

Segurança viária

Aproximadamente 1,3 milhões de pessoas morrem a cada ano como resultado de acidentes de trânsito, e estes representam a principal causa de mortalidade entre pessoas com 529 -anos de idade. Há uma grande disparidade por renda, com 93% das mortes resultantes do tráfego rodoviário ocorrendo em países de baixa e média renda. (WHO, 2022^[1]). Os acidentes de trânsito custarão à economia mundial de 1 a 8 trilhões de dólares (constante 2010 USD) em 2015-30, o que equivale a 0,12% sobre o produto interno bruto global (Chen et al., 2019^[2]).

Em 2019, os países ALC30 relataram 18,2 mortes por 100.000 habitantes devido a acidentes de trânsito (Figura 4.20). Na República Dominicana e na Venezuela, houve mais de 64 mortes por 100.000 habitantes devido a ferimentos no trânsito rodoviário em 2019, seguidos pela Venezuela e Santa Lúcia com mais de 29 mortes. Na outra ponta, São Vicente e Granadinas, Bahamas, Granada, Barbados, Cuba e Trinidad e Tobago tiveram as menores taxas de mortalidade no trânsito rodoviário, com menos de 10 mortes por 100.000 habitantes.

Os cinco principais fatores de risco em mortes e ferimentos no trânsito rodoviário são beber e dirigir, excesso de velocidade e o não uso de capacetes de motocicletas, cintos de segurança e dispositivos de retenção para crianças (Tabela 4.1). Além disso, a condução distraída é uma ameaça crescente à segurança rodoviária, considerando o uso de telefones celulares e outras tecnologias em veículos. Mesmo falar em telefones celulares sem segurar ou navegar por um telefone pode reduzir o desempenho da direção (WHO, 2022^[1]). Beber e dirigir, especialmente com um nível de concentração de álcool no sangue superior a 0,05g/dl (gramas por decilitro), aumenta muito o risco de um acidente e a possibilidade de que isso resulte em morte ou ferimentos graves. Além disso, limites inferiores de alcoolemia (0,02 g/dl) para jovens e motoristas novatos podem reduzir o risco de acidentes rodoviários. A aplicação através de pontos de verificação aleatórios de testes respiratórios pode reduzir os acidentes relacionados ao álcool em 20%.

O uso do cinto de segurança pode reduzir em até 50% o número de mortes entre os passageiros do banco da frente e em até 75% entre os passageiros do banco traseiro. Uma lei nacional não existe em Antígua e Barbuda, enquanto vários outros países não exigem que todos os ocupantes de um carro usem o cinto de segurança. Sistemas de retenção para crianças, tais como assentos para bebês e bancos elevadores para crianças mais velhas, diminuem o risco de morte em um acidente em cerca de 70% para bebês e em até 80% para crianças pequenas. Entretanto, as leis nacionais de restrição infantil obrigatórias existem apenas em 16 países da América Latina e Caribe.

Em países de alta renda, a velocidade contribui para cerca de 30% das mortes nas estradas, enquanto em alguns países de baixa e média renda -a velocidade é o principal fator em cerca de metade das mortes nas estradas. Os limites de velocidade são aplicados por uma lei nacional em todos os países da ALC, exceto na Venezuela. Entretanto, em vários países, os limites de velocidade não são adaptados a nível local (Tabela 4.1). O uso correto de um capacete de motocicleta pode reduzir o risco de morte em quase 40% e o risco de ferimentos graves em mais de 70%. Quando as leis de capacete de motocicleta são aplicadas, as taxas de uso de capacete podem aumentar para mais de 90%. Entretanto, quatro países não possuem um regulamento que obrigue o uso de capacete. A taxa de uso de capacete de motocicleta é muito baixa na República Dominicana, Guatemala e Jamaica, e nas áreas rurais da maioria dos países. Somente Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba e Suriname informam que o uso de capacete de motocicleta é superior a 80% nas áreas rurais.

