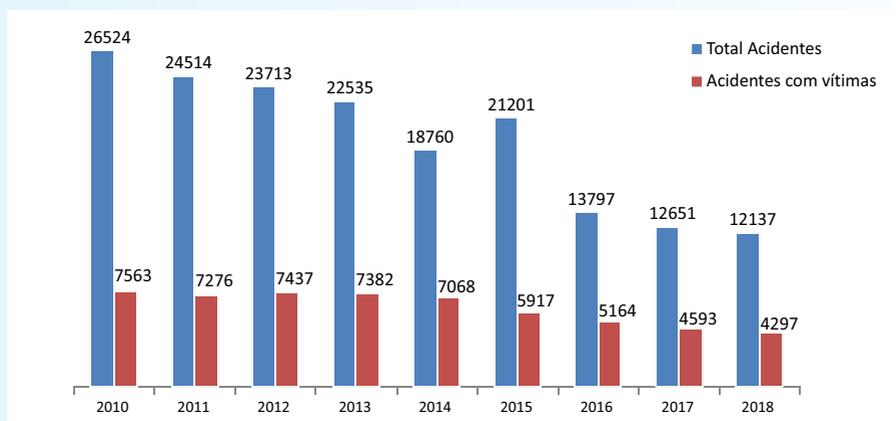


Gráfico 1 - Série histórica de acidentes de trânsito. Porto Alegre, 2010 a 2018

Fonte: CAT/EPTC, 2019

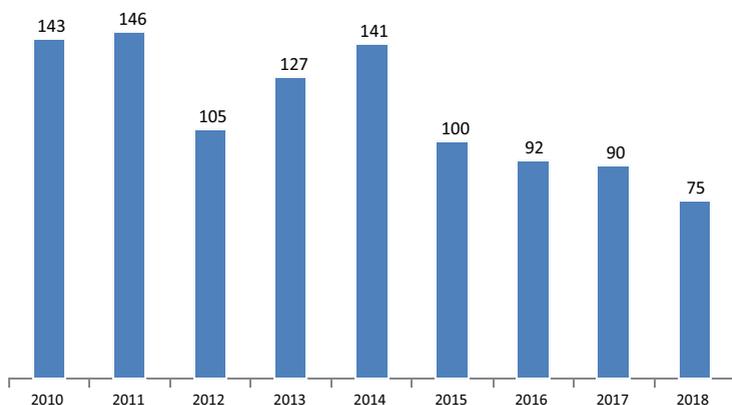


Gráfico 2 - Série histórica de óbitos em acidentes de trânsito. Porto Alegre, 2010 a 2018

Fonte: CAT/EPTC, 2019

Casos dos tipos de abaloamento e colisão são os mais frequentes em Porto Alegre, correspondendo a aproximadamente 80% do total de acidentes registrados no período de 2012-2018. Entretanto, atenção especial deve ser atribuída aos atropelamentos que, apesar da baixa representatividade no total de acidentes na cidade (menos de 7%), correspondem a 42% dos casos com vítimas fatais.

2.1. Vítimas graves de acidentes de trânsito

Em 2012, com a implantação do PVT em Porto Alegre, teve início uma rotina de cruzamento dos dados de vítimas de acidentes de trânsito da EPTC com os dados de internação hospitalar, permitindo a classificação dos feridos em leves e graves. Os feridos leves representaram 85,6% das vítimas de acidentes; os feridos graves, 12,9%; e os óbitos, 1,5%, no período de 2012 a 2018.

Os feridos graves são principalmente condutores e ocupantes de motocicleta (55,2%), pedestres (25,2%) e condutores e ocupantes de automóvel (13,3%).

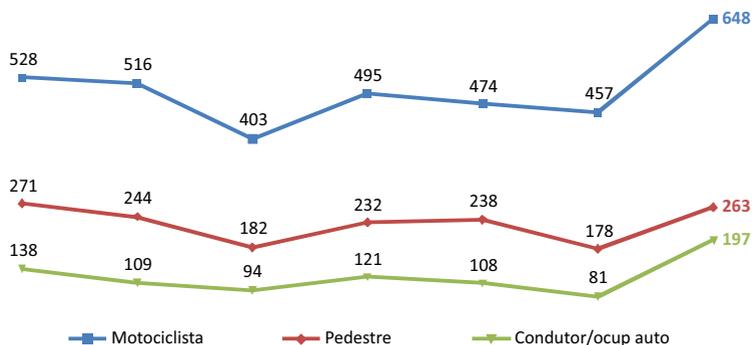


Gráfico 3 - Situação das vítimas graves em acidentes de trânsito. Porto Alegre, 2012-2018
 Fonte: CAT/EPTC, 2019.

As vítimas graves condutoras e ocupantes de motocicleta são principalmente do sexo masculino (87,6%) e têm idade entre 18 e 35 anos (62,8%). Perfil similar é encontrado para as vítimas graves condutoras e ocupantes de automóvel: maioria do sexo masculino (64,9%) e idade um pouco mais distribuída (47% entre 18 e 35 anos). As vítimas graves na situação de pedestre têm um maior equilíbrio entre os sexos, havendo ainda a predominância do sexo masculino em faixas etárias até 59 anos. Essas vítimas são, sobretudo, pessoas idosas, com 60 anos ou mais (28,8%).

Os gráficos 4, 5 e 6 apresentam a distribuição das vítimas em relação ao sexo e faixa etária, nas situações de condutores e ocupantes de motocicleta, de automóvel e de pedestres, respectivamente.

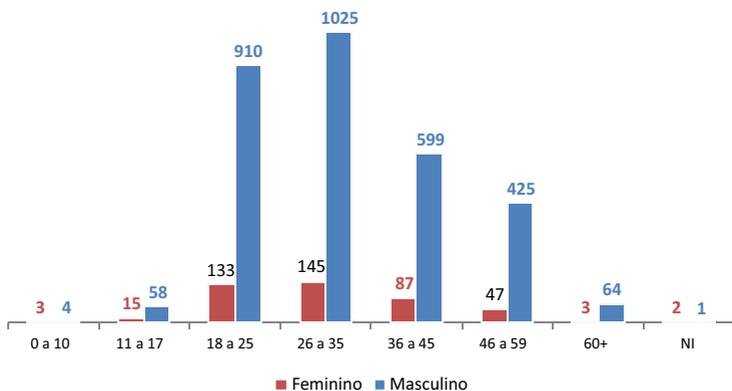


Gráfico 4- Faixa etária e sexo das vítimas graves em situação de condutor ou ocupante de motocicleta. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

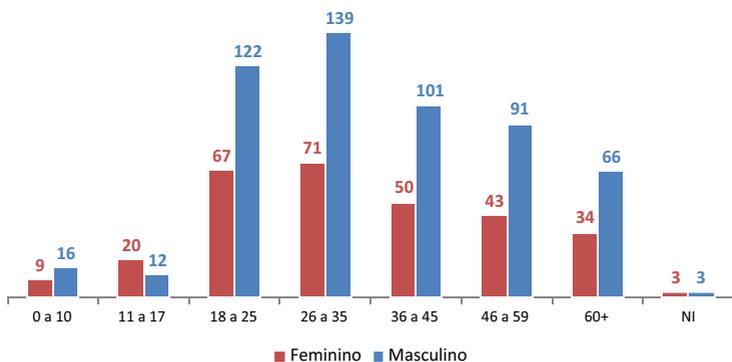


Gráfico 5 - Faixa etária e sexo das vítimas graves em situação de condutor e ocupante de automóvel. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

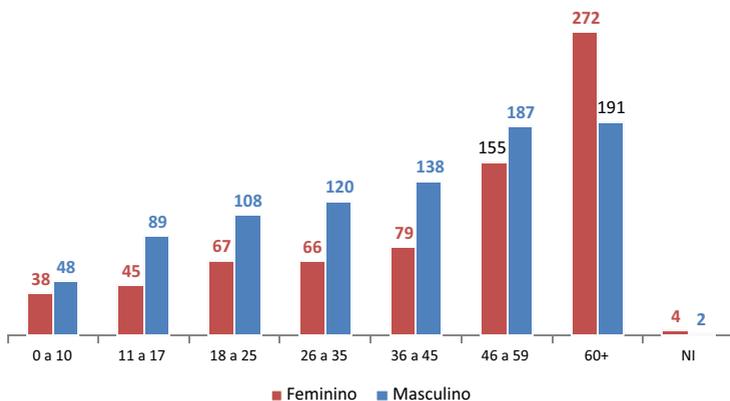


Gráfico 6 - Faixa etária e sexo das vítimas graves em situação de pedestre. Porto Alegre, 2012-2018
 Fonte: CAT/EPTC, 2019.

