



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

**PANDEMIA DE COVID-19 E POSSÍVEIS
IMPACTOS NA SEGURANÇA VIÁRIA**

PANDEMIA DE COVID-19 E POSSÍVEIS IMPACTOS NA SEGURANÇA VIÁRIA

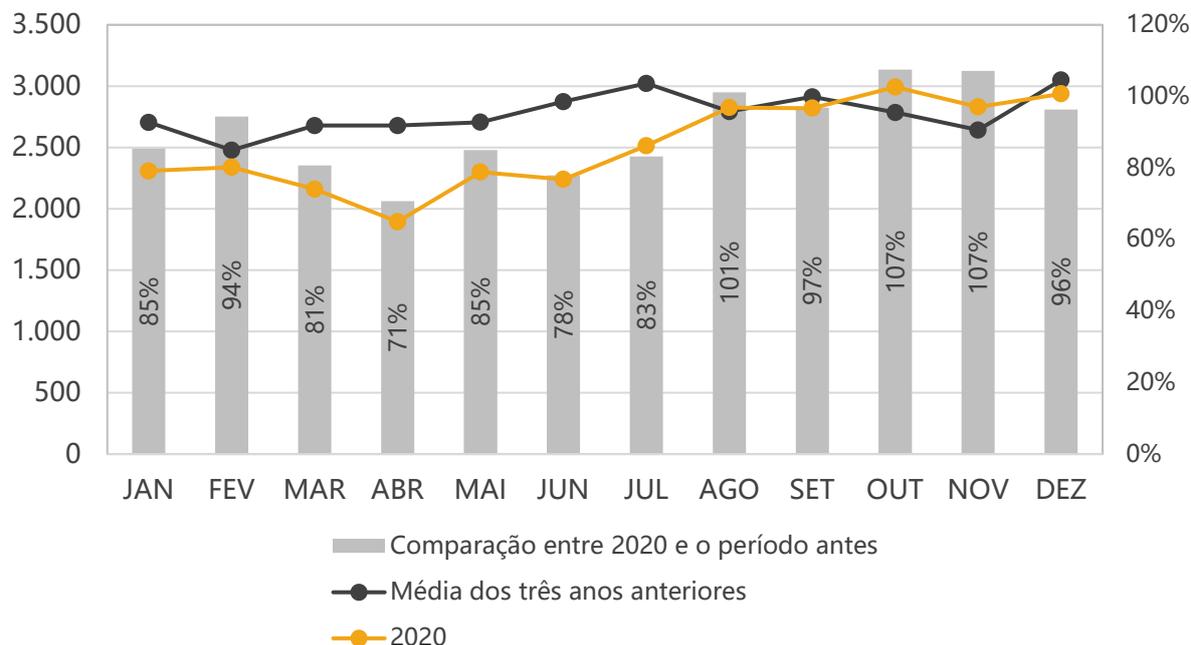
Declarada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) no dia 11 de março de 2020, a pandemia de Covid-19 foi tema de diversos debates que buscavam compreender quais seriam seus efeitos sobre os sistemas de transportes, incluso nisso a segurança viária. Os efeitos esperados estavam predominantemente associados à redução da necessidade de se deslocar, principalmente por motivos de trabalho e estudo (os motivos mais comuns de viagens), para os quais houve a provisão de alternativas à distância para a continuidade de tais atividades. Nesse âmbito, a principal expectativa seria a de um decréscimo no número de sinistros e mortes no trânsito, o que é possível avaliar parcialmente conforme os dados preliminares do Ministério da Saúde para 2020.

Com a avaliação do número de óbitos por mês no ano de 2020, confrontados com a média entre 2017 e 2019 da mesma informação, é possível perceber que, de fato, houve uma diferença considerável para o mês de abril, para o qual observa-se uma queda brusca no Gráfico 1. Destaca-se que, para os meses prévios à declaração da pandemia já é notada uma redução na mortalidade, devido à tendência geral observada no país, e que, após o mês de abril, a diferença entre os valores comparados assemelha-se mais à tendência de janeiro a março, e não tão pronunciada quanto à de abril.

