

# Barriga Verde

Informativo Epidemiológico

Maio 2023

[www.dive.sc.gov.br](http://www.dive.sc.gov.br)

## ÓBITOS E INTERNAÇÕES HOSPITALARES POR ACIDENTE DE TRÂNSITO EM SANTA CATARINA



Gerência de Análises  
Epidemiológicas e Doenças e Agravos  
Não Transmissíveis (GADNT)



GOVERNO DE  
**SANTA  
CATARINA**  
SECRETARIA DA SAÚDE

# SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>4</b>
<b>Mortalidade por Acidente de Transporte Terrestre no Estado de Santa Catarina.....</b>	<b>6</b>
<b>Internações Hospitalares por Acidentes de Transporte Terrestre no Estado de Santa Catarina.....</b>	<b>10</b>
<b>Considerações Finais.....</b>	<b>12</b>
<b>Estratégias e Políticas Públicas Relacionadas ao Trânsito em Santa Catarina.....</b>	<b>13</b>
<b>Dicas de Boas Práticas no Trânsito.....</b>	<b>15</b>
<b>Referências Bibliográficas.....</b>	<b>16</b>

# LISTA DE GRÁFICOS

<b>GRÁFICO 1</b> - Frequência e taxa de mortalidade (por 100 mil hab.), por acidente de transporte terrestre. Santa Catarina, de 2020 a 2022.....	<b>6</b>
<b>GRÁFICO 2</b> - Taxa de mortalidade por Acidente de transporte terrestre (por 100 mil hab.), por região de saúde. Santa Catarina, de 2020 a 2022.....	<b>7</b>
<b>GRÁFICO 3</b> - Proporção de óbito por acidente de transporte terrestre segundo local e região de saúde. Santa Catarina, de 2020 a 2022.....	<b>7</b>
<b>GRÁFICO 4</b> - Proporção de óbito por acidente de transporte terrestre por faixa etária e categoria de condição da vítima. Santa Catarina, de 2020 a 2022.....	<b>8</b>
<b>GRÁFICO 5</b> - Proporção de óbitos por acidente de transporte terrestre por sexo e categoria de condição da vítima. Santa Catarina, de 2020 a 2022.....	<b>9</b>
<b>GRÁFICO 6</b> - Número de Internações por Acidentes de Transporte Terrestre, Tempo de Permanência e Valor Total Gasto. Santa Catarina, 2022.....	<b>10</b>
<b>GRÁFICO 7</b> - Proporção de internações por acidente de transporte terrestre segundo sexo e faixa etária. Santa Catarina, 2022.....	<b>11</b>

# INTRODUÇÃO

Os acidentes de transporte terrestre (ATT) causam aproximadamente 1,3 milhão de mortes evitáveis e aproximadamente 50 milhões de lesões por ano em todo o mundo, tornando-os a principal causa de morte entre crianças e jovens, com maior incidência em países em desenvolvimento de baixo e média renda. Esses números inaceitáveis, tanto em termos absolutos quanto relativos, permaneceram praticamente inalterados nos últimos 20 anos, apesar do trabalho pormenorizado das Nações Unidas e de outros órgãos e instituições de segurança no trânsito (WHO, 2021).

As lesões causadas pelos ATT têm representado mundialmente um importante problema de saúde pública, configurando entre as dez principais causas de morte em países de baixa e média renda e a sexta causa de DALY (*Disability Adjusted Life Years* – Anos de vida perdidos ajustados por incapacidade) (WHO, 2022).

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), no final de 2020, na revisão da norma NBR 106971, atualizou o termo “acidentes de trânsito” para “sinistros de trânsito”. De acordo com a norma atualizada sinistro de trânsito é definido como “todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga, e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público”. O termo “acidente” passa a ideia de que se tratam de eventos fortuitos e aleatórios, fazendo com que muitas ações deixem de ser tomadas para reverter a situação. No entanto, tratam-se de eventos considerados evitáveis, cujos fatores de risco e os caminhos para mitigá-los são conhecidos.

O novo texto determina a adoção do termo “sinistro” em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Por questões legais, assim como para facilitar a leitura, ainda usaremos o termo “acidentes de trânsito” neste boletim epidemiológico (PNATRANS, 2020).

A Classificação Internacional de Doenças em sua 10ª revisão classifica acidente de trânsito como aquele que envolve veículo transitando em via pública. Esses acidentes acometem principalmente pessoas jovens e adultas, em fase produtiva da população, cujas repercussões econômicas, sociais e emocionais são significativas.

As lesões de acidentes terrestres foram responsáveis no Brasil em 2020, por mais de 190 mil internações nos hospitais do Sistema Único de Saúde (SUS) e hospitais conveniados, destes 61,6% eram motociclistas. Em relação à mortalidade foi a primeira causa na faixa de 5 a 14 anos, e a segunda nas faixas de 15 a 39 anos, o que contabilizou um total de 32.716 óbitos (BRASIL, 2023).

Estudos estimaram o custo para a sociedade de cerca de R\$ 50 bilhões por ano com sinistros de trânsito, sendo que a maior parte deste custo é relativo a perda de produção das vítimas, causando o empobrecimento das famílias. Em caso de morte, os custos recaem sobre a previdência social, seguido de custos hospitalares (BRASIL, 2023).

No Brasil, as lesões de trânsito representam a segunda causa de morte por causa externa, com maior ocorrência entre jovens e adultos de 15 a 39 anos. São, ainda, a principal causa de morte de crianças e adultos jovens de 5 a 29 anos, sinalizando a importância desta grave e complexa questão de saúde pública (Brasil, 2021).

A influência do trânsito é tão disseminada que sua segurança, ou a falta dela, afeta uma ampla variedade de necessidades humanas básicas, sejam individuais, familiares ou sociais, pois mobilidade faz parte de quase todos os aspectos da vida diária. As lesões e mortes no trânsito podem estar associadas a múltiplos fatores como: as condições da via; aumento da frota de veículos, principalmente de motocicletas; o uso do álcool associado à direção veicular; o não uso de equipamentos de segurança (cintos de segurança, capacetes, dispositivo de retenção para crianças, entre outros) (MORAIS NETO et al., 2016; Brasil, 2021).