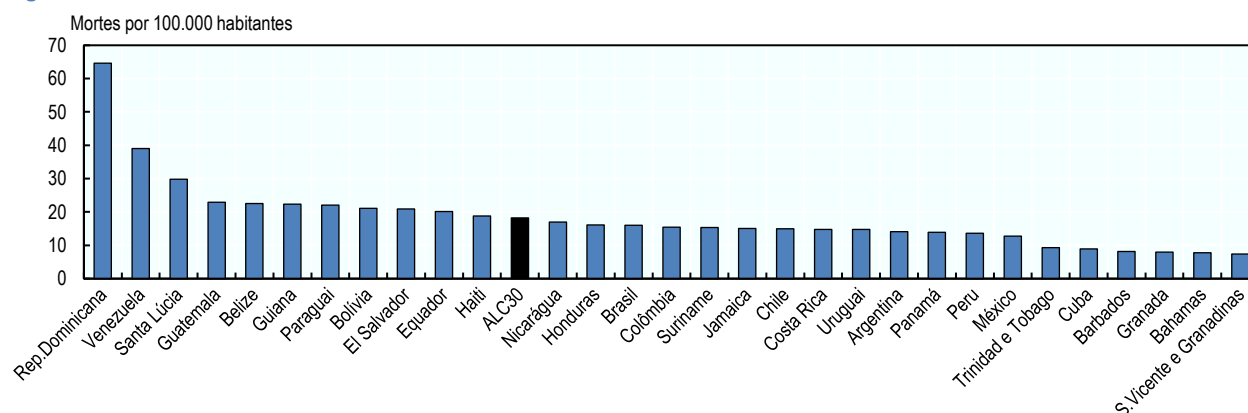
Definição e comparabilidade

Para calcular os dados de mortalidade por acidentes rodoviários, os países foram classificados em quatro grupos: (1) Países com dados de registro de morte completos de pelo menos 80%. Para o registro de morte desses países, foi utilizada a projeção do registro de morte mais recente, morte relatada ou morte relatada projetada. (2) Países com outras fontes de informação sobre a causa de morte. Para estes países foi usado um método de regressão para projetar o ano mais recente para o qual uma estimativa do total de mortes em trânsito estava disponível. (3) Países com população inferior a 150.000 habitantes e que não possuíam dados de registro de óbitos elegíveis. Para estes países, os óbitos relatados na pesquisa foram utilizados diretamente, sem ajuste. (4) Países sem dados de registro de óbitos elegíveis. Para estes países foi utilizado um modelo de regressão binomial negativa. Para mais informações sobre este processo, consulte o relatório Relatório de Situação Global sobre Segurança Rodoviária (WHO, 2018^[3]).

Referências

- Chen, S. et al. (2019), "The global macroeconomic burden of road injuries: estimates and projections for 166 countries", *The Lancet Planetary Health*, Vol. 3/9, pp. e390-e398, [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(19\)30170-6](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(19)30170-6). [2]
- WHO (2022), *Road traffic injuries fact sheet*, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. [1]
- WHO (2018), *The Global Status Report on Road Safety*, World Health Organization, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/276462>. [3]

Figura 4.20. Taxas de mortalidade no trânsito rodoviário, 2019



Fonte: OMS GHO 2021.

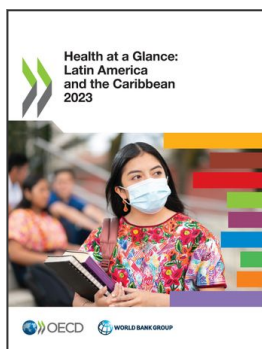
StatLink <https://stat.link/h1m2en>

Tabela 4.1. Existência de legislação nacional sobre fatores de risco de morte no trânsito, último ano disponível

