



OBSERVATÓRIO

NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

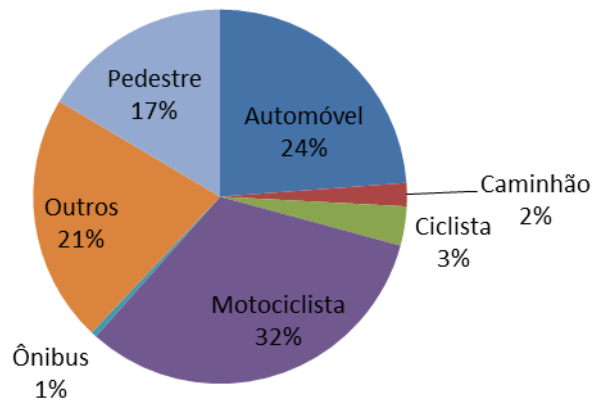
**Queda de mortes
no trânsito em 2017**

Dados mostram queda de mortes no trânsito em 2017
Brasil caminha em direção à meta da Década

O número de mortes em acidentes de trânsito teve redução de 5% no Brasil, passando de 37.345 em 2016 para 35.374 em 2017. A comparação, feita pelo OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária, tem como base os dados definitivos sobre vítimas fatais em vias do país em 2017, divulgados pelo DataSUS, do Ministério da Saúde. **A redução no número absoluto de mortes ocorreu em todas as regiões do país, sendo o Nordeste a região com o melhor desempenho no aspecto (-10%).** Na sequência temos a região Centro Oeste (-7%) e as regiões Norte e Sul (-3%).

Um aspecto negativo revelado pelos dados foi o aumento no número de mortes para 4 modais, sendo eles a bicicleta (+3%), motocicleta (+1%), pedestres (+5%) e caminhões (+15%). Os resultados positivos mais significativos envolvem acidentes com ônibus, com redução de 8%, e também automóveis, com redução de 4%. É o segundo ano consecutivo em que o número de vítimas fatais em acidentes com ônibus apresenta o melhor resultado quando comparado aos outros tipos de transporte. Para efeito de comparação, a maior parcela das mortes ainda ocorre para acidentes envolvendo automóveis e motocicletas, que somados são mais de 50% do total. É importante ressaltar que a porcentagem de mortes em acidentes classificados como “Outros” diminuiu em relação a 2016, passando de 21% para 17%, o que pode significar que houve uma melhora no processo de coleta de dados com a distribuição das mortes dessa categoria entre as outras. Esse fato também pode explicar o aumento no percentual de mortes citado no início do parágrafo, tendo em vista que o número total de mortes apresentou redução. Os gráficos a seguir indicam a distribuição de mortes entre os modos de transporte e é possível observar que não houve alterações significativas na proporção em que ocorrem os acidentes.

2016



2017

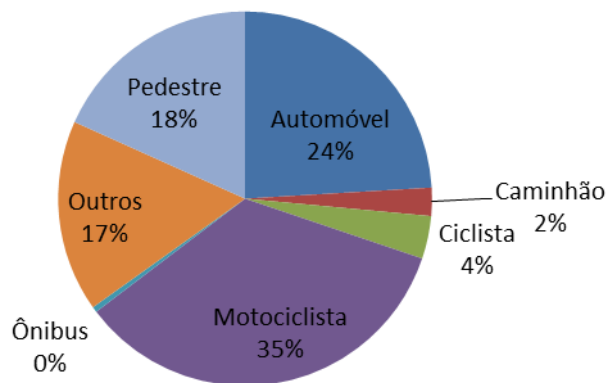


Figura 1 – Distribuição das mortes no trânsito por modo de transporte em 2016 e 2017

A **Década Mundial de Ações para a Segurança Viária**, proclamada em 2010 pela ONU (Organização das Nações Unidas), estabelece que no período entre 2011 e 2020 os países devem reduzir pela metade o número de mortes previstas para 2020. No caso do Brasil, isso significaria reduzir de 61.657 mortes previstas para 2020 (com base na evolução da série histórica anterior a 2011, em que o país apresentava uma forte tendência de crescimento do número de mortes), para 30.783 mortes – redução de 50%. Tais projeções podem ser observadas no gráfico da Figura 2, no qual a linha verde representa a projeção do número de mortes até 2020 caso nada fosse feito, e a linha lilás representa o ritmo de redução da

mortalidade que o país deveria apresentar no período 2011-2020 para alcançar a meta da Década.