Reconhecendo a importância do problema e a necessidade de agir, a Organização das Nações Unidas (ONU) estabeleceu uma Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com a meta explícita de reduzir mortes e lesões no trânsito em pelo menos 50% durante esse período. Essa estratégia consistiu em uma convocação para engajamento de lideranças mundiais, dos setores público e privado, da comunidade acadêmica, da sociedade civil, entre outros, com objetivo de promover a segurança no trânsito. O plano de ações resultante deste acordo descreve as ações recomendadas elaboradas a partir de intervenções comprovadas e eficazes, bem como as melhores práticas para prevenir lesões no trânsito. Trata-se de oportunidade para aprender com o sucesso e lições de anos anteriores e aproveitar esse conhecimento adquirido, aprimorando ações para salvar vidas (WHO, 2021).

Em Santa Catarina, os acidentes de trânsito configuram uma das maiores causas externas de internação hospitalar e óbitos. Esse cenário gera alto custo para a gestão em saúde e para a sociedade catarinense, envolvendo o afastamento do trabalho e escola, sequelas temporárias ou permanentes, perdas materiais, despesas orçamentárias e previdenciárias, além de sofrimento para as vítimas e seus familiares. Em 2022, no Estado, a frota era composta de 5.827.981 veículos motorizados, chegando aproximadamente a 79% do número de habitantes, sendo 3.206.123 automóveis e 911.021 motocicletas (DETRAN/SC, 2023).

O atual Boletim Epidemiológico é uma publicação técnica da Gerência de Análises Epidemiológicas e Doenças e Agravos não Transmissíveis (GADNT) da Diretoria de Vigilância Epidemiológica da Secretaria de Estado da Saúde de Santa Catarina e tem como objetivo divulgar informações referentes às lesões causadas pelos Acidentes de Transporte Terrestre no Estado. Foi conduzido a partir da análise descritiva e transversal da base de dados sobre mortalidade e internações hospitalares por lesões decorrentes dos acidentes de trânsito, ocorridos no período de 2020 a 2022 em Santa Catarina. Os dados foram acessados através do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) e Sistema de Informações Hospitalares (SIH), tabulados por meio do *TabWin* e *Excel*, segundo o ano do óbito, região de saúde de residência, sexo, faixa etária, modalidade de transporte, local de ocorrência e informações sobre internação hospitalar por lesões no trânsito. As taxas de mortalidade foram calculadas a cada 100 mil habitantes, considerando a população do estado obtida por meio da projeção disponibilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

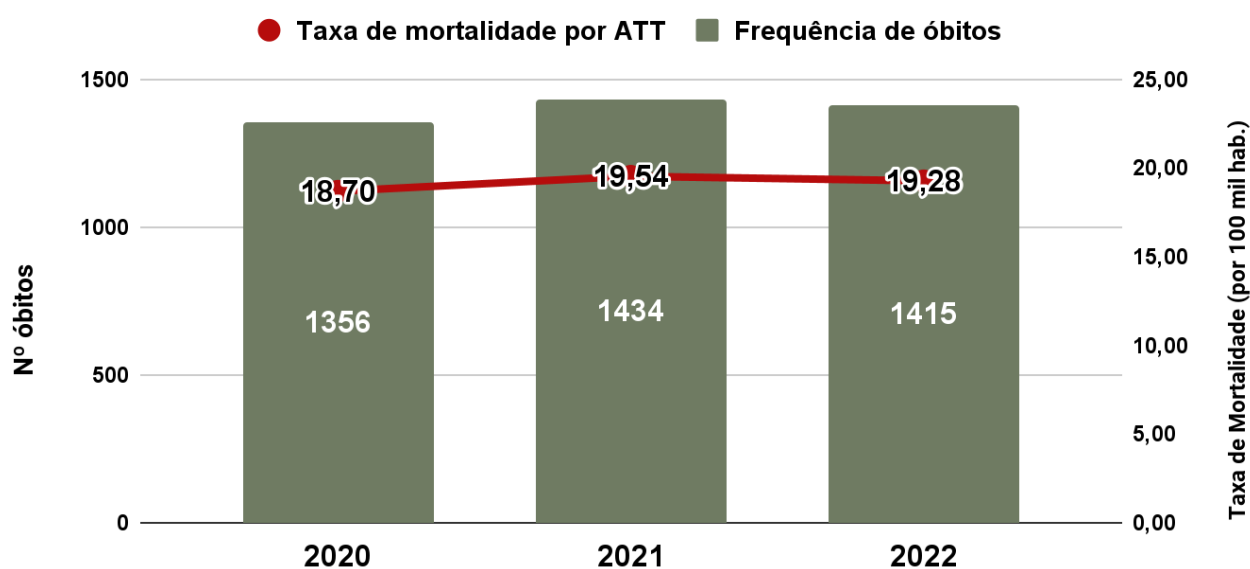
Para este estudo, foram considerados óbitos por ATT os códigos V01 a V89, conforme definido pela Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas relacionados à Saúde, décima revisão (CID-10), e sua distinção de acordo com as categorias de condição da vítima: pedestre (V01 a V09), ciclista (V10 a V19), motociclista e ocupante de triciclo (V20 a V39), ocupantes de automóveis, caminhonetes, veículo de transporte pesado e ônibus (V40 a V79) e condição da vítima não especificada (V80 a V89).

# MORTALIDADE POR ACIDENTE DE TRANSPORTE TERRESTRE NO ESTADO DE SANTA CATARINA

Em Santa Catarina os ATT foram responsáveis por 4.205 óbitos no período de 2020 e 2022: 1.356 em 2020, 1.434 em 2021 e 1.415 em 2022. No **Gráfico 1** é possível visualizar a progressão nas taxas de mortalidade, indo de 18,7 óbitos a cada 100 mil habitantes em 2020 para 19,3 em 2022.