A partir de agosto, entretanto, os valores de 2020 aproximam-se dos valores da média dos anos anteriores, a ponto de, em outubro e novembro, superá-los. O período coincide com a flexibilização das medidas de distanciamento social, e há de ser considerada ainda a possível mudança modal que ocorreu, com a troca do ônibus, meio com maior contato com outras pessoas, para meios individuais, como a motocicleta e a bicicleta, o que pode ter contribuído para o valor relativamente alto de mortes.

Além disso, a necessidade de ficar em casa trouxe um aumento da demanda para os serviços de entregas, o que pode ter ocasionado um aumento no número de ciclistas e motociclistas em circulação, os quais, caracteristicamente, maior nível de risco ao seu usuário dentre os modos de transporte tipicamente utilizados em áreas urbanas.

Gráfico 1 – Comparação do número de óbitos no trânsito no Brasil por mês em 2017 – 2019 (média) e 2020

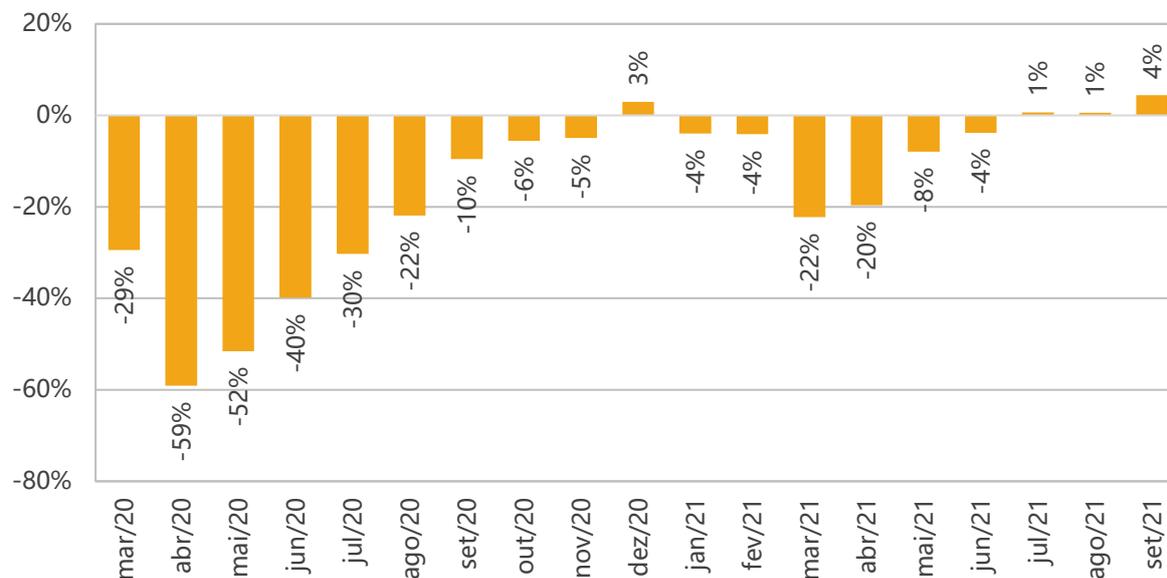


Fonte: DATASUS (2021).

As hipóteses a respeito dos padrões de viagem adotados durante a pandemia podem ser exploradas através dos dados disponibilizados pela plataforma Waze for Cities, criada de forma a permitir uma cooperação entre o Waze e entidades governamentais com o intuito de utilizar as informações provenientes do aplicativo no contexto do planejamento urbano, melhorando a operação diária do sistema de transporte urbano e auxiliando na tomada de decisão por parte de gestores.

Por meio da plataforma, é possível também comparar os dados de mortalidade com a variação no tráfego desde o início da pandemia. Esse banco de dados utiliza como referência o período de 11 a 25 de fevereiro de 2020, o qual é utilizado para estabelecer um número base de milhas ou quilômetros dirigidos em um dado dia da semana. Esses valores foram então comparados, a partir de 26 de fevereiro, com os valores verificados diariamente, de forma a calcular a variação percentual no número de milhas ou quilômetros viajados. Logo, no Gráfico 2 apresentam-se os valores das médias mensais dessas variações, a partir das quais nota-se uma tendência em consonância com a do Gráfico 1, de redução brusca da circulação em abril de 2020 e aumento progressivo a partir de então.

