



**UNIVERSIDADE
FEDERAL DO
MARANHÃO**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS DE IMPERATRIZ
COORDENAÇÃO DO CURSO DE DIREITO**

ALCILEIA OLIVEIRA SILVA

**MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA NO TRÂNSITO E A EXTINÇÃO DO
SEGURO DPVAT PELA LEI COMPLEMENTAR Nº 210/24: um estudo dos impactos
na cidade de Imperatriz-MA**

Imperatriz – MA
2025

ALCILEIA OLIVEIRA SILVA

**MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA NO TRÂNSITO E A EXTINÇÃO DO
SEGURO DPVAT PELA LEI COMPLEMENTAR Nº 210/24: um estudo dos impactos
na cidade de Imperatriz-MA**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da UFMA -
Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do
título de Bacharel em Direito, orientadora Prof. Dra. Ellen
Patrícia Braga Pantoja

Imperatriz – MA
2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Silva, Alcileia Oliveira.

MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA NO TRÂNSITO E A EXTINÇÃO DO SEGURO DPVAT PELA LEI COMPLEMENTAR Nº 210/24 : um estudo dos impactos na cidade de Imperatriz-MA / Alcileia Oliveira Silva. - 2025.

49 p.

Orientador(a): Ellen Patrícia Braga Pantoja.

Monografia (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal do Maranhão, Imperatriz Ma, 2025.

1. Mobilidade Urbana. 2. Segurança No Trânsito. 3. Acidentes de Trânsito. 4. Extinção do Dpvat. I. Pantoja, Ellen Patrícia Braga. II. Título.

ALCILEIA OLIVEIRA SILVA

**MOBILIDADE URBANA, SEGURANÇA NO TRÂNSITO E A EXTINÇÃO DO
SEGURO DPVAT PELA LEI COMPLEMENTAR Nº 210/24: um estudo dos impactos
na cidade de Imperatriz-MA**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da UFMA -
Universidade Federal do Maranhão, para obtenção do
título de Bacharel em Direito, orientadora Prof. Dra. Ellen
Patrícia Braga Pantoja

Local, ____ de _____ de ____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Ellen Patrícia Braga Pantoja
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Prof. Dra. Paula Regina Pereira dos Santos Dias Marques
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Prof. Dr. Denisson Gonçalves Dias
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Dedico esta monografia a Deus Pai e ao seu Espírito, a Jesus “que é Puro amor”. A minha filha amada Wanessa Silva de Oliveira, pelo apoio diário, porque compartilha comigo dos sonhos de conhecer e estudar, a minha Orientadora e amiga Dra. Ellen Pantoja por todo apoio que me deu e a todos os amigos e professores do curso de Direito que contribuíram para o meu crescimento e aprendizagem.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Deus Pai e a Jesus, pelo dom da vida e por seu infinito amor, pela força e coragem que me dar todos os dias para ser uma pessoa melhor, consciente e grata pela oportunidade de aprender mais, pois reconheço que o estudo contribui para as superações e a construção do conhecimento.

Sou grata imensamente a minha filha Wanessa Silva de Oliveira, amiga e um amor sincero, a minha mãe Lindalva e ao meu Pai Raimundo, aos meus irmãos, Alcilenia, Ângela, Aldeman e Isabela por serem minha família. Agradeço a minha orientadora e amiga Dra. Ellen Patrícia Braga Pantoja, pela dedicação e competência, e por compartilhar comigo seus conhecimentos e, sobretudo por sua amizade.

Sou grata aos professores: Gabriel Leite, Sarah Lamarck, Paula Regina Dias, Artur Rocha, Denisson Gonçalves Dias, Thiago Pestana, e ao professor Ricardo Alvarenga, enfim, a todos os professores do curso de Direito da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, pela oportunidade que tive e aos conhecimentos construídos durante minha formação acadêmica em Direito. Agradeço aos membros da banca examinadora pela oportunidade de apresentar esta monografia de conclusão de curso.

"Mas em todas estas coisas somos mais do que vencedores, por meio daquele que nos amou". Deus em Cristo Jesus.

Romanos 8:37-39

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar os impactos da extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), revogado pela Lei Complementar nº 207/2024, na assistência às vítimas de acidentes de trânsito na cidade de Imperatriz-MA. A pesquisa investiga a relação entre a crescente incidência de acidentes envolvendo motociclistas, a atuação dos serviços públicos locais, como o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192), e as implicações decorrentes da atual ausência de cobertura indenizatória. Como método, utilizou-se uma abordagem qualitativo-quantitativa, com análise documental e levantamento de dados de atendimentos realizados pelo SAMU entre outubro de 2023 e março de 2025. Também foram examinados dispositivos legais como o Código de Trânsito Brasileiro, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Os resultados apontam para a sobrecarga dos serviços públicos de saúde e a fragilidade das vítimas, principalmente de baixa renda, diante da ausência de um mecanismo de compensação financeira. Por fim, o estudo conclui que a inexistência de um seguro obrigatório ativo amplia a vulnerabilidade social e institucional no contexto urbano de Imperatriz, evidenciando a urgência de criação de novas políticas públicas que garantam segurança viária, bem como a necessidade de retomada de seguro obrigatório como o extinto DPVAT, no sentido de garantir assistência digna às vítimas de acidentes de trânsito.

Palavras-chave: mobilidade urbana; segurança no trânsito; acidentes de trânsito; extinção do DPVAT.

ABSTRACT

This study aims to analyze the impacts of the extinction of the Mandatory Personal Injury Insurance Caused by Motor Vehicles (DPVAT), revoked by Supplementary Law No. 207/2024, on the assistance provided to traffic accident victims in the city of Imperatriz, Maranhão. The research investigates the relationship between the increasing incidence of motorcycle-related accidents, the role of local public services such as the Mobile Emergency Care Service (SAMU 192), and the implications arising from the current absence of indemnity coverage. The methodology adopted was a qualitative-quantitative approach, involving document analysis and data collection on emergency services provided by SAMU between October 2023 and March 2025. Legal frameworks such as the Brazilian Traffic Code, the National Urban Mobility Policy, and the National Plan for the Reduction of Traffic Deaths and Injuries (PNATRANS) were also examined. The results indicate an overload on public health services and increased vulnerability of victims, especially those from low-income groups, due to the lack of a financial compensation mechanism. Ultimately, the study concludes that the absence of an active mandatory insurance policy deepens both social and institutional vulnerability within the urban context of Imperatriz, highlighting the urgent need for new public policies to ensure road safety and the reinstatement of mandatory insurance, such as the former DPVAT, to provide dignified assistance to traffic accident victims.