Em março de 2020 a covid-19 foi caracterizada pela OMS como uma pandemia. Relatórios de mobilidade apontaram uma redução nos deslocamentos de cerca de 60% a 80% em março, em comparação ao início do mesmo ano, o que pode ter refletido diretamente nos menores números de óbitos por ATT em comparação aos demais anos analisados. Em dezembro os deslocamentos motorizados e a pé superaram os patamares de referência, enquanto o deslocamento por transporte público permaneceu 20% a 40% menor (GALINDO & PAVARINO FILHO, 2021).

**GRÁFICO 1:** Frequência e taxa de mortalidade (por 100 mil hab.), por acidente de transporte terrestre. Santa Catarina, de 2020 a 2022\*.

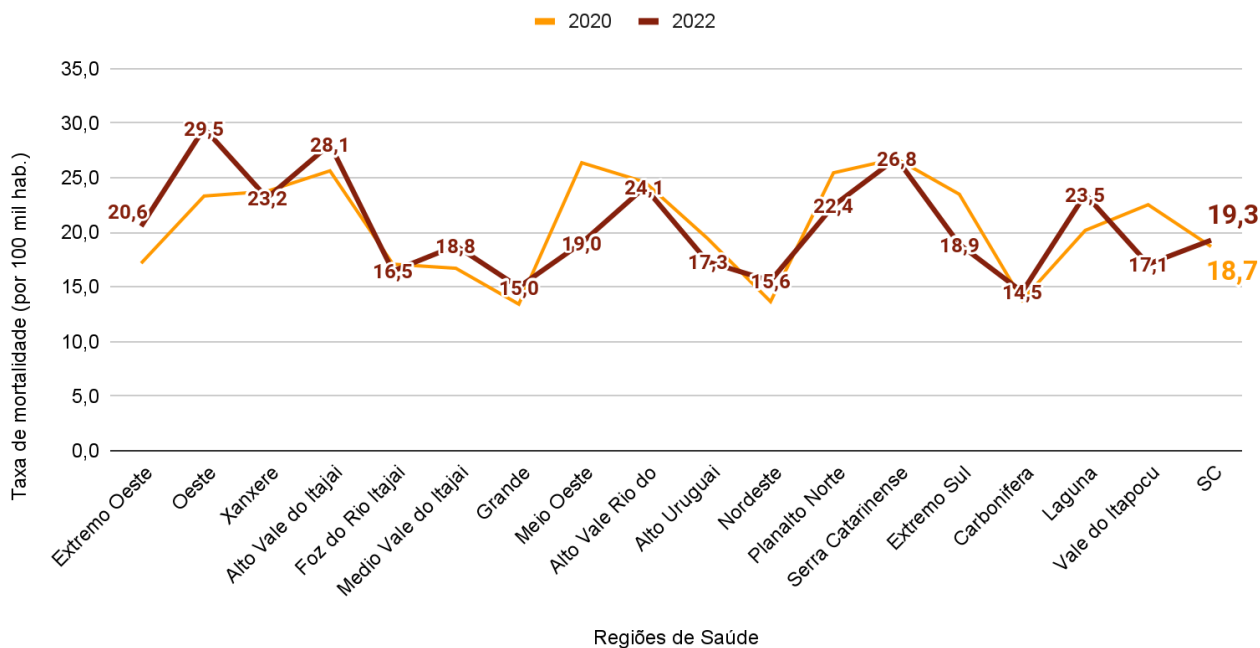


Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

No **Gráfico 2** é possível verificar a variação da taxa de mortalidade por ATT nas regiões de saúde do estado nos anos de 2020 e 2022. Em 2020 se sobressaíram com as maiores taxas as regiões Serra Catarinense (26,7 óbitos a cada 100 mil hab.), Meio Oeste (26,4) e Alto Vale do Itajaí (25,6). Já em 2022 foram destaque as regiões Oeste (29,5), Alto Vale do Itajaí (28,1), Serra Catarinense (26,8).



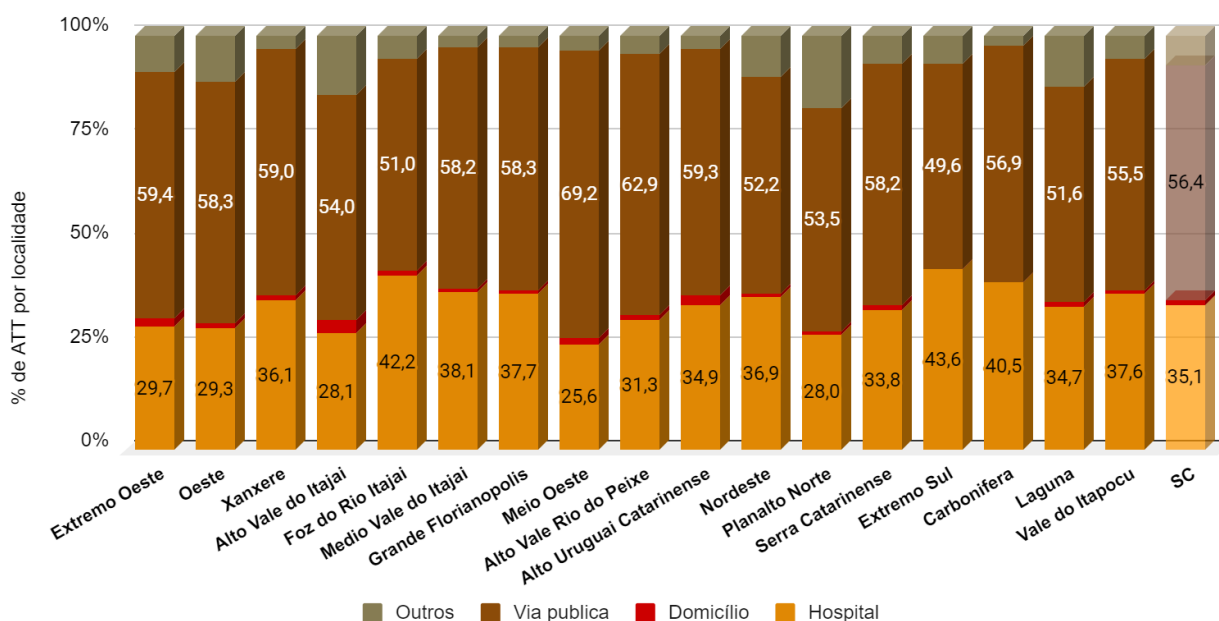
**GRÁFICO 2:** Taxa de mortalidade por Acidente de transporte terrestre (por 100 mil hab.), por região de saúde. Santa Catarina, de 2020 a 2022.



Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

Quando avaliado o local de ocorrência do óbito por região de saúde de Santa Catarina (**Gráfico 3**), percebe-se que a maior parte das mortes ocorreu em via pública, com 2.373 casos (56,4% do total). Semelhante situação foi observada em todas as regiões de saúde do estado, cujos percentuais oscilaram de 49,6% no Extremo Sul a 69,2% no Meio Oeste. Nas mortes que se sucederam em hospitais, o Extremo Sul se destacou com o maior percentual (43,6%) e o Meio Oeste com o menor (25,6%). Este fato pode indicar que os acidentes ocorridos no Meio Oeste foram os mais violentos, embora seja importante avaliar de forma mais profunda quesitos como a disponibilidade da rede de atenção, associada à distância do estabelecimento de referência e recursos de atendimento móvel.

**GRÁFICO 3:** Proporção de óbito por acidente de transporte terrestre segundo local e região de saúde. Santa Catarina, de 2020 a 2022.

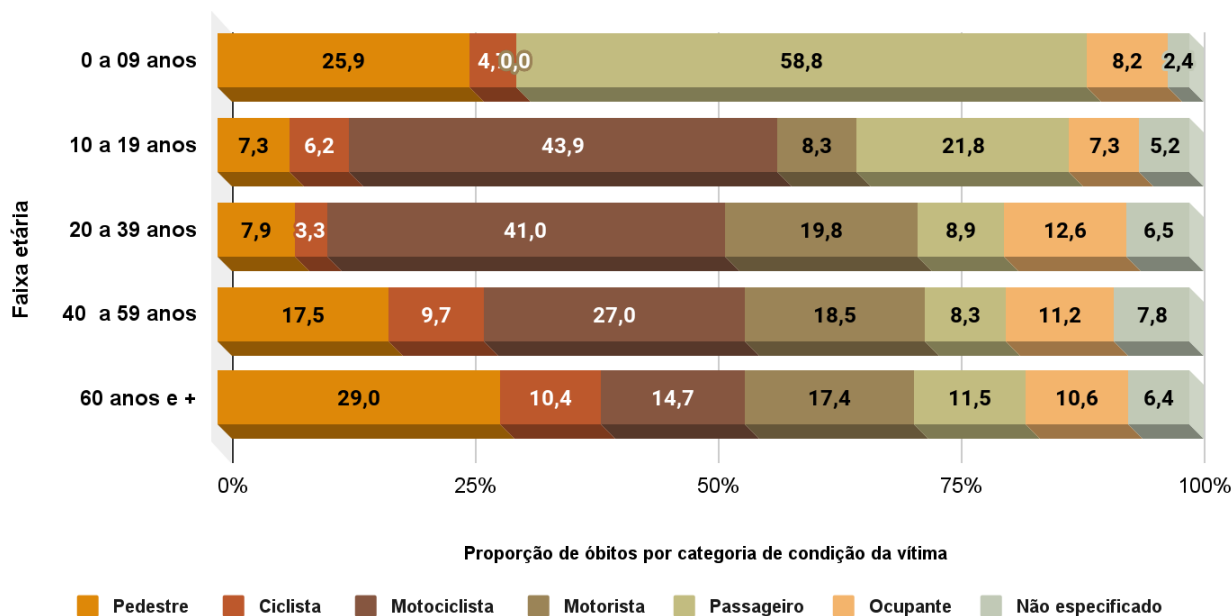


Fonte: Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

No **Gráfico 4** observa-se a distribuição dos óbitos decorrentes dos ATT de acordo com a faixa etária e com a categoria de condição da vítima, no período de 2020 a 2022. Os maiores percentuais em cada faixa etária foram: 0 a 9 anos - passageiro (58,8%) e pedestre (25,9%); 10 a 19 anos - motociclista (43,9%) e passageiro (21,8%); 20 a 39 anos - motociclista (41,0%) e motorista (19,8%); 40 a 59 anos - motociclista (27,0%) e motorista (18,5%); e, 60 anos e mais - pedestre (29,0%) e motorista (17,4%).

O aumento na circulação de entregadores motociclistas durante a pandemia em decorrência do isolamento social, pode ter contribuído para o agravamento dos ATT, por se tratar de veículo menos seguro no caso de sinistro, aliado à falta de habilitação e de habilidade, ainda que cada vez mais faça parte do hábito e da condição de vida do brasileiro (ANDRADE et.al., 2021).

**GRÁFICO 4:** Proporção de óbito por acidente de transporte terrestre por faixa etária e categoria de condição da vítima. Santa Catarina, de 2020 a 2022.