2.2. Vítimas fatais de acidentes de trânsito

Os acidentes com vítimas fatais são o foco do PVT em Porto Alegre. Nos sete anos de implantação do programa foram analisados 730 acidentes. As vítimas analisadas eram predominantemente moradores de Porto Alegre (82,5%) e da Região Metropolitana (13,8%).

As principais vítimas fatais dos acidentes de trânsito são os pedestres, os motociclistas (condutores e ocupantes de motocicleta) e os condutores e ocupantes de automóvel. Esses perfis corresponderam, juntos, a 93,4% dos óbitos em acidentes de trânsito no período 2012-2018. No gráfico 7 pode-se observar que, nos três primeiros anos de implantação do PVT (2012 a 2014), estes três grupos de vítimas tinham uma tendência de crescimento, situação que começou a ser revertida a partir de 2015.

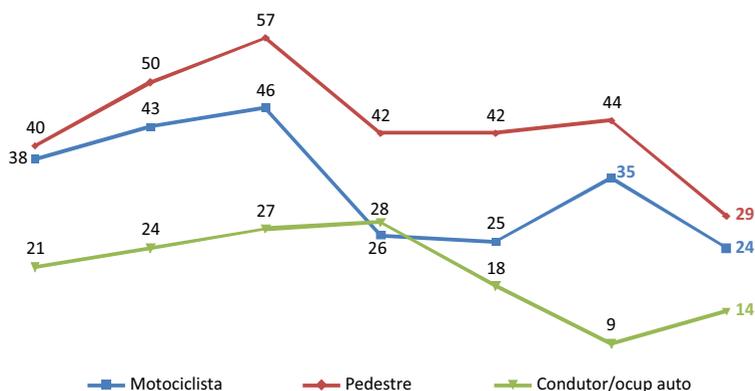


Gráfico 7 - Situação das vítimas fatais em acidentes de trânsito. Porto Alegre, 2012-2018
 Fonte: CAT/EPTC, 2019.

Os pedestres correspondem a 44% dos óbitos no trânsito no período de 2015 a 2018. Estes pedestres são predominantemente idosos (50,7%) e foram atropelados principalmente por automóvel (45,7%), ônibus urbano (18,4%), motocicleta (17,8%), caminhão (6,9%) e ônibus metropolitano (6,3%).

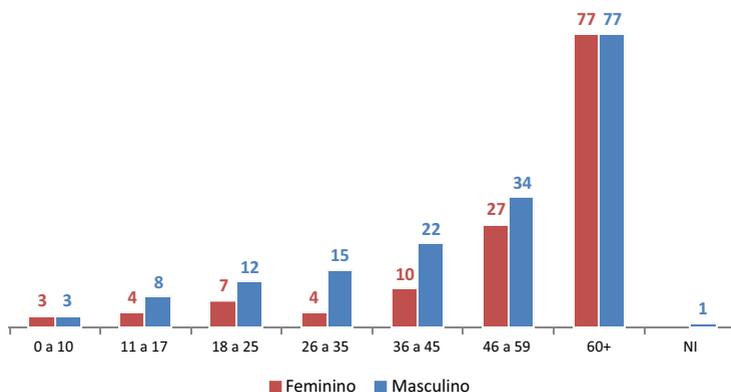


Gráfico 8 - Faixa etária e sexo das vítimas fatais em situação de pedestre. Porto Alegre, 2012-2018
 Fonte: CAT/EPTC, 2019.

Os motociclistas correspondem a 30,8% das vítimas fatais. Se concentram na faixa etária de 18 a 35 anos (69,8%) e são, principalmente, do sexo masculino (89,1%). Considerando o tipo de acidente em que se envolveram, as vítimas fatais em situação de condutores e ocupantes de motocicleta tiveram uma maior ocorrência em abalroamentos (43%), choques (28,5%) e quedas (16,9%).

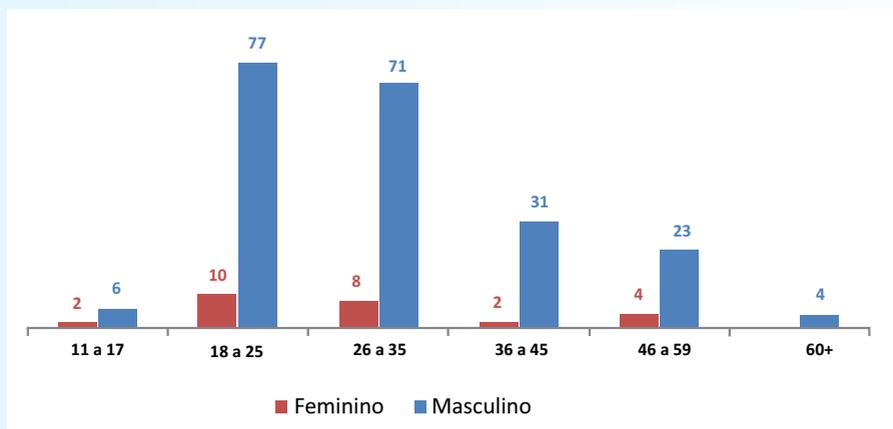


Gráfico 9 - Faixa etária e sexo das vítimas fatais em situação de motociclista. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

Vítimas em situação de condutores e ocupantes de automóvel têm idade mais distribuída entre as faixas etárias e predominância do sexo masculino (73,8%). Foram 19,3% das vítimas fatais no período. Para os condutores e ocupantes de veículos leves, os acidentes mais comuns foram choque (55,9%), abalroamento (20,5%) e colisão (15,0%).

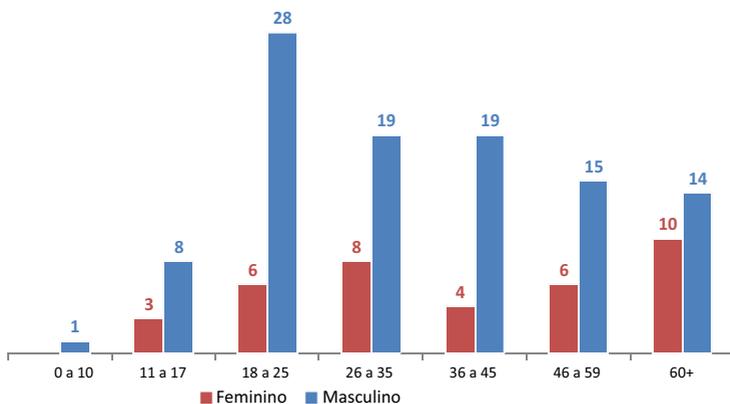


Gráfico 10 - Faixa etária e sexo das vítimas fatais em situação de condutor/ocupante de automóvel. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

Os ciclistas correspondem a 4,5% dos óbitos no período. Entretanto, apresentaram um crescimento em 2018, atingindo 10% do total de vítimas fatais naquele ano (Gráfico 11).