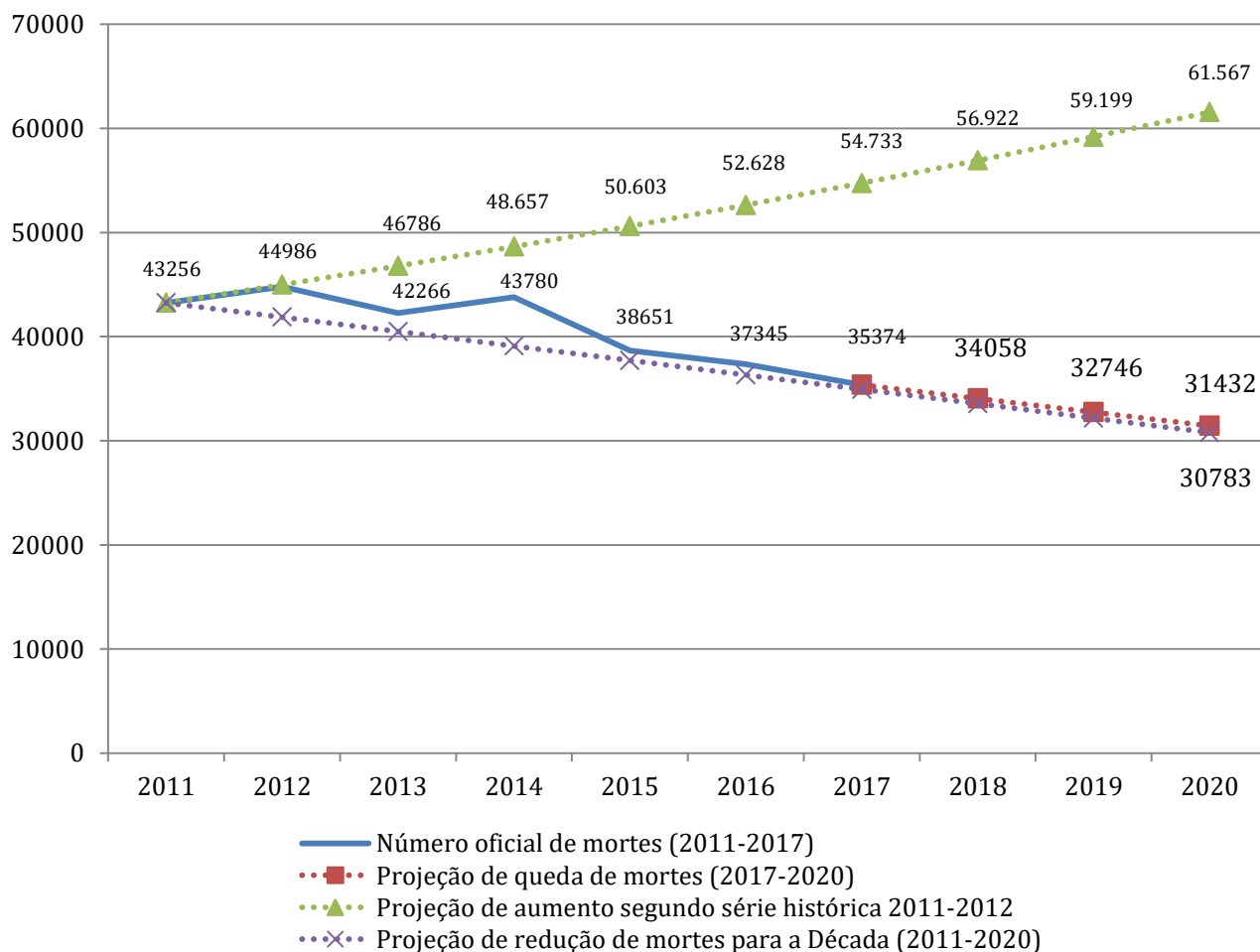


Figura 2 – Evolução da mortalidade no trânsito no Brasil no contexto da Década Mundial de Ações para a Segurança Viária

No mesmo gráfico, é possível também observar os números reais da mortalidade registrados até 2017 – linha azul do gráfico. Além disso, a linha vermelha mostra a projeção da mortalidade até 2020 considerando a série histórica pós 2010, ou seja, a partir de 2011, de forma a captar, portanto, a recente tendência de redução da mortalidade no trânsito no país. Na projeção baseada nos dados pós-início da Década, teríamos em 2020, 31.432 mortes em acidentes de trânsito – um valor muito próximo à meta da Década.