Keywords: urban mobility; traffic safety; traffic accidents; extinction of DPVAT.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Acidentes envolvendo motos e acidentes com bicicletas em Imperatriz-MA, nos anos: 2023 (out. a dez.), 2024 (jan. a dez.), 2025 (jan. a mar.).....p. 31

Tabela 2 - Quantitativo de acidentes de trânsito, envolvendo carros em Imperatriz-MA, nos anos: 2023 (out. a dez, 2024 (jan. a dez.), 2025 (jan. a mar.).....p. 32

LISTA DE SIGLAS

ATT	Acidentes de Trânsito Terrestre
BR	Rodovia Federal no Brasil
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
CTB	Código de Transito Brasileiro
CF	Constituição Federal
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DEP	Departamento de Educação para o Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais por Veículos Automotores de Via Terrestre
FENASEG	Federação Nacional das Seguradoras
HMI	Hospital Municipal de Imperatriz
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LC	Lei Complementar
MA	Maranhão
NEP	Núcleo de Educação Permanente
OMS	Organização Mundial de Saúde
PM	Polícia Militar
PNMU	Políticas Públicas para a Segurança no Trânsito
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SETRAN	Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
SPVAT	Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito
TP	transporte público

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 SEGURANÇA NO TRÂNSITO COMO PRINCÍPIO DA MOBILIDADE URBANA .	14
2.1 Conceito de mobilidade urbana e sua relação com o crescimento urbano	15
2.2 Transporte público x transporte individual: as motocicletas nos centros urbanos	17
2.3 Fatores de risco e vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito	19
3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO (PNMU)	22
3.1 O Sistema Nacional de Trânsito	23
3.2 O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) ..	25
3.3 A atuação do poder público local no município de Imperatriz-MA	27
4 ASSISTÊNCIA ÀS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO: impactos da extinção do Seguro DPVAT	35
4.1 Seguro DPVAT: histórico e função social	37
4.2 Implicações para a responsabilidade do Estado e dos entes privados	39
4.3 Fundamentos para um novo modelo de seguro obrigatório de trânsito	41
5 CONCLUSÃO	44
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46

1 INTRODUÇÃO

A segurança viária no Brasil é um desafio recorrente, especialmente nas cidades de médio porte que enfrentam crescimento urbano desordenado, precariedade na infraestrutura e altos índices de acidentes de trânsito. Imperatriz-MA, considerada uma cidade média segundo parâmetros urbanísticos, apresenta um cenário crítico nesse aspecto, com destaque para os acidentes envolvendo motociclistas — frequentemente com desfechos fatais ou com lesões permanentes. Nesse contexto, a recente extinção do Seguro DPVAT, por meio da Lei Complementar nº 207/2024, gerou lacunas significativas na assistência às vítimas de trânsito, especialmente entre a população de baixa renda, que historicamente se beneficiava das indenizações para custeio de tratamentos médicos, reabilitação e compensações por morte ou invalidez.

A problemática central deste estudo gira em torno da seguinte questão: quais os impactos sociais e estruturais da extinção do DPVAT na assistência às vítimas de trânsito no município de Imperatriz-MA, especialmente entre os anos de 2023 a 2025? A ausência desse mecanismo de proteção securitária obrigatória levanta preocupações quanto à vulnerabilidade das vítimas, à sobrecarga do sistema de saúde pública e à desinformação da população sobre seus direitos e meios de amparo após um sinistro. Soma-se a isso a carência de políticas integradas de prevenção, fiscalização e educação para o trânsito, bem como a fragilidade dos serviços públicos que atuam na linha de frente, como o SAMU e o Hospital Municipal de Imperatriz.

A relevância deste estudo justifica-se pela necessidade de compreender os efeitos da revogação do DPVAT em uma cidade que convive com alto fluxo de motocicletas, tráfego heterogêneo e deficiências estruturais nas vias urbanas. A partir dessa análise, pretende-se contribuir para o debate sobre a responsabilidade do Estado na proteção às vítimas de trânsito, bem como sugerir alternativas jurídicas e administrativas viáveis para suprir o vácuo deixado pela extinção do seguro obrigatório.

A metodologia adotada nesta pesquisa é de natureza qualitativa e quantitativa. O estudo baseou-se em levantamento documental, com análise de dados empíricos fornecidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência –

SAMU 192, referentes ao período de outubro de 2023 a março de 2025. Embora inicialmente se pretendesse abranger o intervalo entre 2020 e 2025, a indisponibilidade de registros anteriores a setembro de 2023, decorrente de falhas técnicas, limitou a base de dados. Além disso, foi realizada uma entrevista semiestruturada com uma médica socorrista do SAMU Regional de Imperatriz, que forneceu informações qualitativas sobre os atendimentos e tipos de acidentes.

O trabalho também se fundamenta em referências teóricas que abordam a mobilidade urbana, o papel do transporte individual e coletivo, e os marcos legais, como o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS – Lei nº 13.614/2018). Ao final, propõe uma reflexão crítica sobre a função social do antigo seguro DPVAT e os parâmetros para possíveis modelos alternativos de proteção jurídica e humanitária às vítimas de trânsito no Brasil.

2 SEGURANÇA NO TRÂNSITO COMO PRINCÍPIO DA MOBILIDADE URBANA

Conforme destaca Alcoforado (2023), o trânsito no Brasil apresenta um processo evolutivo, considerando um contexto histórico que envolve o surgimento das cidades, tendo seu início marcado pela colonização dos povos indígenas. Nessa época a circulação era feita por longas caminhadas e por meio da domesticação de animais, ou seja, os carros de boi, responsáveis pelo transporte de pessoas e mercadorias.

Com o avanço da mobilidade no Brasil após a Revolução Industrial ocorrida nos séculos XVIII e XIX, surgiram os primeiros carros e acidentes, levando a segurança no trânsito a se tornar um tema relevante. Diante disso, iniciativas públicas e privadas como o Automóvel Clube do Brasil no início do século XX, começaram a se esforçar para tornar o trânsito mais seguro, falando-se em regras de circulação para proteger os pedestres e motoristas. Autoridades municipais de São Paulo e Rio de Janeiro, com o intuito de disciplinar o trânsito, criaram em 1903 a concessão das primeiras licenças para dirigir, sendo que em 1906 adotou-se no país o exame obrigatório para habilitar motoristas.