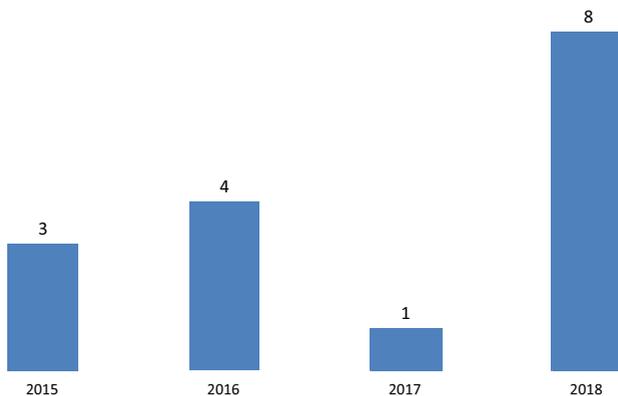


Gráfico 11 - Vítimas fatais ciclistas. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

3. Análise dos fatores e condutas de risco dos acidentes fatais de trânsito

Os resultados da análise dos acidentes com óbito de 2012 a 2014 foram apresentados no Boletim Epidemiológico do Projeto Vida no Trânsito (Porto Alegre, 2015). No presente boletim, serão apresentados os resultados de 2015 a 2018 e realizada a comparação entre os dois períodos (2012-2014 e 2015-2018), buscando evidenciar as eventuais mudanças no perfil destes acidentes, dos usuários envolvidos e dos fatores e condutas de risco associados à sua ocorrência. Como os períodos têm duração diferente, 3 e 4 anos, respectivamente, as comparações, quando numéricas, serão por média anual no período.

Do período 1 (2012-2014) para o período 2 (2015-2018) houve uma redução de aproximadamente 28% no número médio de óbitos por acidente de trânsito por ano. Os grupos de vítimas que apresentaram maior redução foram os ciclistas (42,9%) e os motociclistas (35,0%). Os pedestres foram os que apresentaram menor redução (19,9%). As principais vítimas fatais em acidentes de trânsito são os pedestres e os motociclistas, em ambos os períodos.

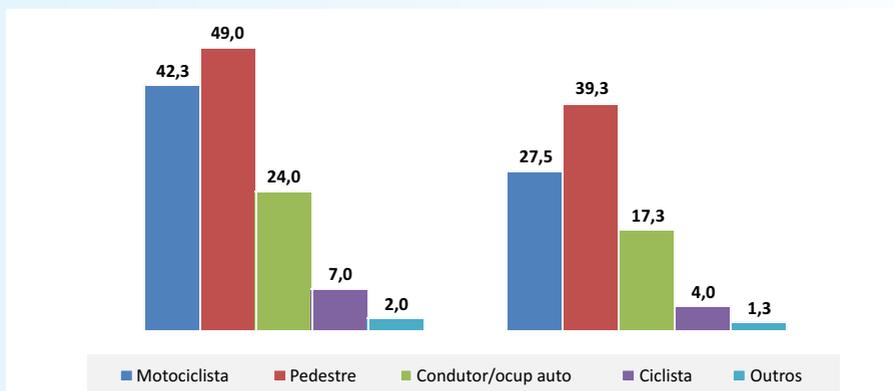


Gráfico 12 – Comparação no número médio de óbito/ano, por situação da vítima e por período de análise. Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/EPTC, 2019.

Os principais fatores de risco associados aos acidentes com óbito em 2015-2018 são os seguintes: velocidade (excessiva ou inadequada); álcool (uso do álcool associado à direção e pedestres); condutor sem habilitação; transitar ou converter em local proibido ou impróprio e avanço de sinal (Gráfico 13).

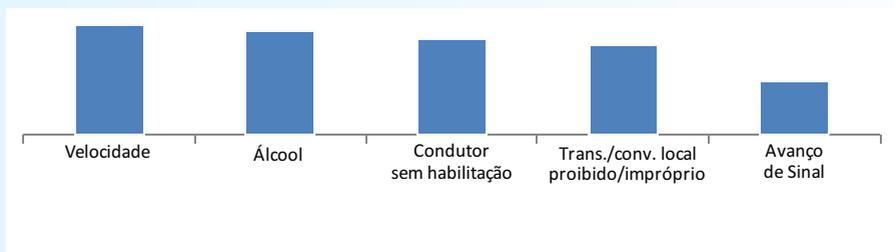


Gráfico 13 – Fatores e condutas de risco nos acidentes de trânsito com óbitos. Porto Alegre, 2015-2018
Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação –Programa Vida no Trânsito.

Estes fatores são semelhantes aos encontrados nos acidentes do período 2012-2014 (Gráfico 14). No entanto, houve algumas alterações quanto à importância deles para a ocorrência dos acidentes. No período de 2012-2014, os fatores velocidade e álcool se destacavam em relação aos demais. Em 2015-2018 pode ser observado o crescimento dos fatores de risco, como condutor sem habilitação e transitar ou converter em local proibido/impróprio, que praticamente igualam-se em importância aos fatores velocidade e álcool.



Gráfico 14 – Fatores e condutas de risco nos acidentes de trânsito com óbitos. Porto Alegre, 2012-2014
Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação – Programa Vida no Trânsito.

A conduta comportamento imprudente, que aparece como o quinto fator mais importante no período de 2012-2014, foi criada para situações específicas, em que o comportamento, tanto do pedestre como do condutor do veículo, define a casualidade do acidente como, por exemplo, pedestre que atravessa a via sem observar o fluxo dos veículos.

O agravamento do trauma nos acidentes analisados foi devido, principalmente, ao choque com objetos laterais à via, à falta de uso do cinto de segurança e à falta de uso do capacete, ou seu uso de forma inadequada (gráfico 15).

Estes agravantes são os mesmos para os dois períodos de análise. Entretanto, é possível observar, para o período de 2015-2018, uma redução na proporção do agravante relacionado ao uso do capacete em relação aos demais.

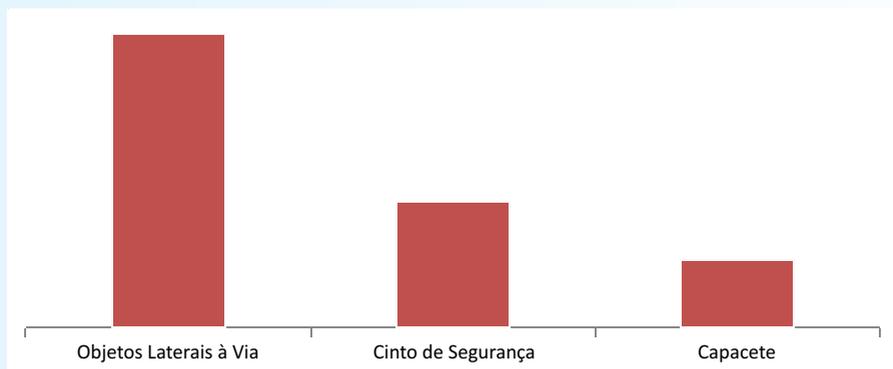


Gráfico 15 – Fatores agravantes do trauma em acidentes de trânsito com óbito. Porto Alegre, 2015-2018
Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

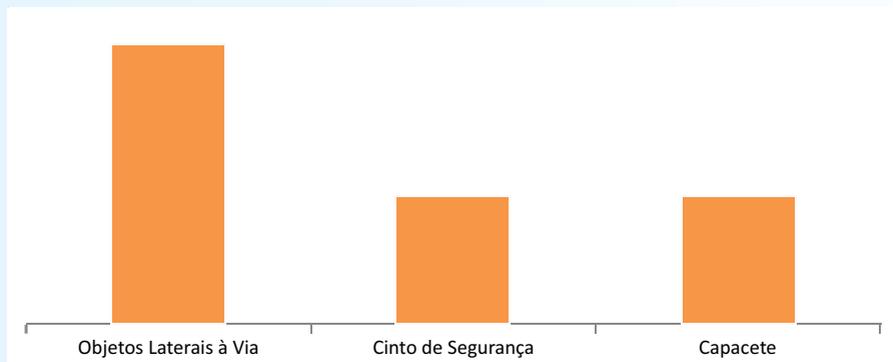


Gráfico 16 – Fatores agravantes do trauma em acidentes de trânsito com óbito. Porto Alegre, 2012-2014
Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

Um conceito importante da análise no PVT é o dos usuários contributivos, ou seja, os usuários que, por meio de um fator ou conduta de risco, contribuíram para a ocorrência do acidente. Os usuários que mais contribuíram para a ocorrência de acidentes com

óbito no período de 2015-2018 foram os condutores de veículo leve, condutores de motocicleta e os pedestres. Este resultado é semelhante ao do período 2012-2014.

3.1. Perfil dos acidentes com velocidade excessiva ou inadequada

Aproximadamente 59% dos acidentes em que a velocidade foi um fator de risco ocorreram durante a noite ou madrugada. Sábado se destaca pela concentração de ocorrências (25,2%), seguido por domingo e pela segunda-feira (15,9% cada).