É possível observar no gráfico da Figura 3, que principalmente a partir de 2015, o Brasil passou a se manter próximo à meta estabelecida pela Década, necessitando de um pequeno esforço adicional para alcançar o valor determinado pela ONU.

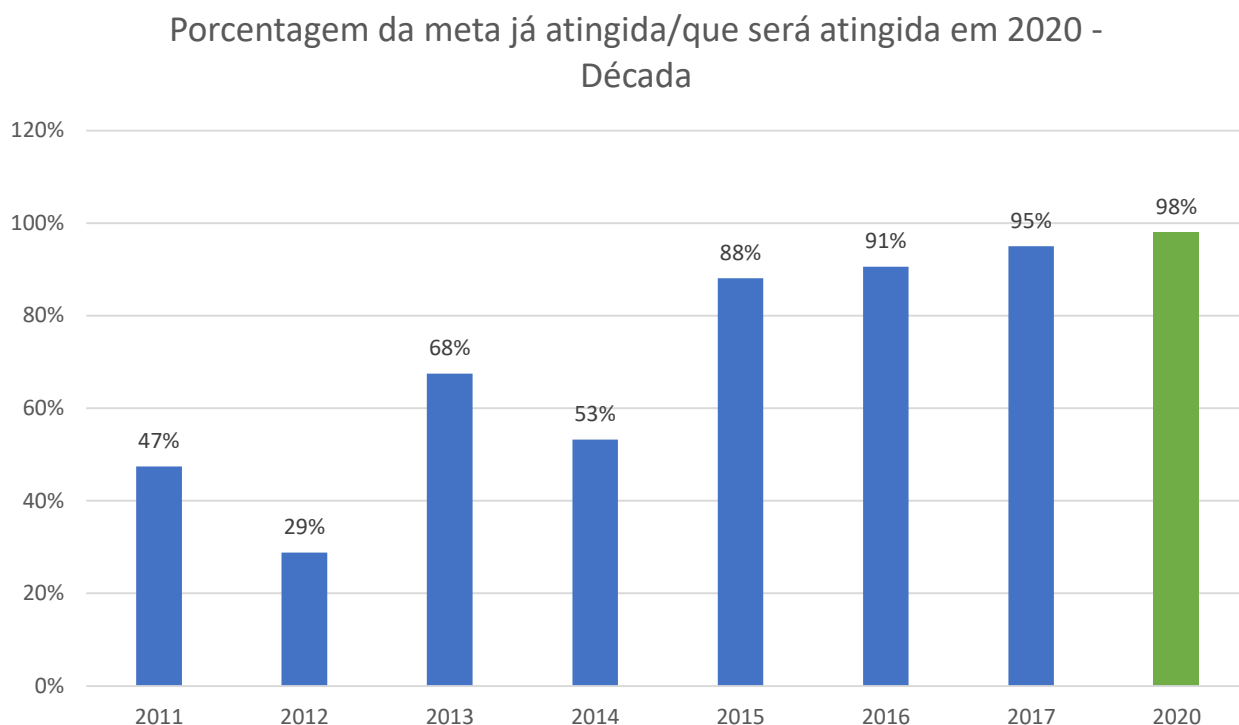


Figura 3 – Porcentagem da meta atingida entre 2011 e 2017 e projeção para 2020

O Brasil segue com grandes chances de cumprir com a meta proposta pela Década, de forma que em 2020, de acordo com a projeção, 98% da meta da Década seria atendido.