A Edição Comemorativa dos Cem Anos de Legislação de Trânsito publicada pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) destaca a promulgação da primeira legislação nacional referente ao trânsito no Brasil, o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, além de reunir outras normativas relevantes sobre o tema, como o Decreto-Lei nº 3.651, de 1941, as Leis nº 5.108/1966 e 9.503/1997, os Decretos nº 2.613/1998, 4.710/2003 e 4.711/2003, bem como as Resoluções nº 01/1941 a 836/1997 e 01/1998 a 341/2010 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e as Portarias do DENATRAN pertinentes aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e à sociedade em geral (Brasil, 2010, p.9).

As leis acima citadas representam a história da regulação do trânsito nacional, com o propósito de um ambiente que favoreça a segurança e circulação de veículos, pedestres e animais. Num contexto mais recente, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, seu o artigo 22, inciso XI atribuiu privativamente à União a competência para legislar sobre trânsito e transporte, salvo autorização por lei complementar aos Estado para que legislem sobre questões específicas relacionadas a esta matéria.

Partindo dessa competência constitucional da União, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi promulgado em 23 de setembro de 1997, sendo instituído pela Lei Federal nº 9.503. O referido diploma legal estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para todos os usuários das vias terrestres, incluindo motoristas, pedestres e ciclistas. Araújo (2007), por sua vez, ressalta que outras leis nacionais também regulam a segurança do trânsito no Brasil.

O termo “trânsito” é definido legalmente no art. 1º, § 1º do CTB da seguinte forma:

Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (Brasil, 1997).

Ainda de acordo com o CTB, o trânsito em condições seguras constitui um direito de todos, sendo responsabilidade dos órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito adotar, dentro do âmbito de suas competências, as medidas necessárias para garantir esse direito. Por outro lado, a efetivação desse direito enfrenta desafios atrelados ao crescimento urbano e à mobilidade urbana, principalmente no que se refere ao uso de motocicletas.

Desse modo, pretende-se nesse capítulo discorrer sobre o conceito de mobilidade urbana e sua relação com o crescimento urbano, as implicações existentes na dicotomia observada entre transporte público e transporte individual, abordando-se ainda os fatores de risco e a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito, e como estes temas se relacionam à segurança no trânsito.

2.1 Conceito de mobilidade urbana e sua relação com o crescimento urbano

De acordo com Vaccari e Fanini (2016, p. 10):

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização de atividades cotidianas como: educação, saúde, trabalho, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo de deslocamento, os indivíduos podem aplicar um esforço direto (deslocamento a pé), lançar mão de meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).

Isto leva ao entendimento de que a mobilidade urbana é uma necessidade social e um direito fundamental pautado na liberdade de locomoção prevista no

artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal de 1988, gerando ao Estado a obrigação de propiciar um contexto favorável para que essa mobilidade aconteça de forma assertiva, permitindo assim o direito de ir e vir de cada um.

Segundo Almeida (2016), a mobilidade urbana começa a ganhar estatura no Brasil a partir de dois fatores, que estão relacionados: na primeira frente à exaustão ao uso dos carros como política nacional, em razão do grande número de veículos e da falta de estrutura logística nas vias; na segunda, pela aprovação da Lei de Política Nacional de Mobilidade (Lei nº 12.587/12), que trouxe o modelo de mobilidade sustentável.

Dessa forma, tem-se o marco regulatório do transporte público coletivo no Brasil, que foi modernizado com a sanção da referida lei que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Em relação a esta lei, Almeida (2016) destaca que:

A Lei de Mobilidade Urbana trouxe também a explicitação de direitos sociais que devem ser respeitados: democratização das vias, direito dos usuários e controle social, tarifas módicas, acessibilidade, possibilidade de restrição do uso de automóveis e motos e exigência de plano de mobilidade. (ALMEIDA, 2016, p. 86).

Fatores como o crescimento populacional estão diretamente relacionados à expansão urbana, gerando desafios à questão da mobilidade nesses centros. Com o aumento no número de habitantes, as cidades tendem a se expandir, refletindo transformações na realidade social. Uma das causas desse processo é a migração em busca de emprego, fenômeno que remete ao êxodo rural, no qual muitas pessoas se deslocam em busca de melhores oportunidades para sustentar suas famílias.

A cidade de Imperatriz-MA, objeto de análise da presente pesquisa, em seu processo de urbanização mostrou-se inicialmente uma cidade com dificuldades para crescer economicamente. No início de sua história, ela não era um polo atrativo aos emigrantes, com uma população condizente a de cidade rural. Ademais, enfrentou segregação nos aspectos geográficos, em razão do seu grande espaço territorial e pela distância da capital São Luís, dificultando assim o acesso aos seus recursos¹.

¹ A mobilidade urbana em Imperatriz teve início ainda no período em que o local era um povoado, até o ano de 1852, quando prevalecia um ritmo de vida rural. Posteriormente, em 16 de julho de 1924, Imperatriz foi oficialmente elevada à categoria de cidade. Neste sentido, existia uma frágil segurança no trânsito em razão de pouca circulação de veículos e pessoas. Diante disso, Imperatriz já foi

De acordo com Seitenfus (1985) a situação mudou consideravelmente por meio do plano desenvolvimentista do presidente Juscelino Kubitschek na década de 1950, que em busca do progresso de cinquenta anos em cinco, favoreceu a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010) conhecida como Bernardo Sayão em homenagem ao engenheiro agrônomo que a desbravou de norte a sul, ou seja, “da selva ao Cerrado”.

Tal contexto levou a um aumento populacional em Imperatriz, grande parte em razão de trabalhadores que vieram para a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010), transformando a cidade em um importante entreposto comercial e de serviços. Com isso, Imperatriz passou a abastecer mercados locais em um raio de 400 km, formando com Araguaína/TO, Marabá/PA, Balsas/MA e Açailândia/MA, uma importante província econômica.

De acordo com o IBGE Cidades (2025), Imperatriz possui cerca de 160 bairros, com um total territorial de 1.367,90 km² e com uma população de aproximadamente 260 mil habitantes. Atualmente, ocupa a posição de segundo maior centro político, cultural e populacional do Estado do Maranhão, com o segundo maior produto interno bruto (PIB) deste estado e 165º do Brasil, cujo quantitativo é em torno de R\$ 7.200.694,508 (Imperatriz, 2025).

Tal crescimento tem por consequência a geração de desafios no planejamento urbano e na mobilidade urbana, principalmente por haver se tornado importante polo universitário, comercial e de serviços de saúde, que também recebe cerca de 700 mil pessoas de cidades vizinhas dos estados do Maranhão, Pará e Tocantins (Pantoja, 2019).