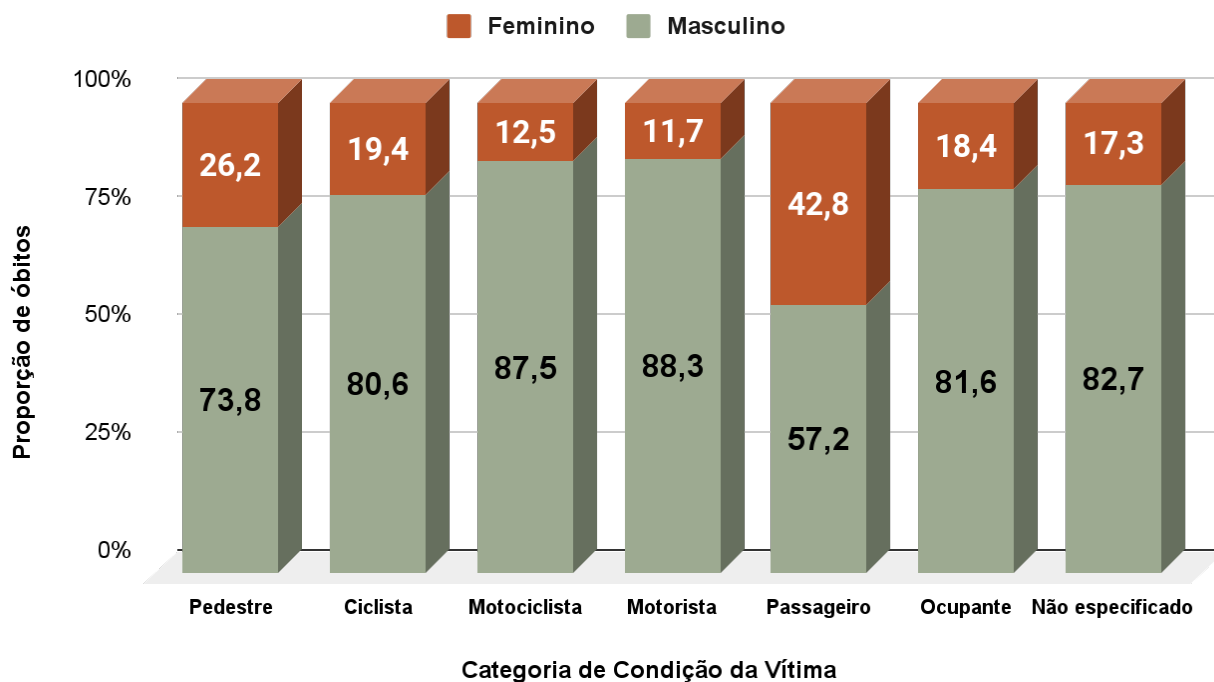
Fonte: Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

Os ATT foram responsáveis por 3.399 óbitos em pessoas do sexo masculino e 806 do sexo feminino, entre 2020 e 2022, em Santa Catarina. Em todas as modalidades de transporte e condição da vítima, os homens foram as maiores vítimas, sendo que se destacaram os motoristas (88,3%), e os motociclistas (87,5%). No sexo feminino, os óbitos ocorreram mais entre passageiras (42,8%), pedestres (26,2%) e ciclistas (19,4%), conforme constatado no **Gráfico 5**.

Desta forma, podemos identificar que as principais vítimas foram adultos jovens do sexo masculino, o que vem de encontro ao cenário nacional.



**GRÁFICO 5:** Proporção de óbitos por acidente de transporte terrestre por sexo e categoria de condição da vítima. Santa Catarina, de 2020 a 2022.



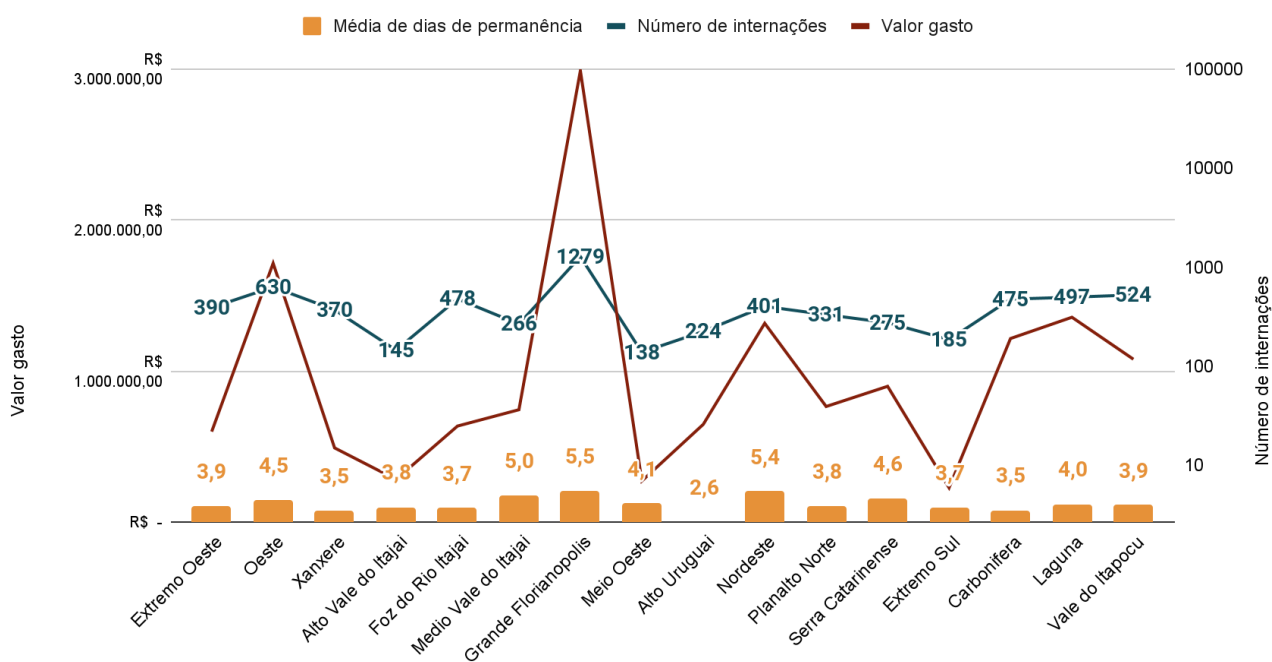
**Fonte:** Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

# INTERNAÇÕES HOSPITALARES POR ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE NO ESTADO DE SANTA CATARINA

No ano de 2022 foram registrados no Sistema de Informações Hospitalares de Santa Catarina (SIH/SC) um total de 6.608 internações associadas a lesões decorrentes de acidentes de trânsito, o que resultou o gasto de mais de 15 milhões de reais ao Sistema Único de Saúde (SUS). Das internações registradas, os dias de permanência corresponderam a 28.556, o que equivale a média de 4 dias de internação por paciente acidentado.