Análise da evolução da mortalidade no trânsito no Brasil na perspectiva do estabelecido na Década Mundial de Ações para a Segurança Viária

Ao avaliar os números apresentados no gráfico da Figura 2, observa-se que mediante um pequeno aumento do esforço para a redução das mortes no trânsito, o Brasil apresenta grandes chances de alcançar a meta da Década. No entanto, vale ressaltar que a redução da mortalidade no trânsito concentrou-se a partir de 2015, de modo que muitas vidas deixaram de ser salvas até esse período. Além disso, é fundamental considerar que a meta da Década é baseada em uma projeção para 2020 considerando um cenário bastante diferente do atual, em que a economia estava crescendo em um ritmo mais acelerado e, portanto, a motorização também. O reflexo disso na mortalidade no trânsito foi perceptível tendo em vista o aumento da exposição ao risco. Isso resultou em uma projeção exagerada no número de mortes para 2020, de 61.567 mortes, conforme indicado no gráfico.

Entretanto, as projeções de crescimento econômico do país não se confirmaram; ao contrário, o país entrou em um período de forte recessão econômica. Dessa forma, a meta de redução do número de mortes previstos para 2020 em 50% torna-se uma meta pouco ambiciosa considerando a realidade recente do país. Na seção a seguir, o OBSERVATÓRIO apresenta a sua visão em relação às metas de redução da mortalidade no trânsito no país.

Análise da evolução da mortalidade no trânsito no Brasil na perspectiva do OBSERVATÓRIO

Conforme colocado anteriormente, **a meta de redução da mortalidade no trânsito no país tornou-se obsoleta e pouco ambiciosa, já que houve uma frustração da perspectiva de crescimento econômico do país.** O OBSERVATÓRIO sugere uma análise um tanto mais crítica, considerando como meta para 2020 a redução de 50% do número de mortes por acidentes de trânsito registrado em 2010, que foi de 42.844 mortes – dessa forma, a meta seria de 21.422 mortes em 2020.