2.2 Transporte público x transporte individual: as motocicletas nos centros urbanos

A Lei de Mobilidade Urbana afirma que todos têm direito à cidade: ricos, pobres, pedestres, passageiros e motoristas. Porém, segundo Dias e Rezende (2024), são inúmeros desafios para que este direito seja efetivado. Este autor aponta que a demanda pelo transporte público (ônibus) é uma variável crescente enquanto

considerada a 'Sibéria do Maranhão', por estar geograficamente, politicamente e economicamente distante da capital, São Luís, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE - Cidades).

os investimentos nesta área não acompanham o mesmo ritmo, gerando os incontáveis problemas de mobilidade urbana.

O transporte público no Brasil é fundamental para viabilizar a circulação urbana, especialmente para a parcela da população que depende desse serviço diariamente. O transporte coletivo, como os ônibus, configura-se como um serviço essencial, pois representa o principal meio de locomoção de grande parte dos trabalhadores até seus locais de trabalho. Contudo, a deficiência na prestação desse serviço, marcada por veículos em condições precárias, falta de manutenção e uma frota insuficiente para atender à demanda populacional, tem levado muitos cidadãos, quando possível, a optarem pelo transporte particular, mesmo diante das dificuldades econômicas, como uma tentativa de garantir maior conforto, agilidade e previsibilidade em seus deslocamentos diários.

A camada mais vulnerável nesse contexto é composta por pessoas que não possuem veículo próprio nem renda suficiente para adquirir um meio de transporte particular, tendo que arcar ainda com recorrentes reajustes de tarifas. Balbim (2016), inclusive, ressalta como essa problemática repercutiu recentemente, desencadeando protestos de rua como os protestos de 2013:

As lutas sociais iniciadas em 2013 nas cidades brasileiras tiveram o acesso ao transporte público como bandeira de revolta e união. O que estava sendo colocado à sociedade traduzia, entretanto algo mais que uma disputa pelo valor da tarifa do transporte coletivo, tema usado como estopim do processo (Balbim, 2016, p. 14).

Segundo o autor, quanto mais a cidade cresce, maiores são os desafios que inclinam para a segregação social. Por conseguinte, reduzir os efeitos da exclusão social torna-se um desafio cada vez maior diante das desigualdades entre as classes sociais, especialmente sob a ótica do crescimento urbano. Nesse contexto, a falta de equidade representa um obstáculo significativo para o planejamento adequado das cidades (Balbim, 2016).

De acordo com Carvalho e Brito (2016), é responsabilidade dos gestores públicos promover um sistema de mobilidade urbana mais equitativo do ponto de vista social, que seja financeiramente viável e que não exclua as camadas mais pobres da população, ao mesmo tempo em que busque minimizar os impactos negativos ao meio ambiente e à sociedade. Para alcançar esse objetivo, segundo o autor, diversos desafios precisam ser enfrentados, como a falta de integração entre

as políticas de desenvolvimento urbano e o planejamento da mobilidade, a ausência de políticas permanentes de financiamento e investimento em infraestrutura de transporte público, a inexistência de medidas que desestimulem o uso excessivo do transporte individual motorizado e compensem suas externalidades negativas, o envelhecimento populacional e seus impactos na mobilidade e nos custos do transporte público, além da necessidade de reformular o modelo regressivo de financiamento do setor atualmente vigente no Brasil.

Importante observar que a marginalização social implica em moradias cada vez mais distantes dos centros comerciais que reiteradamente corroboram para um cenário de privação do Direito Fundamental ao trabalho livre, justo e remunerado de acordo com o artigo 6º da Constituição Federal de 1988. Consequentemente, isso provoca efeitos como o aumento do desemprego, da violência e, por conseguinte, da aquisição de motos (transporte individual) por financiamentos ou consórcios que, por sua vez, desencadeiam aumento do endividamento dos adquirentes das motos. Neste “contexto de estresse”, verifica-se ainda recorrentes acidentes envolvendo motociclistas.

Dessa forma, Balbim (2016) nos convida a refletir sobre o papel das motocicletas nos centros urbanos, não apenas sob a ótica da mobilidade, mas também considerando o contexto mais amplo da cidade e as dinâmicas sociais que influenciam a escolha por esse meio de transporte. A opção pela motocicleta, nesse cenário, surge como uma resposta a um conflito social, qual seja a incapacidade do transporte público de atender adequadamente às necessidades de deslocamento das classes mais vulneráveis. Diante disso, muitos trabalhadores que não dispõem de recursos suficientes acabam recorrendo à compra de motos financiadas, o que, por sua vez, contribui para o aumento do número de acidentes envolvendo motociclistas nas áreas urbanas.

2.3 Fatores de risco e vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito

Vasconcellos (2016, p. 69) afirma que o impacto mais importante da mobilidade é relativo à segurança no trânsito. Nesse sentido, a análise dos fatores de risco e da vulnerabilidade dos motociclistas envolve, inicialmente, considerações sobre a organização do trânsito e seus diversos elementos, como a sinalização

viária, a atuação dos agentes de trânsito, bem como as campanhas de educação e conscientização.

Conforme apontam Lessa e Lobo (2021), grande parte dos fluxos urbanos é regulada por diferentes instrumentos materiais, entre os quais se destacam as leis e os veículos de comunicação, ambos utilizados como ferramentas para orientar e promover formas mais conscientes de circulação nas cidades.

Segundo Zanon e Brisotto (2020), a realidade do trânsito em relação aos sinistros é indiscutível, uma vez que os acidentes envolvendo motocicletas extrapolam os índices estatísticos disponíveis, refletindo aspectos mais complexos relacionados à imprudência e à imperícia dos condutores. Entre as vítimas, os jovens se destacam de forma preocupante, representando uma parcela significativa dos casos fatais. Diversos fatores contribuem para esse cenário, sendo a velocidade excessiva nas vias urbanas um dos principais agravantes.

Para Rios *et al.* (2019, p. 10):

Os maiores riscos de acidentes de trânsito sustentados pelos condutores de motocicleta decorrem de um conjunto de fatores, dentre os quais se podem destacar as condutas arriscadas assumidas no trânsito por esse grupo, o qual é constituído, em grande parte, por pessoas jovens, com menos experiência na condução de veículos. Tão determinante quanto isso é a falta de investimento em infraestrutura viária capaz de proteger os usuários mais vulneráveis da via, já que, historicamente, o trânsito tem sido um espaço de circulação que privilegia o automóvel em detrimento dos demais usuários, colocados na condição de cidadãos inferiores nesse ambiente, contribuindo, então, para o aumento das tensões entre esses grupos.