No **Gráfico 6** é possível verificar por região de saúde a frequência, a média de dias de permanência e o valor total gasto em internações por ATT no ano de 2022. A Grande Florianópolis se destacou com o maior número de internações (1279), seguida pela região Oeste (630) e Vale do Itapocu (524). Os maiores valores gastos ocorreram também na região da Grande Florianópolis e Oeste. Já em relação a média de dias de permanência, foram destaque a Grande Florianópolis (5,5), o Nordeste (5,4) e o Médio Vale do Itajaí (5,0).

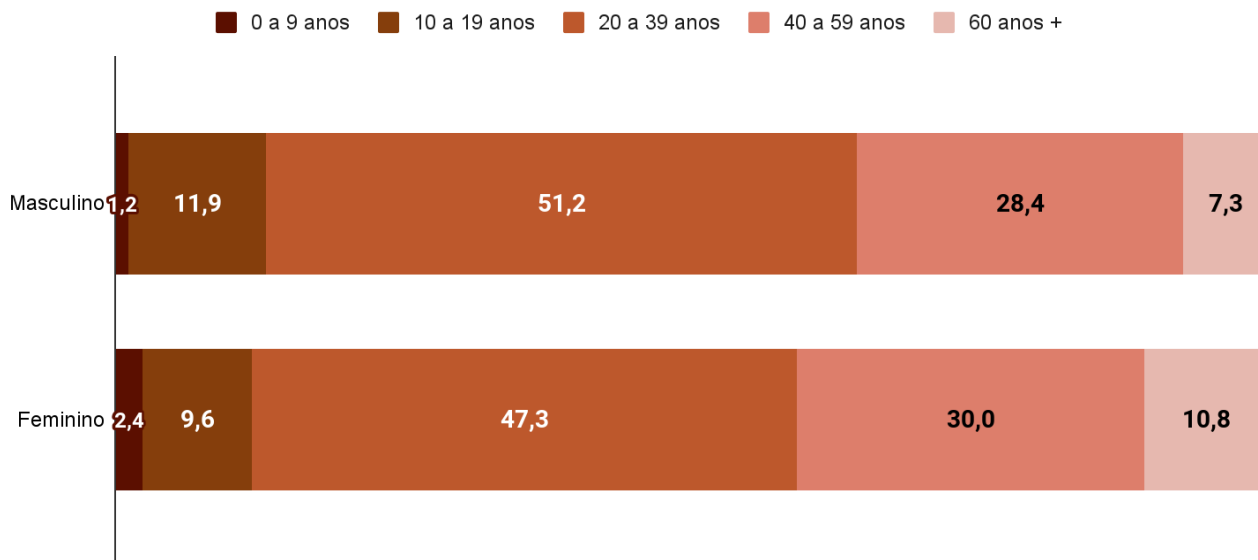
**GRÁFICO 6:** Número de Internações por Acidentes de Transporte Terrestre, Tempo de Permanência e Valor Total Gasto. Santa Catarina, 2022.



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares (SIH). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

A maior proporção de internação ocorreu na faixa etária de 20 a 39 anos em ambos os sexos em 2022, correspondendo a 51,2% nos homens e 47,3% nas mulheres (**Gráfico 7**).

**GRÁFICO 7:** Proporção de internações por acidente de transporte terrestre segundo sexo e faixa etária. Santa Catarina, 2022.



Fonte: Fonte: Sistema de Informações Hospitalares (SIH). Consulta em maio de 2023. \*Dados preliminares.

Do total de 6.608 pacientes internados devido a ATT em 2022, 5.538 (76,2%) corresponderam a pessoas do sexo masculino e 1.570 (23,8%) do sexo feminino.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção deste boletim epidemiológico teve por finalidade evidenciar as implicações dos acidentes de transporte terrestres, especialmente no que se refere à saúde enquanto estado vital de direito e a organização da rede de atenção, por meio da divulgação de informações advindas dos diversos sistemas de informação de saúde.

No Estado de Santa Catarina a categoria motociclista, relacionada a população jovem e adulta, é a que mais se envolve em lesões de trânsito. Além dos custos hospitalares, tem como consequência a perda de produção e o empobrecimento das famílias. Em caso de morte, os custos recaem sobre a previdência social.

Algumas das justificativas para a predominância de internações e óbitos por ATT no sexo masculino consta em diversos estudos em diferentes localidades brasileiras. O comportamento social e cultural relacionado a direção sob o efeito de álcool, agressividade no trânsito, tendência de realizar manobras arriscadas, excesso de velocidade e uso de celular são fatores que contribuem para o maior risco de lesões e mortes no trânsito neste grupo (ZANON & BRISOTTO, 2020; ANDRADE, et.al., 2021).

Para intervenções mais efetivas é relevante que as informações disponíveis representem a realidade, assim, ações que qualifiquem ainda mais esses registros devem continuar sendo aprimoradas. Uma contribuição importantíssima da vigilância em saúde está na melhoria da qualificação do preenchimento da causa do óbito na declaração de óbito, pois quanto mais a informação for fidedigna, precisa e em tempo oportuno, mais assertiva será a tomada de decisão pelos gestores.

A morbidade e a mortalidade por lesões de trânsito, especialmente a de motociclistas, se caracterizam como um problema de múltiplas determinações e as intervenções para sua redução perpassam diversos atores dos sistemas públicos, da sociedade e do sistema econômico. Ações do setor saúde devem ser complementadas pelos órgãos de trânsito, pela educação, planejamento urbano, entre outros (BRASIL, 2023).

Nessa perspectiva, tornam-se importantes também as abordagens que tratam sobre promoção e educação em saúde visando a redução de riscos no trânsito. Devem-se estimular ações nos estados e municípios em paralelo com o desenvolvimento de políticas voltadas para a mobilidade segura e sustentável, intensificação da fiscalização, educação e conscientização da população.

Acredita-se que a educação para o trânsito é uma das principais ações na orientação de redução dos riscos no trânsito, pelo seu potencial preventivo baseado na mudança comportamental, pois esse conjunto de ações proporciona oportunidades de reflexão visando mudanças comportamentais para humanização do trânsito.