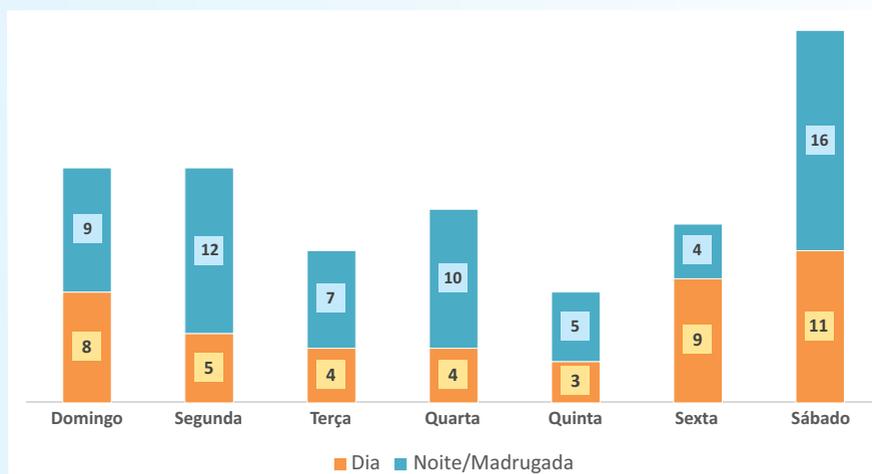


Gráfico 17 – Distribuição por dia da semana e turno dos acidentes de trânsito com vítimas fatais envolvendo velocidade. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

O excesso de velocidade está relacionado principalmente a acidentes do tipo choque (37,4%) e atropelamentos (22,4%); aos usuários contributivos condutores de veículos leves (47,7%) e os motociclistas (45,8%).

Os acidentes envolvendo velocidade muitas vezes têm outros importantes fatores de risco associados: em 30,8% desses acidentes um dos usuários envolvidos havia consumido álcool; em 24,3%, um dos condutores envolvidos não tinha carteira nacional de habilitação (CNH); e em 14% dos casos, foi constatado o uso de drogas.

3.2. Perfil acidentes com uso de álcool

As informações de presença de álcool e drogas nos envolvidos em acidentes de trânsito são obtidas a partir de exames toxicológicos realizados pelo Departamento Médico Legal (DML) ou por testes de etilômetro (álcool). Podem, ainda, ser obtidas por informações de odor etílico ou sinais de embriaguez, relatadas por socorristas do SAMU, agentes de fiscalização de trânsito e policiais militares que atenderam a ocorrência ou por relato de testemunhas isentas. Quando o envolvido não é uma vítima fatal do acidente, a única informação disponível é a proveniente dos relatos, quando registrados.

Dos acidentes fatais analisados no período, 29,5% tiveram resultado negativo no exame toxicológico para álcool; em 30,5% houve indícios de uso de álcool; 27,1% não tiveram coleta de sangue para o exame; e, em 12,9%, não houve acesso à informação até a data de fechamento da análise. Os usuários contributivos em que foi constatada maior incidência do uso de álcool ao dirigir foram os condutores de veículo leve (37,0%), os pedestres (29,6%) e os condutores de motocicleta (28,4%).

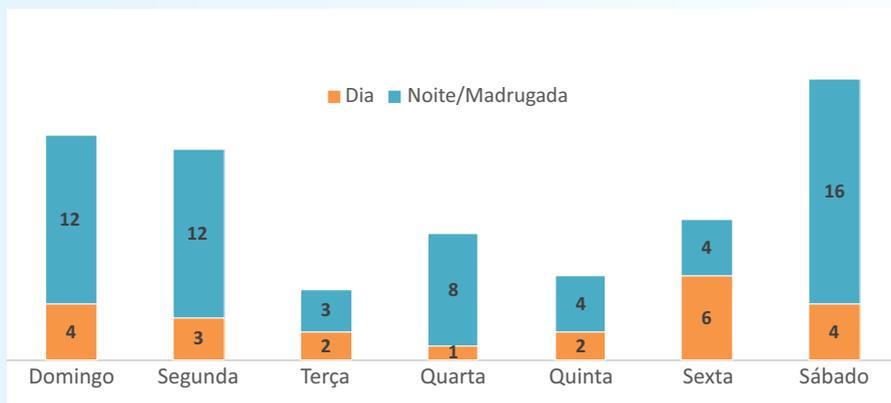


Gráfico 18 - Distribuição por dia da semana e turno dos acidentes de trânsito com vítimas fatais envolvendo álcool. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

Os acidentes envolvendo álcool ocorreram, principalmente, no final de semana, 44,4% dos casos. Com relação ao horário, 72,8% aconteceram no período da noite e madrugada. Os principais tipos de acidente em que ao menos um dos envolvidos consumiu álcool foram choque e atropelamento, correspondendo a 34,6% dos acidentes cada.

3.3. Perfil acidentes com condutor não habilitado

No período 2015-2018 foram identificadas 73 (21,3%) ocorrências de acidentes com óbito em que, pelo menos, um dos condutores envolvidos não tinha habilitação para o veículo que estava conduzindo ou estava com a habilitação em estado irregular (Quadro1). Estes condutores estavam dirigindo motocicleta (55,3%), automóvel (39,5%) e caminhão (5,3%). Em três acidentes, mais de um dos condutores envolvidos estava com a CNH em situação irregular ou não era habilitado.

Os condutores de automóvel envolvidos nestes acidentes eram predominantemente do sexo masculino (86,7%) e na faixa etária de 18 a 35 anos (50%). Os condutores de motocicleta eram todos do sexo masculino e com idade até 25 anos (51,2%), sendo que quatro eram menores de 18 anos.

Quadro 1 – Situação dos motoristas não habilitados para dirigir

Situação	Quantidade
Sem CNH	59
CNH de categoria diferente do veículo conduzido	4
CNH vencida	5
CNH suspensa	3
CNH cassada	3
CNH bloqueada	2

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

3.4. Perfil do condutor de veículo leve contribuinte para os acidentes

Os condutores de veículo leve que contribuíram para a ocorrência dos acidentes eram, predominantemente, do sexo masculino (83,7%) e com idade superior a 25 anos (85,6%). Este perfil mostra uma mudança em relação ao período de 2012-2014 quando mais de 50% dos condutores usuários contributivos dos acidentes tinham até 35 anos.

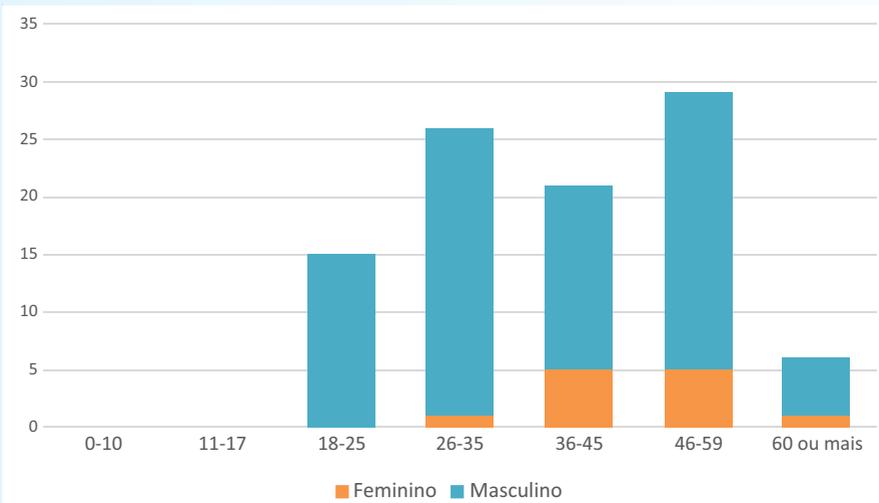


Gráfico 19 - Faixa etária dos condutores de veículo leve que contribuíram para acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação –Programa Vida no Trânsito.