Os autores enfatizam que um dos fatores de risco de maior impacto diz respeito aos condutores iniciarem no trânsito jovens e sem experiência. Outro ponto são as vias em condições desfavoráveis e a rivalidade no trânsito entre os motociclistas e os motoristas de automóveis. Esses fatores geram conflitos e desrespeito entre os sujeitos, o que contribui diretamente para a ocorrência de acidentes. Devido à vulnerabilidade estrutural das motocicletas, seus condutores estão mais expostos a lesões graves e gravíssimas, o que eleva progressivamente o número de vítimas fatais.

Ademais, o artigo 202 do CTB trata das ultrapassagens perigosas, especialmente aquelas realizadas pelo acostamento, as quais contribuem significativamente para o aumento dos acidentes envolvendo motocicletas. Tais infrações são classificadas entre graves e gravíssimas, acarretando penalidades como pontuação na carteira de habilitação e, em alguns casos, sua suspensão.

Acidentes de Trânsito Terrestre (ATT) representam uma elevada incidência de lesões, traumas e óbitos. Ao realizar estudo comparativo de acidentes de trânsito entre motoristas e motociclistas em centro urbano de médio porte do interior da Bahia, Rios *et al.* (2019) afirmam que proporções mais elevadas de lesões e de outras repercussões desses eventos recaíram sobre motociclistas. Os autores apontaram, sobretudo, jovens motociclistas, sob relativa vulnerabilidade social, apresentando elevados riscos de acidente de trânsito, com lesões físicas e demanda por serviços de saúde. Em virtude desse cenário e da vulnerabilidade social envolvida, os autores afirmam ser imprescindível a implementação de políticas públicas voltadas à segurança no trânsito, que promovam o respeito coletivo e assegurem meios eficazes de organização e controle da mobilidade urbana.

3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO (PNMU)

O Plano Nacional de Redução de Mortes no Trânsito (PNATRANS) foi instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, por meio da inclusão do artigo 326-A no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Nesse contexto, reforça-se a urgência de Políticas Públicas voltadas à segurança viária, com o objetivo de oferecer suporte estratégico frente à realidade conflituosa observada nas vias urbanas, rurais e rodoviárias. Conforme Aquino *et al.* (2020), Pesquisa Nacional de Saúde realizada em 2013 destaca que, em acidentes envolvendo motocicletas, o risco de morte é significativamente maior devido à vulnerabilidade desse tipo de transporte, especialmente em colisões entre motos ou entre moto e automóvel. De acordo com os autores:

À vulnerabilidade da exposição corporal dos motociclistas, soma-se o comportamento de risco adotado por eles, o que aumenta consideravelmente os riscos de lesões e mortes. A Pesquisa Nacional de Saúde de 2013 mostrou que, nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, o uso de capacete é menos frequente que nas demais regiões. O uso do capacete reduz o risco de morte em 40% e o risco de lesão em 70%. Além disso, as regiões Norte e Nordeste apresentam o menor percentual de municípios inseridos no Sistema Nacional de Trânsito. Como consequência, possuem menor capacidade de fiscalização e investimento na sinalização e manutenção da infraestrutura viária (Aquino *et al.*, 2020, p. 10)

Os autores apontam que os comportamentos que tornam o trânsito inseguro resultam de diversos fatores, entre os quais se destacam a imprudência, a imperícia e o excesso de velocidade. Conforme Balbinot *et al.* (2011), a imprudência se manifesta, por exemplo, quando motociclistas circulam sem capacete e motoristas deixam de realizar vistorias em pneus e freios de seus veículos. Já a imperícia está relacionada à condução de motos e carros por pessoas não habilitadas ou sob efeito de álcool. Essa realidade conflituosa no trânsito se reflete também no município de Imperatriz-MA, onde é significativa a quantidade de acidentes atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).

3.1 O Sistema Nacional de Trânsito

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 1997, o trânsito em qualquer modalidade, nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação, é regido por esse Código. O artigo 1º estabelece que o trânsito, em condições de segurança e preservação da integridade das pessoas, é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.

O trânsito, enquanto fenômeno social e estruturante da dinâmica urbana, demanda a atuação coordenada de diferentes instâncias do poder público. Nesse sentido, a organização e o funcionamento do sistema viário brasileiro são atribuídos a um conjunto de órgãos e entidades que integram o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Este sistema é responsável por uma ampla gama de atividades que vão desde o planejamento e a fiscalização até a educação e formação de condutores. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (Brasil, 1997).

Esse arcabouço institucional visa assegurar a segurança, a fluidez e a equidade no uso das vias públicas, sendo essencial para a efetivação de políticas públicas de mobilidade e prevenção de acidentes. O art. 6º da Lei nº 9.503/1997, por sua vez, estabelece os objetivos e diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com ênfase na segurança viária, no conforto dos usuários, na eficiência logística, na proteção ambiental e na fiscalização eficaz para garantir o cumprimento dessas diretrizes.

O objetivo central é assegurar à sociedade um trânsito mais digno e seguro, combatendo comportamentos inadequados, como o excesso de velocidade na condução de veículos, considerada uma das principais causas de sinistros. Essa conduta imprudente contribui para um cenário caótico nas vias, resultando frequentemente em acidentes com vítimas fatais, especialmente nas áreas urbanas, onde a desorganização do trânsito é mais evidente.

Ademais, os acidentes de trânsito continuam a ocorrer com frequência, gerando impactos significativos não apenas no plano individual, mas também no coletivo. O Código de Trânsito Brasileiro surge como instrumento regulador com o propósito de mitigar esses conflitos, que provocam sofrimento às famílias das vítimas e afetam diretamente o equilíbrio socioeconômico. A ausência dos acidentados em seus postos de trabalho representa perdas produtivas, enquanto o aumento na demanda por atendimento médico sobrecarrega o sistema público de saúde. Nesse contexto, Gullo (1998, p. 11) destaca que:

A violência no trânsito, decorrente da velocidade, deve ser analisada como um reflexo da estrutura da sociedade contemporânea e passa a ser uma condição dada para o sistema que varia apenas na medida da variação do desenvolvimento econômico da indústria automobilística.