# ESTRATÉGIAS E POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS AO TRÂNSITO EM SANTA CATARINA

O Programa Vida no Trânsito (PVT), coordenado no Brasil pelo Ministério da Saúde em cooperação técnica com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS/OMS), teve início no Brasil em 2010, tendo como foco a redução das mortes e lesões graves no trânsito a partir da qualificação da informação, de ações planejadas, desenvolvidas e executadas intersetorialmente e com ênfase em fatores de risco. Suas ações são voltadas para o aumento do uso do cinto de segurança, redução de velocidade, aprimoramento da legislação e aumento da fiscalização sobre “beber e dirigir”, uso de capacete, transporte urbano sustentável e melhoria da infraestrutura viária, além de outros, a depender das particularidades locais (BRASIL, 2017).

Em Santa Catarina, o PVT da capital (Florianópolis), foi implantado em 2013, com o apoio da Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVE) do estado. A iniciativa foi marcada pela intersetorialidade e pela estratégia de proatividade e parceria, a qual foi denominada Rede Vida no Trânsito (RVT). O programa desenvolvido no município reúne entidades governamentais municipais, estaduais e da união, além de organizações sociais e empresariais, e indivíduos ou instituições que compactuam dos mesmos princípios. Tem a missão de “Garantir o Direito à Vida no Trânsito”, com a visão de no futuro fazer de Florianópolis a capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves. Desde sua implantação, o Grupo de Informações (GI) fiscalizou e produziu dados por meio das análises dos acidentes com morte, além de fomentar ações educativas para a sensibilização e conscientização da população. De acordo com pesquisa realizada através de inquérito telefônico (Vigitel), no ano de 2013, Florianópolis apresentava o trânsito mais violento do Sul do Brasil. Esse índice tem apresentado queda discreta, porém contínua desde 2014 (RVT Fpolis, 2022).

Por meio do Decreto nº 1.635, de 22 de dezembro de 2021, foi instituída a Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito de Santa Catarina (CEPAST). De caráter consultivo, propositivo, deliberativo e executivo para implantação, implementação e acompanhamento do PVT em Santa Catarina, a CEPAST tem como objetivos: elaborar planejamento conjunto visando à redução do número de acidentes com vítimas graves e fatais; promover e apoiar a sistematização das informações como principal ferramenta de ação e fiscalização no trânsito, utilizadas, assim, como linha de base para intervenções posteriores; estimular a ampliação do PVT para municípios prioritários; e, acompanhar, monitorar e avaliar as ações implementadas. A comissão atua conjuntamente com o PNATRANS para o fortalecimento das ações e redução de lesões graves e mortalidade por acidentes de trânsito no Estado

Com a Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, o governo brasileiro lançou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), para orientar a implementação de ações com o objetivo de reduzir mortes e lesões no trânsito, em alinhamento com a Nova Década de Segurança no Trânsito da ONU. Elaborado pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, a iniciativa traz 160 ações prioritárias tendo como meta mais ampla reduzir, ao final de dez anos, no mínimo em 50% o índice nacional de mortos por grupo de veículos e de mortos por grupo de habitantes (Portal ONSV, 2022). Santa Catarina foi o oitavo estado a firmar o compromisso de adesão ao PNATRANS, em 27 de janeiro de 2022.

Em 2022 foi aprovado e divulgado o Plano Estadual para o Enfrentamento à Violência no Trânsito 2022-2030 em Santa Catarina, apresentado como um importante instrumento de gestão para nortear o processo de planejamento de ações, monitoramento e avaliação das morbimortalidades dos acidentes de trânsito. O Plano tem como objetivo promover o desenvolvimento e a implementação de políticas públicas, programas, ações e metas efetivas, integradas, sustentáveis e baseadas em evidências para o enfrentamento à Violência no Trânsito no estado.

O Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) de Santa Catarina recebeu em novembro de 2021, o título de entidade Laço Amarelo, e é o primeiro em todo país a firmar parceria com o Observatório Nacional de Segurança Viária para receber mensalmente conteúdos de comunicação para o trabalho de conscientização de toda sociedade por um trânsito mais seguro, o que demonstra o comprometimento e empenho estadual em prol da educação para o trânsito, por meio de programas, propostas e ações que conscientizem a sociedade para a construção de um trânsito mais seguro e humano (Portal ONSV, 2022).

A Lei nº 18.343, de 21 de janeiro de 2022, instituiu no estado de Santa Catarina o Programa Trânsito nas Escolas da rede pública e privada de ensino, destinada a alunos do ensino fundamental e médio. A referida lei tem como objetivo possibilitar aos educandos conhecer o espaço onde vivem, tendo a oportunidade de vivenciá-lo e observá-lo, analisando e refletindo sobre suas características físicas e sociais; compreender o trânsito como a necessidade e o direito que todos têm de se locomover no espaço; compreender o trânsito como um espaço importante de convivência social para estabelecer relações de respeito mútuo e cooperação; adotar atitudes de respeito ao espaço público, preservando-o e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Outro movimento desenvolvido no país é a campanha do Maio Amarelo, que em 2023 completou 10 anos e teve como tema “No Trânsito, escolha a vida!”. A campanha visa focar nas escolhas do nosso cotidiano, em todas as áreas de nossa vida. Vidas impactadas pelas escolhas seguras no trânsito, levam à possibilidade de voltar para casa, diminuindo os riscos de não rever as pessoas amadas, e continuar vivendo. Para que mais vidas sejam protegidas e salvas no trânsito, as escolhas de quem projeta, constrói, gerencia e fiscaliza as vias e os veículos, e as escolhas dos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas são de absoluta importância (CONTRAN, 2022).