País	Embriaguez ao volante		Cinto de segurança		Assentos para crianças	Limite de velocidade			Capacete de motocicleta	Lei nacional sobre o uso de telefones celulares portáteis/livres	
	Legislação nacional	Mortes no tráfego rodoviário ao álcool (%)	Legislação nacional	Aplicabilidade a todos os ocupantes	Legislação nacional	Legislação nacional ou local	Rural (km/h)	Urbano (km/h)	Legislação nacional	Taxa de uso do capacete motocicleta (% condut. / % passag.)	
Antígua e Barbuda	Sim	17.95	Não		Não	Nacional	64	32	Não		Não
Argentina	Sim	18.13	Sim	Sim	Sim	Ambos	110	60	Sim	65/44	Sim
Barbados	Sim	17.06	Sim	Sim	Sim	Nacional	80	80	Sim		Sim
Belize	Sim	20.70	Sim	Não	Não	Nacional	88	40	Sim		Não
Bolívia	Sim	20.84	Sim	Não	Não	Ambos	80	40	Sim	52/3	Não
Brasil	Sim	19.52	Sim	Sim	Sim	Ambos	110	80	Sim	83/80	Sim
Chile	Sim	16.68	Sim	Sim	Sim	Ambos	100	60	Sim	99/98	Sim
Colômbia	Sim	20.34	Sim	Sim	Não	Ambos	120	80	Sim	96/80	Sim
Costa Rica	Sim	19.69	Sim	Sim	Sim	Nacional	60	50	Sim	98/92	Sim
Cuba	Sim	18.82	Sim	Sim	Não	Nacional	90	50	Sim	95/90	Sim
Dominica	Sim	18.97	Sim	Sim	Não	Nenhum			Não		Não
Rep. Dominicana	Sim	20.75	Sim	Sim	Sim	Nacional	60	60	Sim	27/2	Sim
Equador	Sim	20.34	Sim	Sim	Sim	Ambos	120	60	Sim	-90/1252	Sim
El Salvador	Sim	20.75	Sim	Não	Sim	Nacional	90	50	Sim		Sim
Grenada	Sim	20.26	Sim	Não	Não	Nacional	64	32	Sim		Não
Guatemala	Sim	21.68	Sim	Não	Não	Ambos	80	60	Sim	36/11	Sim
Guiana	Sim	20.84	Sim	Não	Sim	Nacional	64	64	Não	50/20	Sim
Honduras	Sim	21.92	Sim	Sim	Não	Nacional			Sim		Sim
Jamaica	Sim	19.11	Sim	Sim	Sim	Nacional	80	48	Sim	6/2	Não
México	Sim	20.39	Sim		Não	Ambos	-2090	-2070	Não	83/55	Não
Panamá	Sim	19.23	Sim	Sim	Não	Nacional	100	80	Sim		Sim
Paraguai	Sim	20.49	Sim	Sim	Sim	Ambos	110	50	Sim		Sim
Peru	Sim	20.34	Sim	Sim	Sim	Ambos	60	60	Sim	70/8	Sim
Santa Lúcia	Sim	19.85	Sim	Não	Não	Nacional	24	24	Sim		Sim
Suriname	Sim	20.26	Sim	Sim	Sim	Nacional	80	40	Sim	95/92	Sim
Trinidad e Tobago	Sim	18.49	Sim	Não	Sim	Nacional	80	50	Sim		Sim
Uruguai	Sim	18.32	Sim	Sim	Sim	Ambos	90	45	Sim	80/71	Sim
Venezuela	Sim	19.85	Sim	Sim	Sim	Nenhum			Sim		Sim
ALC28		19.70					82.25	53.125			

Nota: Regulamentação do limite de velocidade em 2015 (Relatório de status global sobre segurança rodoviária, 2015).

Fonte: WHO Global Status Report on Road Safety (2018), CONAPRA 2015 para o México; Ministério da Saúde do Brasil.



From:

Health at a Glance: Latin America and the Caribbean 2023

Access the complete publication at:

<https://doi.org/10.1787/532b0e2d-en>

Please cite this chapter as:

OECD/The World Bank (2023), “Segurança viária”, in *Health at a Glance: Latin America and the Caribbean 2023*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/a7cd90f5-pt>

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.