O autor evidencia que o excesso de velocidade revela um modelo social moldado pela lógica da urgência e da produtividade, impulsionado pelas transformações constantes da indústria automobilística. Essa lógica promove a ideia de que quem possui maior poder aquisitivo se desloca mais rapidamente, negligenciando, assim, a segurança individual e coletiva nas vias públicas. Segundo Pereira e Lemos (2003), o trânsito é cenário de instabilidade que provoca insegurança, muitas das vezes em razão do progresso e do desenvolvimento comum no âmbito das cidades. O aumento dos carros e motos nas vias exige um planejamento mais organizado e preparado para as adversidades fruto da realidade anteriormente mencionada e vivenciada diariamente no ambiente urbano.

Nesta pesquisa, considera-se o trânsito característico de cidades de porte médio. Serra (1998) propõe parâmetros que permitem distinguir as cidades médias das pequenas cidades e dos grandes centros urbanos, especialmente sob a ótica econômica. As cidades médias apresentam uma estrutura urbana mais complexa que as pequenas, embora não se equiparem aos espaços industriais característicos das grandes metrópoles. Imperatriz, no estado do Maranhão, insere-se nesse modelo intermediário e configura-se como objeto deste estudo, particularmente pelas fragilidades que apresenta em relação à segurança no trânsito e aos altos índices de acidentes. Nesse contexto, o município detém competência e legitimidade para atuar no fortalecimento da organização e gestão do sistema viário local.

Segundo Lobato e Zaganell (2024, p. 88):

Em relação ao direito à cidade, embora a Constituição Federal não o mencione expressamente como um direito universal ou individual, ele o contempla implicitamente ao abordar a democracia, o meio ambiente, o desenvolvimento sustentável e o uso racional do solo. Nos art. 182 e 183, que tratam da política urbana, destaca-se a função social da cidade com meio de garantir o bem-estar de seus habitantes.

Os autores destacam o papel das cidades na promoção de uma atuação democrática voltada à preservação ambiental, ao uso racional do solo e a outras ações relacionadas ao ordenamento urbano. Nesse contexto, a Constituição Federal de 1988, conforme dispõe o artigo 182, reforça que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (...)” (Brasil, 1988).

Com base no princípio constitucional de que cabe à política urbana ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, a organização do trânsito torna-se um elemento central para garantir mobilidade segura, equitativa e sustentável. Nesse sentido, o enfrentamento dos altos índices de sinistros nas vias urbanas e rurais exige não apenas ações pontuais, mas políticas públicas integradas e orientadas por diretrizes nacionais. É nesse contexto que se insere o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que visa estruturar estratégias de prevenção e combate à violência no trânsito, alinhadas aos princípios do desenvolvimento urbano e da segurança viária.

3.2 O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)

Refletir sobre a mobilidade urbana implica adotar um planejamento estratégico que considere não apenas a fluidez do tráfego, mas também a segurança de todos os usuários das vias. O crescente número de acidentes de trânsito tem gerado grande preocupação, revelando um desequilíbrio entre a existência das leis e a infraestrutura viária, que muitas vezes não atende adequadamente às necessidades de pedestres, ciclistas e condutores de veículos motorizados. Os altos índices de mortalidade no trânsito mobilizam tanto o poder público quanto a sociedade civil, demandando respostas mais eficazes. Com esse objetivo, foi instituído o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), por meio da Lei Federal nº 13.614/2018, como complemento à Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro). O plano foi desenvolvido de forma integrada, com a participação de órgãos das áreas de saúde, trânsito, transporte e

justiça, visando à construção de políticas mais abrangentes e coordenadas para a redução da violência no trânsito.

Dessa forma, a Lei nº 13.614/2018 estabelece que o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) deve contemplar mecanismos que garantam a participação ativa da sociedade no cumprimento das metas propostas. Além disso, prevê a ampla divulgação das ações de fiscalização, das metas e dos prazos definidos, por meio de balanços anuais acessíveis ao público, inclusive via internet. O plano também deve incluir campanhas permanentes de informação, educação e conscientização, com o objetivo de fomentar uma cultura de segurança no trânsito. A partir de sua implantação, a norma ainda prevê o reconhecimento de gestores públicos e privados que contribuírem de forma significativa para a redução de acidentes e vítimas no trânsito, reforçando a importância da corresponsabilidade entre diferentes setores na promoção da mobilidade segura (Brasil, 2018).

Neste sentido, a Código de Trânsito, passou a vigorar acrescido do art. 326-A, tendo sido reformulado pela Lei nº 14.599/2023. Tal dispositivo determina que a atuação dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no âmbito do PNATRANS, deve estar prioritariamente voltada ao cumprimento de metas anuais de redução do índice de mortes no trânsito, calculado por grupo de habitantes. Essa apuração deve ocorrer anualmente em cada unidade da Federação, incluindo o Distrito Federal, com detalhamento dos dados coletados e das ações implementadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, conforme regulamentação do Contran. O dispositivo estabelece ainda que, até o ano de 2030, o índice de mortes por grupo populacional deverá ser reduzido à metade, em relação aos dados registrados no ano de 2020, configurando um compromisso nacional com a preservação da vida no trânsito (Brasil, 2023).

Nesse contexto, a definição de metas nacionais de redução de mortes no trânsito, como previsto no art. 326-A do Código de Trânsito Brasileiro, exige o comprometimento e a atuação articulada dos entes federativos em todas as esferas (federal, estadual e municipal). A efetivação dos objetivos do PNATRANS depende diretamente da capacidade dos gestores públicos locais de implementar ações concretas e eficazes de prevenção, fiscalização e educação para o trânsito. Assim, torna-se fundamental analisar como o poder público municipal tem se posicionado diante desse desafio, especialmente em cidades de porte médio como Imperatriz-

MA, onde a crescente complexidade da mobilidade urbana demanda políticas integradas e soluções adaptadas à realidade local.

3.3 A atuação do poder público local no município de Imperatriz-MA

A atuação do poder público local é um dos pilares fundamentais para a efetivação das metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). No município de Imperatriz-MA, cidade de porte médio e segunda maior do estado do Maranhão, a dinâmica do trânsito reflete os desafios típicos de centros urbanos em crescimento, como a expansão desordenada, a fragilidade da infraestrutura viária e o aumento acelerado da frota de veículos, especialmente motocicletas.

Antes da implementação do PNATRANS, parlamentares da Câmara de Vereadores do Município de Imperatriz-MA já chamavam atenção, em seus pronunciamentos, para a situação crítica do trânsito na cidade, marcada pelo aumento expressivo no número de acidentes e pela fragilidade das políticas públicas de mobilidade urbana. Em 2017, o vereador Zesiel Ribeiro (PSDB) chamou atenção para a ausência de uma engenharia de trânsito eficaz, questionando a atuação da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SETRAN) e destacando a necessidade de um debate técnico com as autoridades competentes.