# DICAS DE BOAS PRÁTICAS NO TRÂNSITO

	<b>Direção defensiva.</b> A direção defensiva ocorre quando o condutor está sempre preparado e atento para evitar riscos de acidente.
	<b>Quer buzinar? Só quando necessário.</b> Tenha paciência no trânsito e evite buzinar por qualquer motivo.
	<b>Seta não é opcional do veículo.</b> O uso correto das setas é essencial para comunicar as intenções de cada um nas vias.
	<b>Trânsito não é corrida de velocidade.</b> Dirigir em uma velocidade segura possibilita que o condutor tenha maior agilidade e segurança caso precise reagir a obstáculos na via.
	<b>Nada de dirigir e mandar mensagem.</b> O uso do celular ao volante, mesmo que por alguns segundos, é tão perigoso quanto dirigir embriagado.
	<b>Mantenha distância segura de outros carros.</b> Manter distância de outros veículos é essencial para minimizar as consequências de uma distração e prevenir acidentes.
	<b>Use cinto ou equipamentos de segurança.</b> O uso do cinto de segurança no banco da frente reduz chances de lesões graves em acidentes. Já para os motociclistas, o uso de capacetes é obrigatório, e as luvas, botas e jaqueta são essenciais para evitar lesões em caso de acidente.
	<b>Respeite a sinalização.</b> Respeitar a sinalização é uma das principais regras para uma boa convivência no trânsito.
	<b>Realize manutenções periódicas.</b> Duas das principais medidas preventivas são a inspeção e manutenção regulares do veículo.
	<b>Respeite a faixa de pedestres!</b>

Fonte: Ministério da Infraestrutura, 2022.

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, C.W.Q. et al. **O impacto da pandemia pela COVID-19 nos acidentes de motocicleta e o perfil dos acidentados em uma região de saúde de Pernambuco.** Research, Society and Development, v. 10, n. 9, p. e5410917680–e5410917680, 2021. DOI: 10.33448/rsd-v10i9.17680. Disponível em: <<https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/17680>>. Acesso em: 11 mai. 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. **Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos não Transmissíveis no Brasil 2021-2030.** Brasília: Ministério da Saúde, p. 36, 2021.

BRASIL. PNATRANS: **União pela vida – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Ministério das Cidades.** Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. 2018.

BRASIL. Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente. Ministério da Saúde. **Boletim Epidemiológico. Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito de 2011 a 2021. 2023.** Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/epidemiologicos/edicoes/2023/boletim-epidemiologico-volume-54-no-06/>>. Acesso em 02 Maio 2023.

DETRAN. Santa Catarina. **Veículos em circulação em Santa Catarina.** Disponível em: <<https://www.detran.sc.gov.br/transparencia/estatisticas/veiculos-2/>>. Acesso em 10 Maio 2023.

GALINDO, E.R.; PAVARINO FILHO, V. **Perspectiva da segurança viária frente à dinâmica do transporte na Pandemia de Covid-19. 2021.**

Ministério da Infraestrutura. **Confira dez dicas de boas práticas no trânsito.** Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/5/confira-dez-dicas-de-boas-praticas-no-transito>>. Acesso em 12/05/2023

MORAIS NETO, O. L. et al. **Regional disparities in road traffic injuries and their determinants in Brazil, 2013. International Journal for Equity in Health, Londres, v. 15, p. 142, Nov. 2016.**

Portal ONSV, **Observatório participa de adesão de Santa Catarina ao PNATRANS.** 2022 Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/comunicacao/materias/observatorio-participa-de-adesao-de-santa-catarina-ao-pnatrans>>. Acesso em 02 Maio 2023.

Portal ONSV, **DETRAN/SC adere ao programa entidade laço amarelo. 2021.** Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/lacoamarelo/noticias/detran-sc-adere-ao-programa-entidade-laco-amarelo>>. Acesso em 02 Maio 2023.

RVT. **Rede Vida no Trânsito Florianópolis.** Disponível em: <<https://sites.google.com/view/rvtfpolis/quem-somos?authuser=0>>. Acesso em 02 Maio 2023.

WHO, 2021 **Plano Global – Década de Ação pela segurança no trânsito 2021-2030.** Disponível em: <[https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-decade-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-the-decade-of-road-safety-2021-2030-pt.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true)>. Acesso em 02 Maio 2023.

WHO. World Health Organization. **Road traffic injuries. 2022.** Disponível em: <[https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)>. Acesso em 2 Maio 2023.

ZANON, N.M.; BRISOTTO, L.F.R. **Comportamento de risco e a contribuição da psicologia para a redução dos acidentes de trânsito: uma revisão da literatura.** Revista Destaques Acadêmicos, [S.l.], v. 12, n. 2, ago. 2020. ISSN 2176-3070. Disponível em: <<http://univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/1909>>. Acesso em: 11 maio 2023.

## EXPEDIENTE

O informativo Epidemiológico Barriga Verde uma publicação técnica da Diretoria de Vigilância Epidemiológica da Secretaria de Estado da Saúde de Santa Catarina. Rua Esteves Júnior, 390 – Anexo I – 1º andar – Centro – Florianópolis – CEP: 88010-002 – Fone: (48) 3664-7400. [www.dive.sc.gov.br](http://www.dive.sc.gov.br)

É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte.

**Governo do Estado:** Jorginho dos Santos Mello | **Secretária de Estado da Saúde:** Carmen Emília Bonfá Zanotto | **Superintendente de Vigilância em Saúde:** Fábio Gaudenzi | **Diretor de Vigilância Epidemiológica:** João Augusto B. Fuck | **Gerente de Análises Epidemiológicas e Doenças e Agravos não Transmissíveis:** Aline Piacessi Arceno | **Elaboração:** Adriana Elias Aline Piacessi Arceno e Heloisa Anastácia da Silva | **Produção:** Núcleo de Comunicação DIVE/SC | **Supervisão e Revisão:** Patrícia Pozzo | **Diagramação:** Alex Martins.

## FICHA CATALOGRÁFICA

Secretaria de Estado da Saúde. Superintendência de Vigilância em Saúde. Diretoria de Vigilância Epidemiológica. Gerência de Análises Epidemiológicas e Doenças e Agravos Não Transmissíveis. Óbitos e internações hospitalares por acidente de trânsito em Santa Catarina. Informativo Epidemiológico, número 2. Santa Catarina: Secretaria de Estado da Saúde, 2023.

**GOVERNO DE SANTA CATARINA**  
Secretaria de Estado da Saúde  
Sistema Único de Saúde  
Superintendência de Vigilância em Saúde  
Diretoria de Vigilância Epidemiológica  
Gerência de Doenças Infecciosas Agudas e Imunização