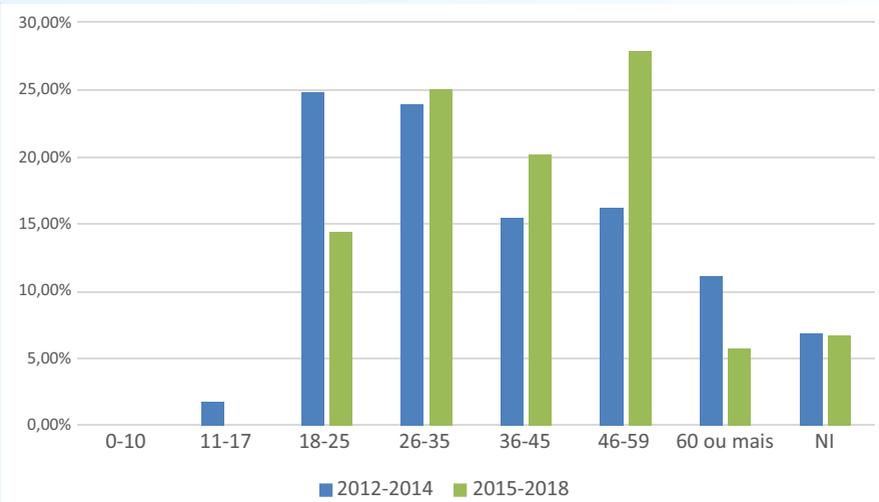


Gráfico 20 - Comparação da faixa etária dos condutores de veículo leve que contribuíram para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito por período de análise. Porto Alegre, 2012-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

Os fatores de risco mais associados aos condutores de veículo leve são a velocidade, o condutor sem habilitação; o uso do álcool e converter/cruzar sem dar preferência. São os mesmos fatores

encontrados em 2012-2014 com uma troca de posição entre álcool, que no período anterior era o segundo fator, e conduzir sem habilitação, que era o terceiro (Gráfico 21).

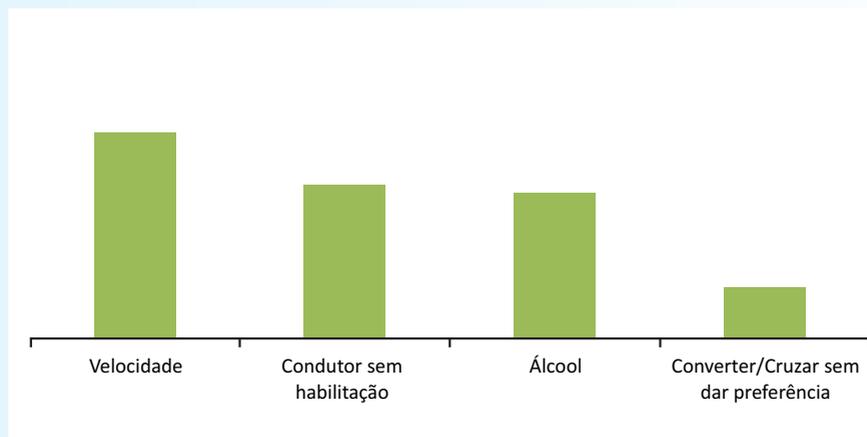


Gráfico 21 - Principais fatores e condutas de risco associados aos condutores de veículos leves envolvidos em acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

3.5. Perfil do condutor de moto contribuinte para os acidentes

Os usuários contributivos condutores de motocicleta são principalmente do sexo masculino (89,7%) e com idade até 35 anos (72,2%). Em comparação com o período anterior (2012-2014), observa-se que a faixa etária com maior número de condutores naquele período era entre 18 e 25 anos (46,1%), e, no segundo período, o maior percentual de condutores tem idade entre 26 a 35 anos (38,2%).

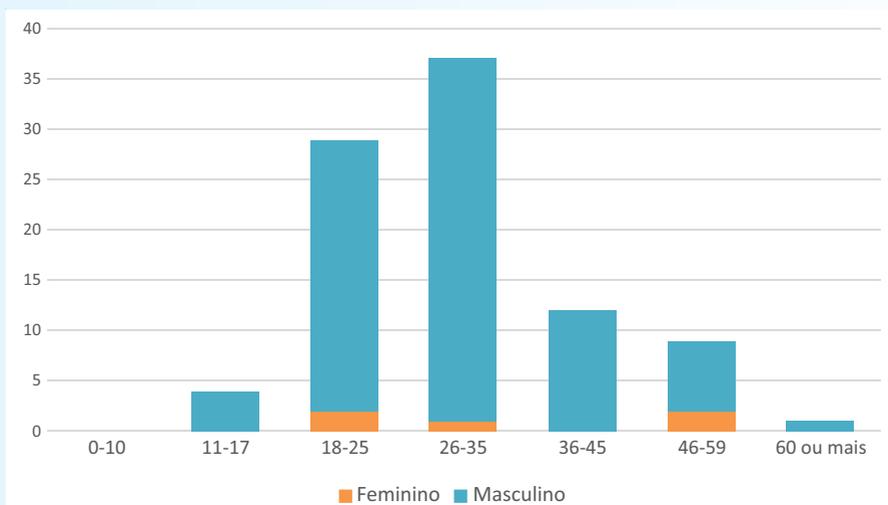


Gráfico 22 - Faixa etária dos condutores de moto que contribuíram para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018.

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

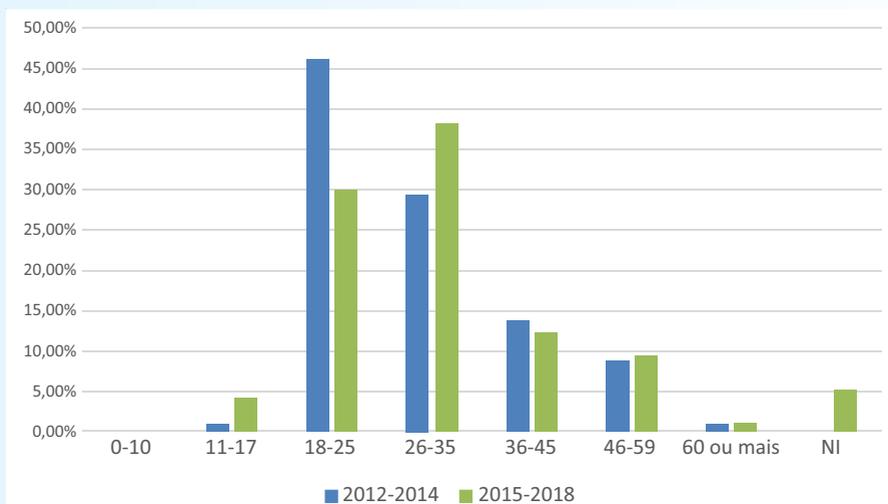


Gráfico 23 - Comparação da faixa etária dos condutores de moto que contribuíram para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2012-2018.

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação – Programa Vida no Trânsito.

Os principais fatores e condutas de risco associados aos condutores de motocicleta foram os seguintes: condutor sem habilitação, velocidade excessiva ou inadequada, o uso de álcool e o

uso de drogas (Gráfico 24). Da mesma forma que para os condutores de veículos leves, os fatores se mantiveram os mesmos do período anterior, porém houve um aumento no número de condutores sem habilitação, que antes ocupava a segunda posição, atrás de velocidade.

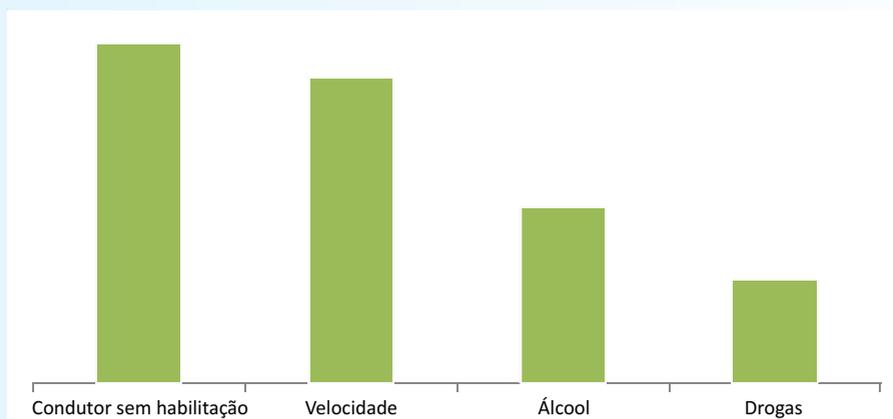


Gráfico 24 - Principais fatores e condutas de risco dos condutores de moto envolvidos em acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

3.6. Perfil do pedestre contribuinte para os acidentes

Todos os 92 pedestres que contribuíram para a ocorrência do acidente se tornaram vítimas fatais. Estes pedestres são, em sua maioria, idosos (52,2% têm 60 anos ou mais), sendo 62% do sexo masculino e 38% do sexo feminino. O perfil é muito semelhante ao do período de 2012 a 2014.