Segundo o parlamentar na época, dados do SAMU apontavam um crescimento de 10% nos acidentes registrados apenas em janeiro daquele ano, sendo que cerca de 90% desses sinistros envolveram motocicletas, inclusive fora dos horários de pico. Além disso, o vereador identificou como fatores agravantes a má formação de condutores, a precariedade da sinalização viária e a ausência de infraestrutura segura para pedestres. Tais aspectos revelavam um quadro preocupante de desorganização e omissão no planejamento urbano, exigindo ações corretivas urgentes por parte do poder público municipal (Câmara Municipal de Imperatriz, 2017). Ademais, a falta de orientação adequada e a insegurança tem sido comum para os mais vulneráveis, no tocante aos pedestres e aos que possuem transportes com pouca estrutura, facilitando a ocorrência de lesões em caso de acidentes, a exemplo das bicicletas, carroças (consideradas “transporte comum em Imperatriz”) e motos.

Com a instituição do PNATRANS em 2018, reforçou-se a competência do poder público municipal de implementar políticas públicas integradas que contemplem planejamento urbano, fiscalização eficiente, educação para o trânsito e melhorias na mobilidade. A articulação entre os órgãos locais de trânsito, saúde, transporte e segurança, bem como a participação da sociedade civil, mostrou-se essencial para reduzir os índices de sinistros e promover um trânsito mais seguro e funcional na cidade. Dessa forma, serão analisadas nesta seção as principais ações desenvolvidas em Imperatriz-MA no enfrentamento dessa problemática, com base em dados oficiais e em experiências práticas da gestão local.

3.3.1 A atuação da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de Imperatriz

O poder público municipal atua por meio das ações realizadas pelas suas secretarias. Dessa forma, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETRAN) de Imperatriz é o órgão responsável pelo planejamento, fiscalização e organização do tráfego urbano no município, atuando por meio de setores como engenharia de tráfego, fiscalização, educação para o trânsito e atendimento ao público. Entre as ações mais recentes desenvolvidas pela SETRAN, destacam-se a instalação e revitalização da sinalização vertical e horizontal em vias estratégicas, com o intuito de melhorar a segurança e a orientação para condutores e pedestres (Imperatriz, 2025).

A secretaria também promove campanhas educativas em escolas e espaços públicos, com foco na prevenção de acidentes, uso adequado de equipamentos de segurança, como capacetes, e respeito às normas de circulação. Além disso, tem realizado intervenções no fluxo viário, como a readequação de cruzamentos e rotatórias, buscando melhorar a fluidez e reduzir pontos de conflito. As ações de fiscalização foram intensificadas, com operações diárias conduzidas por agentes de trânsito, especialmente voltadas ao controle de motocicletas, que lideram os índices de acidentes na cidade (Imperatriz, 2025).

Em 2024, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETRAN) de Imperatriz divulgou um relatório destacando mais de 268 ações de conscientização realizadas ao longo do ano, com o objetivo de promover a educação para o trânsito. Sob o lema “A paz no trânsito começa com você”, diversas iniciativas educativas foram desenvolvidas pelo Departamento de Educação para o Trânsito (DET),

incluindo campanhas permanentes e projetos especiais, amplamente divulgados nos canais oficiais da Prefeitura.

Entre os quantitativos registrados, destacam-se 43 edições da ação “Pé na Faixa”, 41 palestras educativas em escolas, 26 blitzes educativas, 25 ações com abordagem direta ao público e 21 palestras em empresas. Além disso, foram contabilizadas 15 ações de planejamento, 10 intervenções de travessia segura, 12 participações em eventos, 3 edições do “pit stop” educativo, 30 atividades relacionadas ao cartão do idoso, 3 campanhas institucionais, 8 ações integradas com outros órgãos, 4 ações preventivas no período carnavalesco e 1 edição do projeto “Idoso no Trânsito”. O relatório também inclui 4 ações de orientação e fiscalização de vagas preferenciais, 1 participação em seminário, 2 reuniões institucionais e um ciclo de 7 dias de reuniões e inscrições vinculadas à Cavalcada 2024.

3.3.2 O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU 192

Outra frente de atuação do poder público local diz respeito ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU 192. Em Imperatriz-MA, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) mantém uma relação direta com o poder público municipal, sendo gerido pela Secretaria Municipal de Saúde (SEMUS) e integrado à estrutura do Sistema Único de Saúde (SUS). Embora instituído em âmbito federal por meio da Portaria nº 2.048/2002, o SAMU é operacionalizado localmente, cabendo ao município a responsabilidade pela manutenção da frota, contratação de profissionais, funcionamento da central de regulação e execução dos atendimentos pré-hospitalares. O serviço atua em regime de cofinanciamento entre os entes federativos, mas é o município que responde pela gestão diária, inclusive na articulação com outras pastas, como a Secretaria de Trânsito e Transportes (SETRAN), em ações conjuntas de prevenção e educação viária. Dessa forma, o SAMU constitui uma ferramenta essencial da política municipal de saúde e mobilidade, contribuindo significativamente para o socorro às vítimas de acidentes, que compõem uma parte expressiva das ocorrências atendidas em Imperatriz.

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192) atua em Imperatriz desde 2005, tendo sido oficialmente habilitado por meio da Portaria nº 326, de 4 de março de 2005, do Ministério da Saúde. Para garantir a qualidade e a eficácia no

atendimento das ocorrências de urgência e emergência, os socorristas passam por treinamentos constantes, capacitando-se para agir com profissionalismo diante de situações críticas. Entre essas ocorrências, destacam-se os acidentes de trânsito, que frequentemente envolvem vítimas com traumas graves, risco iminente de morte, sangramentos internos ou externos e, em casos mais severos, amputações.

Diante do crescente número de sinistros viários, o SAMU tem enfrentado uma realidade desafiadora no município de Imperatriz-MA. Com o objetivo de compreender melhor esse cenário, foram solicitados dados operacionais referentes ao período de 2020 a 2025. Contudo, a coordenação regional informou que, devido a um problema técnico nos sistemas da unidade, os registros entre 2020 e setembro de 2023 foram perdidos, limitando a análise detalhada do histórico recente de atendimentos.