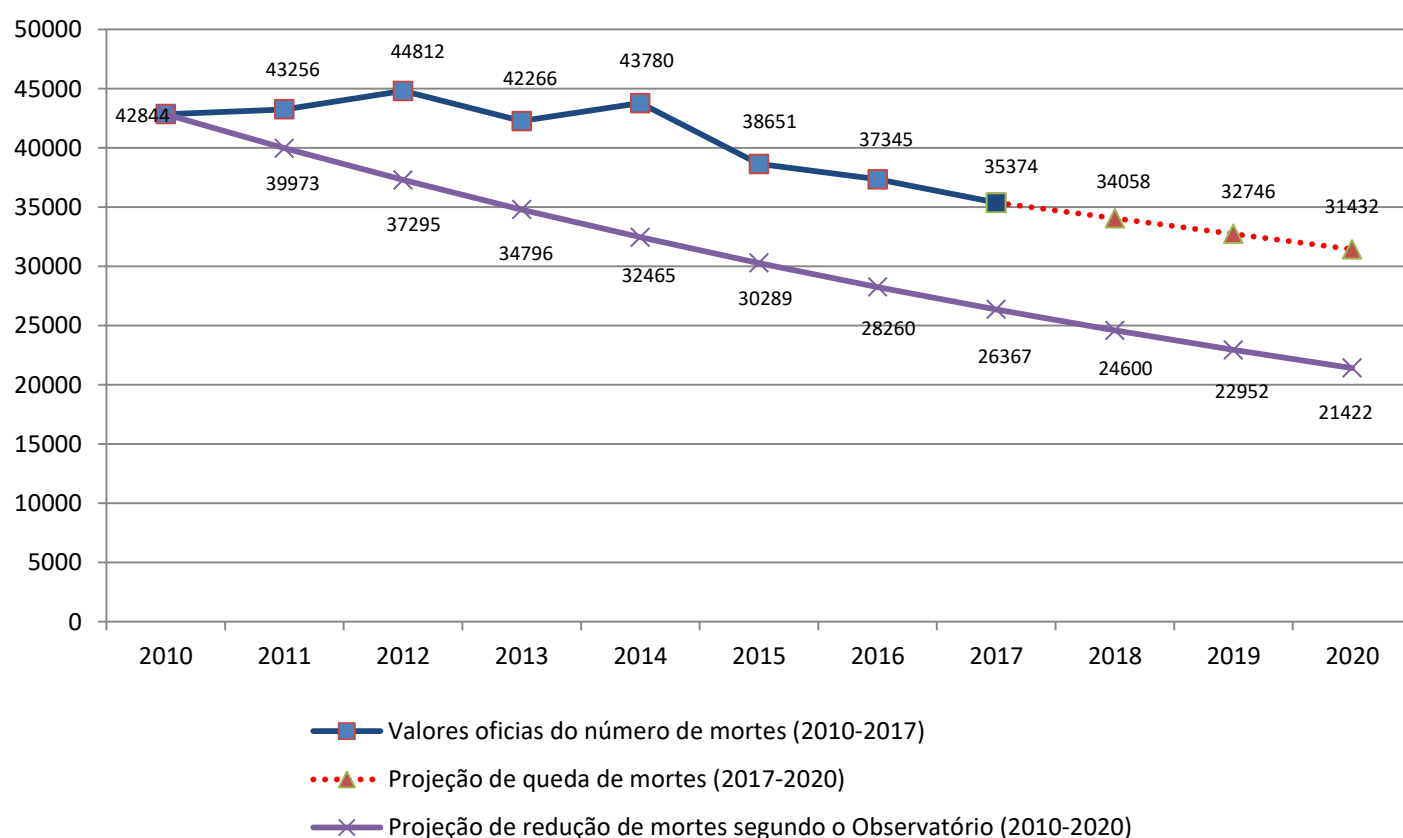


Figura 4 – Evolução da mortalidade no trânsito no Brasil segundo a meta proposta pelo Observatório

O gráfico da Figura 4 expressa o panorama previsto pelo OBSERVATÓRIO. Ao considerarmos a perspectiva da recessão econômica, é natural que haja uma desaceleração do crescimento da

taxa de motorização no Brasil devido às limitações relacionadas ao poder de compra. A partir desse fator, o aumento da exposição ao risco tende a ser menor. Além disso, a crise econômica leva à redução da exposição ao risco devido a menos viagens serem realizadas (em função do menor poder econômico).

A meta da Década, portanto, tornou-se defasada, uma vez que avaliou a redução da mortalidade com base na série de crescimento econômico anterior ao período estabelecido como a Década Mundial de Ações para a Segurança Viária. A linha lilás do gráfico (Figura 4) aponta para uma redução mais substancial e ambiciosa, proposta pelo OBSERVATÓRIO – considerando metade do valor correspondente ao ano de 2010. Comparando com a linha vermelha, que manifesta **a projeção baseada nos números reais (tendência atual de redução de mortes para os próximos anos) apresenta uma grande diferença (de mais de 10.000 mortes a serem reduzidas em 2020), o que indica um cenário com ainda muito espaço para melhorias, de forma que o trabalho intensivo para reduzir as mortes e lesões no trânsito deve continuar.**

Com uma meta mais ambiciosa, é natural que os resultados, quando comparados à meta, fiquem mais distantes. Ainda assim, após registrar aumento no número de mortes em alguns anos (barras vermelhas – com valores negativos, pois ocorreram aumentos), o Brasil, como já foi indicado nos gráficos anteriores, teve seu desempenho na redução de mortes melhorado a partir de 2015, de modo que em 2020 teríamos um valor próximo à metade da meta proposta pelo Observatório.