**Gráfico 2 – Variação percentual no número de milhas/quilômetros dirigidos por mês no Brasil
Março/2020 a Setembro/2021**



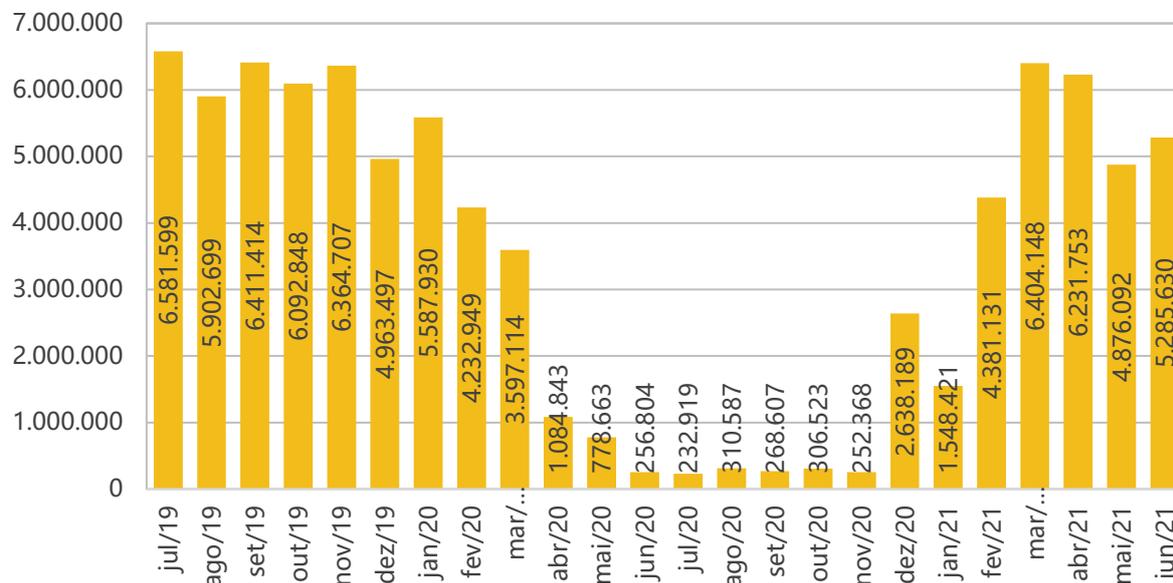
Fonte: Waze for Cities (2021).

A análise dos dados do Gráfico 2 permite confirmar a “volta à normalidade” verificada na evolução da mortalidade trazida no Gráfico 3 nos meses de outubro, novembro e dezembro, pois a quilometragem percorrida praticamente voltou ao padrão normal nesses meses. Dessa forma, a partir dos dados expostos, é possível apenas indicar um impacto mais evidente da pandemia na redução de mortes no trânsito no mês de abril de 2020, o qual apresentou tanto um menor número de mortes no trânsito (apenas 71% do esperado para um mês de abril típico) e uma redução na quilometragem percorrida de 59% nesse mesmo mês. Os possíveis impactos na chamada “segunda onda” da pandemia nos meses de março e abril de 2021 ainda somente poderão ser avaliados com a disponibilização dos dados do Ministério da Saúde para este ano.

Complementarmente, a observação do número de infrações registradas no país, através da base de dados do RENAINF, durante o período em questão permite identificar uma queda brusca nessas ocorrências entre março e abril de 2020, redução essa que se manteve até dezembro do mesmo ano. Desde então, os valores têm aumentado anualmente, e, assim como colocado a respeito do Gráfico 1, se antes da pandemia havia uma tendência de melhora da segurança viária, com a retomada das atividades presenciais o cenário causa preocupação devido aos valores apresentados

desde março de 2021 e também pelas mudanças nos padrões de viagem mencionadas anteriormente.

**Gráfico 3 – Número de infrações de trânsito por mês no Brasil
Julho/2019 a Julho/2021**



Fonte: Senatran via RENAINF (2021).