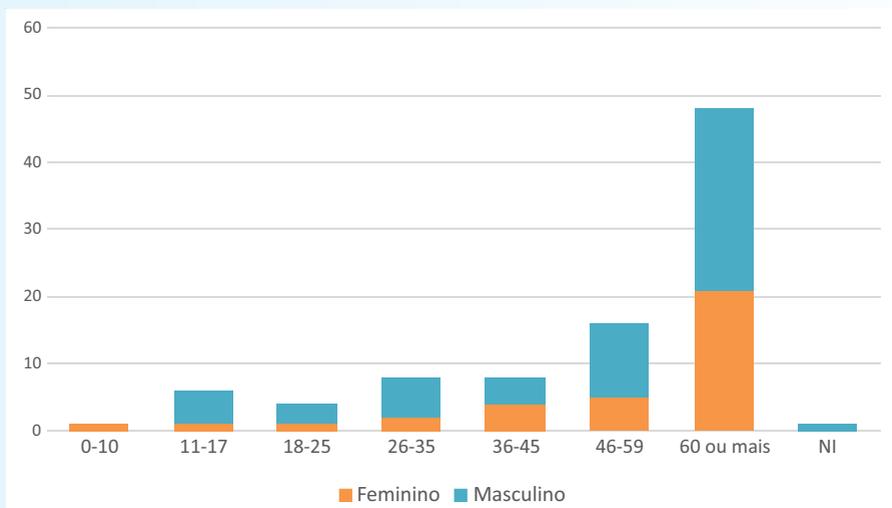


Gráfico 25 - Faixa etária dos pedestres contribuintes para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018
 Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

Os principais fatores de risco associados aos pedestres são os seguintes: transitar em local proibido, uso de álcool, comportamento imprudente e avanço de sinal. A conduta transitar ou converter em local proibido / impróprio inclui travessia fora da faixa para pedestres, quando esta existe em até 50 metros do local, andar sobre o leito da via, entre outros. No avanço de sinal está contemplada a travessia fora do tempo semafórico apropriado. Comparado ao período anterior houve um aumento no fator transitar ou converter em local proibido/impróprio, que anteriormente era o segundo fator mais importante e uma redução no comportamento imprudente, que era o primeiro fator no período de 2012-2014.

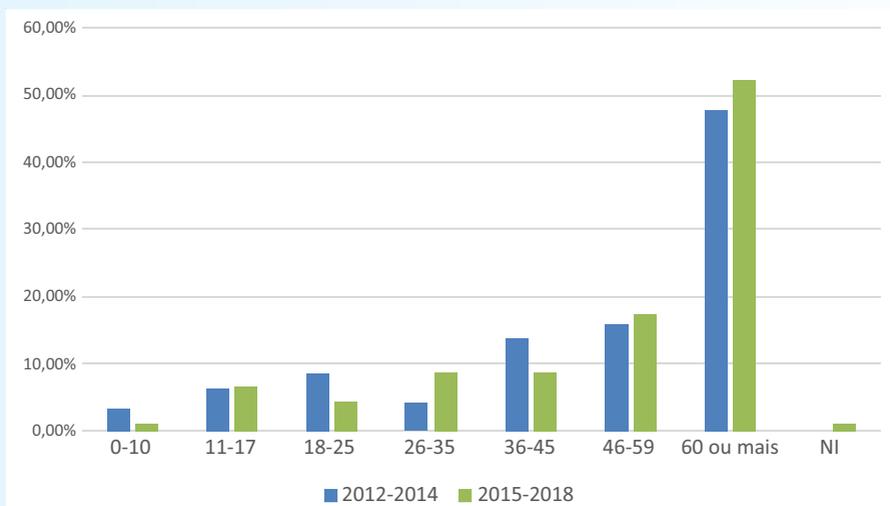


Gráfico 26 - Comparação da faixa etária dos pedestres que contribuíram para a ocorrência de acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2012-2018.

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

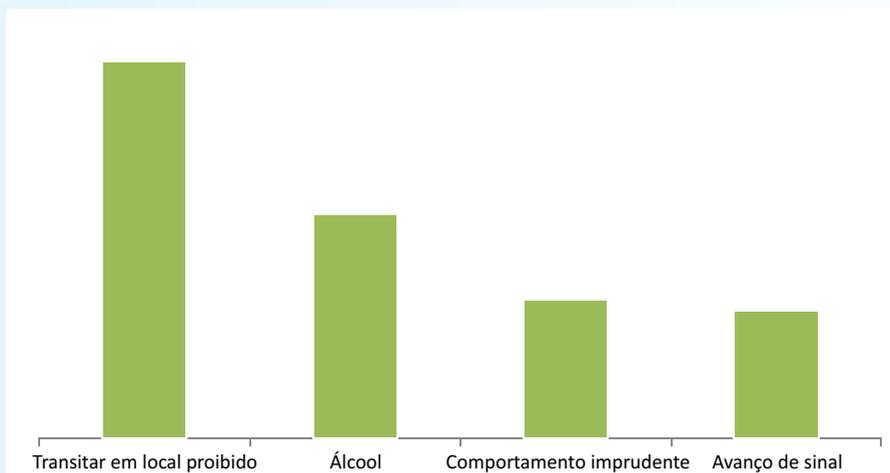


Gráfico 27 - Principais fatores e condutas de risco associadas aos pedestres envolvidos em acidentes fatais de trânsito. Porto Alegre, 2015-2018

Fonte: Comissão de Coleta e Análise de Dados e Gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito.

4. Intervenções baseadas no diagnóstico

Com base nas análises realizadas pelo Programa Vida no Trânsito, que identificaram os pedestres idosos e os motociclistas como os dois principais grupos de vítimas e usuários contributivos para ocorrência de acidentes, foram elaborados os projetos Pedestre Idoso e Motociclista Seguro. O objetivo foi de reduzir o número de acidentes e lesões de trânsito nestes dois grupos e aumentar a conscientização destes usuários da necessidade do auto-cuidado nos seus deslocamentos.

4.1 Projeto Pedestre Idoso

Porto Alegre tem um grande percentual de idosos em sua população (15%), conforme dados do IBGE (2010). Em 2016, a Prefeitura de Porto Alegre estabeleceu como prioridade a segurança do pedestre idoso no trânsito da Capital. Para incidir efetivamente na mudança desse cenário, foi criado no âmbito da administração municipal, o Projeto Pedestre Idoso. Com caráter interdisciplinar, reúne diversos órgãos do município e do estado do Rio Grande do Sul, assim como a universidade e parceiros privados.

As atividades partiram da construção de um grupo focal composto por idosos com diferentes papéis no trânsito, motoristas, operadores de transporte coletivo, agentes de trânsito e outros usuários do sistema viário, com o objetivo de compreender a mobilidade dos idosos na cidade. Esta atividade possibilitou que a equipe coordenadora do projeto identificasse quais eram as necessidades mais urgentes desse público. Os resultados obtidos mostraram que a vulnerabilidade do idoso no trânsito não é reconhecida por eles e nem pelos demais usuários da via, evidenciando a necessidade de trabalhar o autocuidado

e o protagonismo dos idosos em relação à própria segurança. A partir disso foi construída uma campanha educativa destinada aos idosos e ao público que trabalha com o seu cuidado.