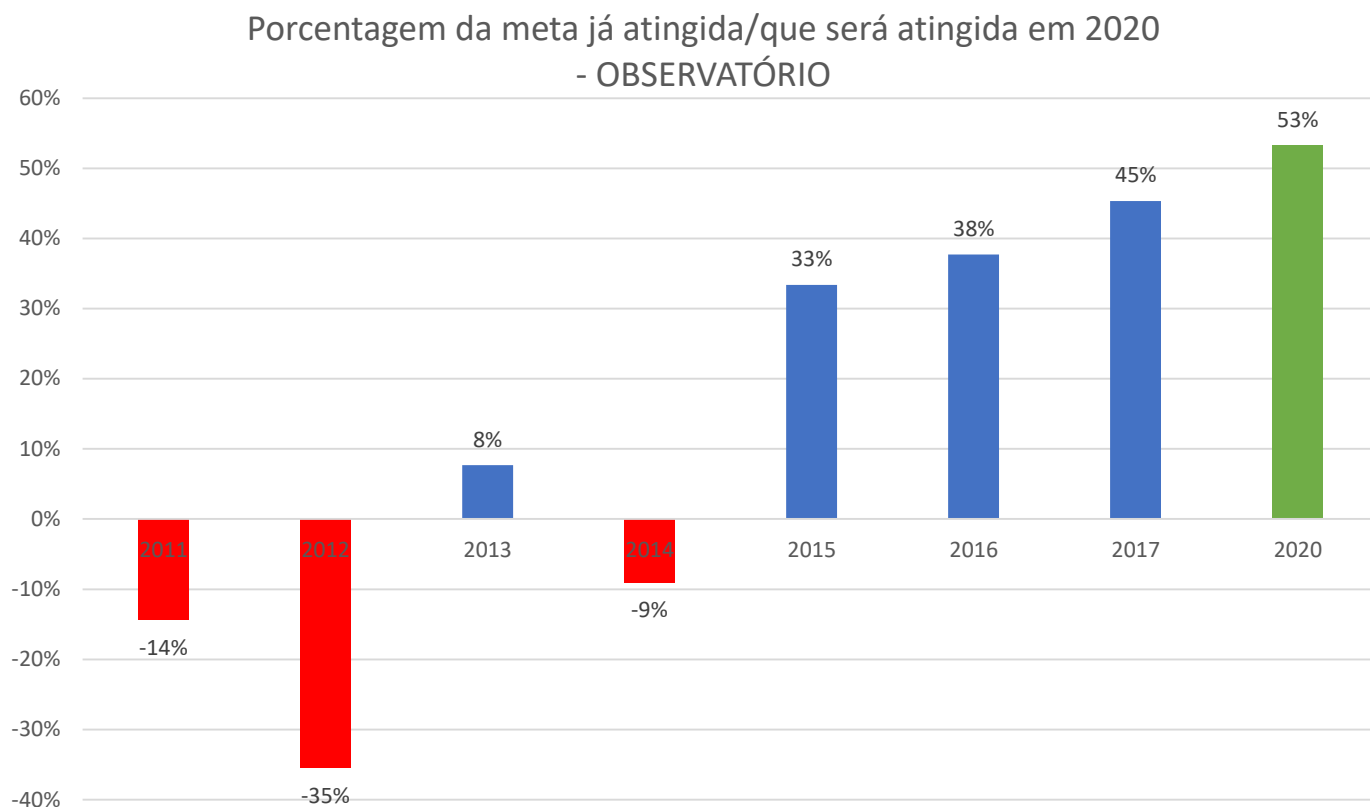


Figura 5 – Porcentagem da meta atingida de acordo com o valor proposto pelo Observatório

Ainda que o balanço dos últimos 10 anos seja positivo em números absolutos, para atingir o cenário que condiz com a situação econômica do país, seria, segundo o Observatório, necessário dobrar os esforços empreendidos para atingir a redução necessária até 2020.

Prováveis causas

Bastos argumenta ser **difícil afirmar qual a causa para a redução de mortes em acidentes de trânsito nas vias e rodovias em 2017**. Mas arrisca a atribuí-la a um conjunto de causas. A expansão da rede de ciclovias brasileiras, e um número cada vez mais frequente de políticas voltadas para o usuário não motorizado, são causas positivas para a redução da mortalidade no trânsito.

De modo semelhante, a maior aplicação da fiscalização como, por exemplo, da “Lei Seca”, em um número maior de municípios realizando operações, igualmente, pode ter contribuído. “Houve também a realização de campanhas de conscientização para um trânsito seguro, e, entre elas,

destacamos o Movimento Maio Amarelo, que já se tornou uma ação que envolve toda a sociedade, órgãos públicos e privados em prol de um trânsito mais seguro”, pondera.

Ações como as citadas, somadas a novas medidas como a obrigatoriedade do farol aceso em rodovias, novas regras para condução de caminhões (exame toxicológico) e o aumento do valor das multas, segundo o professor, podem ter auxiliado na continuidade de redução de acidentes de trânsito.

Cenário no estados

Levando em consideração os dados preliminares do DataSUS, o maior percentual de redução no número de mortes no trânsito aconteceu no Distrito Federal (-26%), seguido do Ceará (-19%) e de Alagoas (-16%). Já os estados que mais aumentaram seus números foram Roraima (+25%) e Espírito Santo (11%).

