

Motocicletas no trânsito brasileiro: um perigoso ônus social e econômico para a saúde e a sociedade

Motorcycles in Brazilian traffic: a dangerous social and economic burden for health and society

Marcelo Augusto Fontenelle Ribeiro-Júnior¹ 

O estudo publicado neste volume da *Revista da Faculdade de Ciências Médicas de Sorocaba* intitulado “Lesões e padrão das vítimas em acidentes de trânsito com motocicletas atendidas em uma unidade regional de emergência”¹ traz à tona um tópico importante e de grande impacto não só médico, mas também social. Cabe destacar alguns dados que vêm se tornando cada vez mais relevantes em nosso país do ponto de vista epidemiológico desse tipo de trauma.

Nos últimos anos temos visto um número crescente de mortes relacionadas a acidentes com motocicletas, e, desde 2009, há progressão anual de tais óbitos, de maneira que hoje o Ministério da Saúde aponta que aproximadamente 35% do total de vítimas fatais em acidentes de trânsito é motociclista.

Devemos considerar como fatores que favorecem o predomínio de motociclistas entre as vítimas de acidente de trânsito as condições econômicas do país, aliadas ao baixo custo para a aquisição de uma motocicleta quando comparada à dos carros, a economia de combustível ao se locomover de motocicleta e a contribuição do Estado, representada pela baixíssima fiscalização dos condutores, fazendo com que, por exemplo, no estado do Maranhão, de cada três motos apenas uma seja conduzida por motorista habilitado.

Nos números recentemente apresentados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária,² pode-se verificar a redução no total de óbitos por acidente de trânsito desde 2014, fato este que não se aplica para casos relacionados às mortes de motociclistas. Ao analisarmos os últimos dados disponíveis, de 2019, o total de óbitos registrados foi de 31.945, representando especificamente 35,1% do total registrado. Entre 2001 e 2019 se constatou aumento global de 244,7% no número de óbitos. Já o índice de mortes por 100 mil habitantes, que é utilizado pela Organização Mundial da Saúde para classificar os países quanto à segurança no trânsito, subiu de 10, em 2001, para 35, em 2019. Em países considerados exemplo de segurança viária, a taxa por 100 mil habitantes varia entre dois ou três óbitos.³

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, o Brasil gasta, anualmente, R\$ 50 bilhões com as ocorrências

de trânsito. Se o número de motociclistas mortos, por ano, representa 35% do total, gastamos R\$ 17,5 bilhões com as ocorrências envolvendo motociclistas.⁴

Considerando os dados estatísticos apontados, fica clara a necessidade de que sejam elaboradas campanhas de esclarecimento para a população quanto aos perigos no trânsito quando do uso de motocicletas, bem como da aplicação rigorosa das leis de trânsito vigentes, punições exemplares aos condutores que estejam sem habilitação ou sob efeito de álcool ou drogas ilícitas, para que possamos efetivamente reduzir os proibitivos e vergonhosos números hoje em dia vigentes em nosso país.

No presente estudo alguns dados chamam a atenção do leitor, como por exemplo a ausência de mortalidade observada na amostra e um ISS (*Injury Severity Score*, ou Índice de Gravidade da Lesão) baixo, em desconformidade com os números de outros centros de trauma brasileiros. A gravidade das lesões também não é a mesma frequentemente encontrada em outros estudos que avaliam vítimas de trauma de motocicleta, o que nos faz pensar em dois fatores prováveis: ou uma efetiva política de prevenção e conscientização dos motociclistas na região de Sorocaba (SP), fazendo com que a gravidade das lesões verificadas no estudo seja de fato menor; ou de alguma forma uma influência da pandemia no período de 2020.

Em estudo recente publicado por nosso grupo sobre violência e acidentes de trânsito em São Paulo comparando dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, pudemos perceber o efeito do isolamento social na redução de casos de acidentes de trânsito no início da pandemia, sem, entretanto, estratificação por tipo de ocorrência.⁵

Independentemente das observações apontadas, devemos considerar que os acidentes relacionados às motocicletas representam um importante problema de saúde pública e carregam consigo não só o ônus social das mortes e sequelas permanentes, como também os custos altos que fazem com que parte das verbas da saúde que poderiam ser utilizadas para outros fins acabe sendo destinada a tais vítimas, onerando de manei-

¹Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Faculdade de Ciências Médicas e da Saúde – Sorocaba (SP), Brasil. Autor correspondente: Marcelo Augusto Fontenelle Ribeiro Júnior – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Faculdade de Ciências Médicas e da Saúde – Rua Joubert Wey, 290 – CEP: 18030-070 – Sorocaba (SP), Brasil. E-mail: mafrjunior@pucsp.br



ra sobressalente os cofres públicos. Mecanismos eficientes de ressarcimento das despesas públicas para vítimas de acidentes que possuem planos de saúde poderiam, ao menos de maneira parcial, amortizar os prejuízos aqui descritos, amenizando esse grande prejuízo e, ao mesmo tempo, tendo um aliado forte do sistema de saúde (suplementar) na prevenção de acidentes de trânsito e no cuidado com as vítimas desses acidentes.

O tema é relevante, atual e de importância prática para todos que atuam com urgências, emergências e traumas. Portanto, aproveitem a leitura!

REFERÊNCIAS

1. Santos MM, Oliveira AJCN, Rodrigues JMS. Lesões e padrão das vítimas em acidentes de trânsito com motocicletas atendidas em uma unidade regional de emergência. *Rev Fac Ciênc Méd Sorocaba*. 2020;22(4):151-5. <https://doi.org/10.23925/1984-4840.2020v22i4a4>
2. Observatório Nacional de Segurança Viária. Perfis de segurança viária dos estados e regiões do Brasil [Internet]. Brasil: Observatório Nacional de Segurança Viária [acessado em 2 maio 2022]. Disponível em: <http://iris.onsv.org.br/portaldados/#/profiles>
3. World Health Organization. Decade of action for road safety [Internet]. Genebra: World Health Organization [acessado em 2 maio 2022]. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
4. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Brasil gasta 132 bilhões por ano com acidentes de transporte [Internet]. Brasil: IPEA; 2020 [acessado em 2 maio 2022]. Disponível em: [https://ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36658&Itemid=8#:~:text=O%20custo%20desses%20acidentes%20chegou,Pesquisa%20Ec%20on%C3%B4mica%20Aplicada%20\(Ipea\)](https://ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36658&Itemid=8#:~:text=O%20custo%20desses%20acidentes%20chegou,Pesquisa%20Ec%20on%C3%B4mica%20Aplicada%20(Ipea))
5. Ribeiro-Junior MAF, Néder PR, Augusto SS, Elias YGB, Hluchan K, Santo-Rosa OM. Current state of trauma and violence in São Paulo – Brazil during the COVID-19 pandemic. *Rev Col Bras Cir*. 2021;48:e20202875. <https://doi.org/10.1590/0100-6991e-20202875>

Como citar este artigo:

Ribeiro-Junior MAF. Motocicletas no trânsito brasileiro: um perigoso ônus social e econômico para a saúde e a sociedade. *Rev Fac Ciênc Méd Sorocaba*. 2020;22(4):3-4. <https://doi.org/10.23925/1984-4840.2020v22i4a1>



Todo conteúdo desta revista está licenciado em Creative Commons CC By 4.0.