Entre as ações desenvolvidas, destacam-se campanhas de divulgação, cursos para públicos estratégicos, material de comunicação e apoio para rede básica de saúde e assistência social, além da realização de seminários, palestras e outros eventos. Até o final de 2018, foram envolvidos, de forma direta, aproximadamente 4 mil pessoas idosas, além daquelas comprometidas com o seu cuidado. O número de mortes de pessoas idosas reduziu em 30%, de 2015 para 2018, e o número de idosos mortos em atropelamentos reduziu 26% no mesmo período.

São parceiros no Projeto Pedestre Idoso a Secretaria Municipal da Saúde (SMS), Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS), Secretaria Estadual da Saúde (SES/RS), Fundação de Assistência Social e Cidadania (FASC), Secretaria Adjunta do Idoso, Conselho Municipal do Idoso (COMUI) e o Serviço Social do Comércio do Rio Grande do Sul (SESC/RS). Todos estes órgãos têm unido esforços para promover a segurança do pedestre idoso no trânsito.

Com objetivo de ampliar o alcance das propostas do projeto, em 2019 novas parcerias foram estabelecidas. Na área da saúde, as mais recentes adesões foram do Instituto de Geriatria e Gerontologia (IGG) da PUCRS, Hospital São Lucas da PUC, Universidade da Terceira Idade (Unati), Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e o Sindicato dos Hospitais e Clínicas de Porto Alegre (Sindihospa). Já manifestaram interesse em desenvolver atividades o Hospital de Clínicas de Porto Alegre, Divina Providência e também o Ernesto Dornelles.

A parceria com os hospitais possibilita a aproximação com a pessoa idosa, considerando a expressiva frequência deste público nas instituições de saúde. A partir da capacitação dos profissionais é possível a realização de uma abordagem direta e qualificada ao público-alvo, em relação à mobilidade e sua segurança no trânsito.

O Projeto Pedestre Idoso tem possibilitado ampliar a discussão sobre a mobilidade no âmbito do poder público em instituições que atendem idosos e em diferentes espaços de inserção deste público.

4.2 Programa Motociclista Seguro

Os motociclistas representam um grande percentual das vítimas graves e fatais em Porto Alegre, conforme apresentado nos gráficos 28 e 29. O Programa Motociclista Seguro foi criado a partir da identificação dos principais fatores e condutas de risco associados aos motociclistas, que orientam o foco de atuação, e tem, como objetivo principal, reduzir o número de acidentes fatais e o número de feridos graves envolvendo motociclistas na cidade de Porto Alegre. Outros objetivos do programa são de contribuir para mudança de percepção dos demais usuários da via sobre o motociclista e sensibilizar os motociclistas sobre a importância da percepção de risco e autocuidado no trânsito.

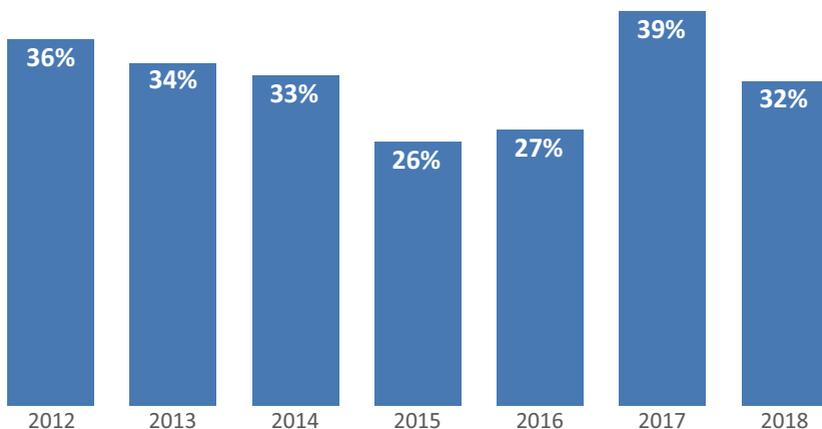


Gráfico 28 - Percentual de óbitos de motociclistas em relação ao total de óbitos em acidentes de trânsito.
Porto Alegre, 2012-2018
Fonte: CAT/ETPC

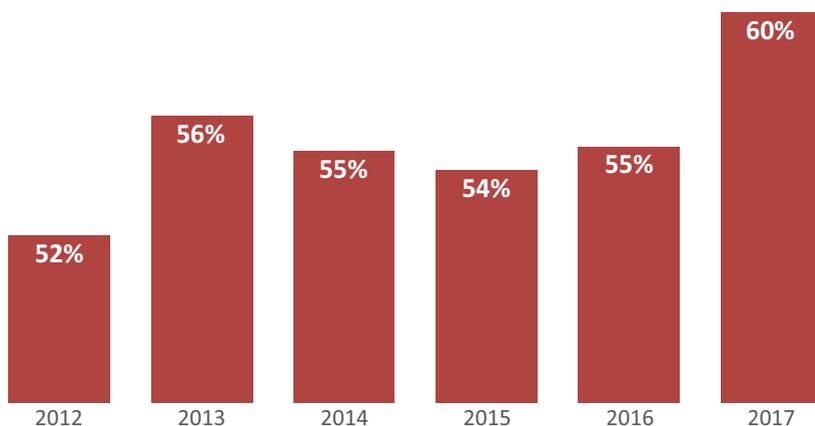


Gráfico 29 - Percentual de feridos graves motociclistas em relação ao total de feridos graves em acidentes de trânsito.
Porto Alegre, 2012-2017
Fonte: CAT/ETPC

Para subsidiar a elaboração do programa foi realizada uma pesquisa com 500 motociclistas, entre os meses de junho e julho de 2017, com o objetivo de entender o comportamento dos condutores de motocicleta em Porto Alegre, identificando o perfil, os hábitos de segurança, como eles percebem sua exposição aos fatores de risco e como vêem o compartilhamento da via com os demais usuários.

De acordo com os resultados da pesquisa, os motociclistas que circulam em nossa cidade são predominantemente do sexo masculino (91,6%), com idade entre 25 e 39 anos (56,8%), com nível médio de escolaridade (61,2%) e residentes em Porto Alegre (70,2%). Esses motociclistas conduzem principalmente motocicleta de até 150 cilindradas (61,9%), a qual é utilizada para se deslocar ao trabalho (53,3%) ou como instrumento do próprio trabalho (33,5%); e utilizada todos os dias (71,8%).

Os entrevistados declararam não ter sofrido acidentes (78%) ou recebido notificação de infrações (57,9%) nos últimos 12 meses. Também declararam sempre utilizar alguns dos principais equipamentos de segurança, capacete (100%), óculos para proteção/viseira (81%) e luvas (33,7%).

Com relação ao comportamento no trânsito, muitos motociclistas foram favoráveis ao uso do “corredor” entre veículos para o deslocamento das motos e consideraram aceitável o desrespeito ao sinal semaforico em locais de risco, principalmente à noite. Por outro lado, discordaram do uso de álcool ou celular na direção.

Os outros usuários das vias pareceram não ser bem vistos pelos motociclistas, que concordaram que o pedestre é responsável por causar muitos acidentes; que os ônibus são muito lentos e deveriam circular dentro dos corredores, e que os automóveis não respeitam os motociclistas.

Com base nos dados de óbitos, na análise dos acidentes fatais, e nos resultados da pesquisa, o Programa Vida no Trânsito propôs um trabalho mais amplo e diversificado para redução dos índices de acidentes envolvendo motociclistas e demais usuários do espaço público.

As atividades estão sendo desenvolvidas nos eixos comunicação, educação, fiscalização e engenharia. Destacam-se ações de comunicação, como a produção de material educativo, filmes e folderes; palestras; blitzes educativas e de fiscalização; criação de bolsões para motociclistas e a parceria com as revendas de motocicletas. Lançada em maio de 2019, essa ação prevê a abordagem de motociclistas quando acessarem as revendas e a execução de ações educativas integradas.

5. Considerações finais

O Programa Vida no Trânsito em Porto Alegre tem permitido a qualificação de informações nos diferentes setores e sistemas de informação envolvidos, o direcionamento de ações a partir dos resultados e a constituição de parcerias intersetoriais voltadas para a redução de lesões e mortes no trânsito.