Detalhando ainda mais essas reduções, é possível fazer a seguinte análise por modal e por estado:

- ➔ Pedestres: Distrito Federal (-30%), Rondônia (-21%) e Amazonas (-16%)
- ➔ Ciclistas: Acre (-38%), Maranhão (-29%) e Paraná (-24%)
- ➔ Motociclistas: Distrito Federal (-31%), Rio Grande do Norte (-27%) e Maranhão (-22%)
- ➔ Automóveis: Ceará (-55%), Amapá (-44%) e Amazonas (-36%)
- ➔ Caminhões: Distrito Federal (-80%), Maranhão (-74%) e Sergipe (-71%)
- ➔ Ônibus: Mato Grosso (-75%) e Paraná, Ceará e Maranhão (-60%)

Também foram avaliados os aumentos no período:

- ➔ Pedestres: Alagoas (+142%), Pará (+48%) e Roraima (+47%)
- ➔ Ciclista: Roraima (+143%), Alagoas (+122%) e Amazonas (+86%)
- ➔ Motociclistas: Alagoas (+206%), Roraima (+64%) e Rio Grande do Sul (+24%)
- ➔ Automóveis: Alagoas (+1311%), Piauí (+28%) e Rio Grande do Norte (+27%)
- ➔ Caminhões: Espírito Santo (+315%), Rondônia (+240%) e Piauí (+138%)
- ➔ Ônibus: Espírito Santo (+500%), Piauí (+400%) e Minas Gerais (+207%)

Vale a pena destacar o Distrito Federal por apresentar reduções nas mortes em vários modos de transporte. Aos estados que sofreram com o aumento, fica o alerta para que as devidas ações sejam tomadas.

VARIAÇÃO POR ESTADO

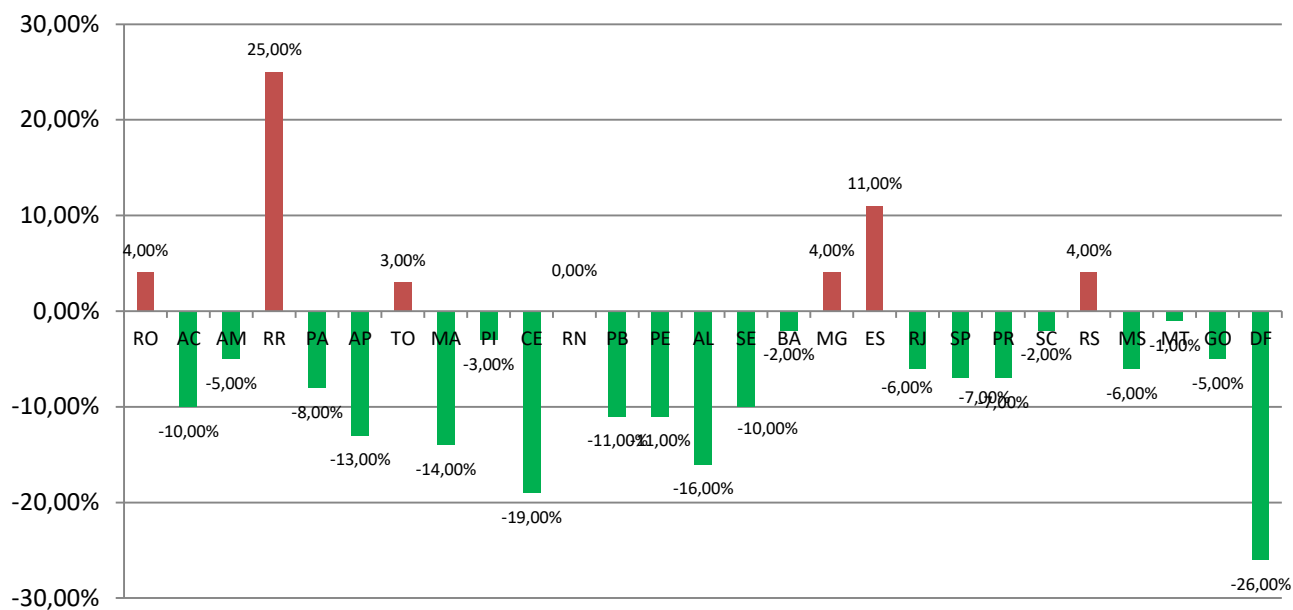


Figura 3 – Variação de mortes em acidentes de trânsito por estado