Este documento apresenta os dados de acidentes de trânsito ocorridos nas vias urbanas de Porto Alegre no período de 2015 a 2018 e o comparativo com o período de 2012 a 2014, descrevendo os acidentes com vítimas. A análise dos acidentes fatais permitiu conhecer os principais fatores e condutas de risco, os grupos de vítimas e de usuários que contribuíram para a ocorrência destes acidentes.

Observa-se redução de 54% do número total de acidentes de trânsito em Porto Alegre de 2010 para 2018; o número de acidentes com vítimas reduziu 43%; e o de óbitos, 48%; no mesmo período. Os feridos leves representaram 85,6% das vítimas de acidentes; feridos graves, 12,9%; e óbitos, 1,5% no período de 2012 a 2018.

Quanto à condição das vítimas fatais no período de 2015 a 2018, os pedestres correspondem a 44% dos óbitos no trânsito, sendo predominantemente idosos (50,7%). Os motociclistas correspondem a 30,8% das vítimas, se concentram na faixa etária de 18 a 35 anos (69,8%) e são do sexo masculino (89,1%). Os condutores e ocupantes de automóvel têm idade mais distribuída entre as faixas etárias e predominância do sexo masculino (73,8%).

De 2012 a 2014 para o período de 2015 a 2018 houve uma redução de aproximadamente 28% no número médio de óbitos por acidente de trânsito por ano. Os grupos de vítimas que apresentaram maior redução foram os ciclistas (42,9%) e os motociclistas (35%). Os pedestres foram os que apresentaram menor redução (19,9%). As principais vítimas fatais em acidentes de trânsito são os pedestres e os motociclistas, em ambos os períodos.

Os principais fatores de risco associados aos acidentes com óbito em 2015 a 2018 são os seguintes: velocidade (excessiva ou inadequada), álcool (uso do álcool associado a direção e por pedestres), condutor sem habilitação, transitar ou converter em local proibido ou impróprio e avanço de sinal. Pode ser observado o crescimento dos fatores de risco condutor sem habilitação e transitar ou converter em local proibido/impróprio, que praticamente iguala-se em importância aos fatores velocidade e álcool, em comparação com o período anterior.

Em relação aos fatores agravantes do trauma, é possível observar que, no período de 2015 a 2018, aumentou a utilização adequada do capacete, pelos motociclistas.

Os usuários que mais contribuíram para a ocorrência de acidentes com óbito no período de 2015 a 2018 foram os condutores de veículo leve, os condutores de motocicleta e os pedestres. Este resultado é semelhante ao do período de 2012 a 2014.

Quanto ao fator de risco velocidade, aproximadamente 59% dos acidentes ocorreram durante a noite ou madrugada. Sábado se destaca pela concentração de ocorrências (25,2%), seguido por domingo e segunda-feira (15,9% cada). Muitas vezes estes acidentes têm outros fatores de risco associados: em 30,8% um dos usuários envolvidos havia consumido álcool; em 24,3%, um dos condutores envolvidos não tinha CNH; e, em 14% dos casos, foi constatado uso de drogas.

O fator de risco uso do álcool esteve associado a 30,5% dos acidentes, e esses ocorreram, principalmente, no final de semana (44,4%). Com relação ao horário, 72,8% ocorreram no período da noite e madrugada.

Em 21,3% das ocorrências de acidentes com óbito pelo menos um dos condutores envolvidos não tinha habilitação para o veículo que estava conduzindo ou estava com a habilitação em estado irregular.

Referente ao perfil dos condutores de veículo leve que contribuíram para a ocorrência dos acidentes, observa-se que a maioria era do sexo masculino (83,7%) e com idade superior a 25 anos (85,6%). Este perfil mostra uma mudança em relação ao período de 2012 a 2014, com um aumento da idade dos condutores e diminuição do fator de risco uso do álcool.

Quanto aos condutores de motocicleta que contribuíram para os acidentes são principalmente do sexo masculino (89,7%) e com idade até 35 anos (72,2%). Em comparação com o período de 2012 a 2014, observa-se um aumento da faixa etária dos condutores e, ainda, aumento do fator de risco dirigir sem CNH.

Todos os pedestres que contribuíram para a ocorrência do acidente foram as vítimas fatais. Estes pedestres eram em sua maioria idosos (52,2%), sendo 62% do sexo masculino e 38% do sexo feminino, perfil semelhante ao do período anterior.

Esta análise tem permitido a identificação do perfil das vítimas e direcionado o planejamento e implementação de intervenções em diferentes áreas, como fiscalização, engenharia, comunicação e educação voltadas para pedestres idosos e motociclistas.

O compartilhamento de informações de diferentes setores é essencial para auxiliar na determinação da causalidade e subsidiar a tomada de decisão e intervenções nas áreas do planejamento e gestão, vigilância e assistência, bem como para subsidiar monitoramento e avaliação das intervenções propostas voltadas para a prevenção de lesões e mortes no trânsito e a mobilidade segura em nossa cidade.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Norma Regulamentadora NBR 10697. Pesquisa de Acidentes de Trânsito: terminologia. Junho, 1986

BRASIL. Ministério da Saúde. Projeto Vida no Trânsito - Plano de Ação Componente Nacional. 2011; 1–36.

DATASUS. Informações de Saúde. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0203&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sih/cnv/fr>. Acesso em novembro de 2019

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação. Cadastro de acidentes de trânsito.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal Boletim Epidemiológico do Projeto Vida no Trânsito: resultados de 2012-2014. Secretaria Municipal da Saúde. Empresa Pública de Transporte e Circulação. Porto Alegre, 2015

WHO. Global status report on road safety 2013:supporting a decade of action. Geneva: WHO, 2013. Disponível em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_statuses/2013/en/. Acesso em novembro de 2019

WHO. Global status report on road safety 2018. Summary. Geneva: World Health Organization, 2018. Disponível em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_statuses/2018/English-Summary-GSRRS2018.pdf. Acesso em novembro de 2019

Glossário

Acidente de Trânsito: Todo evento não premeditado de que resulta dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública.

Pedestre: Toda pessoa a pé que esteja utilizando-se de vias terrestres ou áreas abertas ao público, desde que não esteja em veículo a motor, trem, bonde, transporte animal ou outro veículo, ou sobre bicicleta ou sobre animal.

Condutor: Toda pessoa que conduza um veículo, motorizado ou não, incluindo os ciclistas e de tração animal.

Ocupante: Pessoa que transita em ou sobre um veículo e que não é o condutor. Inclui a pessoa envolvida no ato de embarque, desembarque ou acomodação em um veículo.

Acidente Fatal: Qualquer acidente de trânsito resultando em, no mínimo, uma pessoa morta imediatamente ou que venha a falecer dentro de 30 dias.

Vítima Fatal: Qualquer pessoa morta imediatamente ou falecendo no período de 30 dias em consequência de um acidente de trânsito.

Acidente Grave: Qualquer acidente de trânsito que resulte em pelo menos um ferido grave, porém sem fatalidade.

Ferido Grave: Ferido que necessitou de internação em hospital por um período mínimo de 24 horas.

Ferido Leve: Ferido que requer pouco ou nenhum cuidado médico e não necessitou de internação hospitalar por mais de 24 horas.

Tipos de acidentes

Capotagem: Acidente em que o veículo gira sobre si mesmo, em qualquer sentido, chegando a ficar com as rodas para cima, imobilizando-se em qualquer posição.

Abalroamento: Ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento.

Tombamento: Acidente em que o veículo sai de sua posição normal, imobilizando-se sobre uma de suas laterais, sua frente ou sua traseira.

Colisão: É o impacto de dois veículos em movimento frente a frente ou pela traseira.

Choque: Acidente em que há impacto de um veículo contra qualquer objeto fixo ou móvel, mas sem movimento.

Atropelamento: Acidente em que o pedestre ou animal é atingido por um veículo, estando pelo menos uma das partes em movimento.

Queda: Acidente em que há impacto em razão de queda livre do veículo, ou queda de pessoas ou cargas por ela transportadas.

Incêndio: É o incêndio ocorrido por problemas mecânicos ou elétricos do próprio veículo.

Eventual: Qualquer acidente que não se enquadra nas definições anteriores.