Com o objetivo de compreender a magnitude e os impactos dos acidentes de trânsito no município de Imperatriz-MA, este trabalho apresenta, a seguir, uma análise detalhada dos dados quantitativos relacionados às ocorrências atendidas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192). As tabelas incluem registros de atendimentos realizados ao longo dos últimos anos, com foco especial nos sinistros envolvendo motociclistas, que representam a maioria das vítimas. A análise desses dados permite identificar a demanda crescente por serviços de urgência, contribuindo para a reflexão sobre a eficácia das políticas públicas locais de mobilidade urbana e saúde, bem como para a formulação de propostas que visem à redução da morbimortalidade no trânsito.

Tabela 1 - Acidentes envolvendo motos e acidentes com bicicletas em Imperatriz-MA, nos anos: 2023 (out. a dez.), 2024 (jan. a dez.), 2025 (jan. a mar.).

Natureza com Moto e Bicicleta:	2023 (out. a dez.)		2024 (jan. a dez.)		2025 (jan. a mar.)		Total de acidentes e óbitos	
	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos
MOTO X MOTO	48	3	221	0	46	0	315	3
MOTO X CARRO	187	5	757	7	200	3	1.144	15
MOTO X ANTEPARO	174	0	561	3	111	0	846	3

MOTO X BICICLETA	18	0	73	0	14	0	105	0
MOTO X ANIMAL	8	0	23	1	1	0	32	1
MOTO X PEDESTRE	8	0	27	1	6	0	41	1
BICICLETA X ANTEPARO	12	0	60	0	12	0	84	0
BICICLETA X PEDESTRE	2	0	3	0	0	0	5	0
TOTAL	457	8	1.725	12	390	3	2.572	23

Fonte: Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU (2025).

A Tabela 1 mostra que, no período de 18 meses, foram registrados 2.572 acidentes envolvendo motos ou bicicletas, dos quais 23 resultaram em óbito. A natureza mais frequente e letal desses acidentes foi a colisão moto x carro, com 1.144 ocorrências e 15 mortes, representando cerca de 65% dos óbitos do grupo. Também chama atenção o elevado número de colisões moto x anteparo (846 acidentes), refletindo, em muitos casos, excesso de velocidade, distração ou ausência de medidas de segurança urbana (como barreiras, sinalização e iluminação adequadas).

A categoria moto x moto também teve incidência relevante: 315 casos, com 3 mortes. As ocorrências envolvendo bicicletas (como bicicleta x anteparo, ou bicicleta x pedestre) somaram 89 acidentes, sem registro de óbitos, demonstrando, por outro lado, que ainda que frequentes, esses acidentes tendem a ser menos letais — embora evidenciem a vulnerabilidade desses condutores no trânsito.

Observando a Tabela 2 de 166 acidentes no total e 10 óbitos, deste quantitativo 70 acidentes foi envolvendo carro com bicicleta, o que mostra o desrespeito com os mais vulneráveis.

Tabela 2 - Quantitativo de acidentes de trânsito, envolvendo carros em Imperatriz-MA, nos anos: 2023 (out. a dez, 2024 (jan. a dez.), 2025 (jan. a mar.)

Natureza com Carro:	2023 (out. a dez.)		2024 (jan. a dez.)		2025 (jan. a mar.)		Total de acidentes e óbitos	
	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos	Acid.	Óbitos
CARRO X CARRO	7	1	21	4	10	0	38	5
CARRO X ANTEPARO	7	0	23	1	5	0	35	1
CARRO X BICICLETA	15	0	43	0	12	0	70	0
CARRO X ANIMAL	0	0	0	0	0	0	0	0
CARRO X PEDESTRE	4	1	14	2	5	1	23	4
TOTAL	33	2	101	7	32	1	166	10

Fonte: Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU.

A Tabela 2 reúne os dados de acidentes envolvendo automóveis, totalizando 166 registros e 10 mortes. Embora esse número seja significativamente menor em volume comparado aos acidentes com motos, chama a atenção a taxa de letalidade proporcionalmente mais alta. Por exemplo, nas 38 colisões carro x carro, houve 5 mortes, enquanto os atropelamentos por carro x pedestre somaram 23 casos e 4 óbitos, revelando alto risco para os mais vulneráveis.

Outro dado sensível é que 70 acidentes envolveram carros e bicicletas, sem mortes, mas indicando a fragilidade da segurança para ciclistas — o que pode refletir ausência de ciclovias, campanhas educativas e sinalização adequada. A ausência de registros de carro x animal pode refletir falhas de notificação ou pouca relevância estatística.

O panorama revelado pelos dados evidencia um trânsito em situação alarmante, com predominância de acidentes com motocicletas e crescimento constante da violência viária. A imprudência, a imperícia, e a falta de fiscalização eficaz se refletem nas colisões repetidas entre os mesmos tipos de veículos e no

número significativo de óbitos. Além disso, os dados expõem a vulnerabilidade de ciclistas e pedestres, sobretudo frente à ausência de infraestrutura adequada e de políticas de mobilidade segura.

O volume de acidentes e mortes reforça a urgência da implantação de políticas públicas estruturadas que envolvam: reforço na educação para o trânsito, investimento em engenharia viária, ampliação da fiscalização e melhorias no atendimento às vítimas, especialmente após a extinção do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Seguro DPVAT), assunto a ser discutido na seção 4.

A realidade trazida pela análise dos dados quantitativos sobre os acidentes de trânsito registrados em Imperatriz-MA entre outubro de 2023 e março de 2025 é reforçada qualitativamente pela entrevista realizada em junho de 2025 com uma médica socorrista do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), que atua na linha de frente dos atendimentos na região.

Com base na entrevista realizada com a médica socorrista do SAMU Regional de Imperatriz-MA, é possível destacar aspectos essenciais que refletem a complexa realidade do trânsito na cidade. Primeiramente, a profissional enfatizou a alta frequência de acidentes envolvendo motocicletas, o que converge com os dados quantitativos anteriormente analisados. O uso intensivo desse tipo de veículo, aliado à circulação de bicicletas e até mesmo carroças — elementos culturais ainda presentes —, amplia a complexidade do tráfego urbano, contribuindo para o elevado índice de colisões e quedas. Ao ser indagada se existem locais em que se observa mais recorrência de acidentes, a medida destacou:

Há sim, sobretudo aqueles que são um pouco mais perto do centro da cidade, aqueles que o fluxo aumenta de acordo com o fluxo de movimento de entrada para trabalho ou saída do trabalho. Entre 7h e 8h da manhã, 12h, 19h e 20h da noite, e também em dia de evento. Por conta da ingestão de bebida alcoólica dos motoristas, uma coisa que é proibida, mas, que é frequente, isso é comum em qualquer tipo de festa que tenha, inclusive no final de ano, aumenta o número de mortos (Socorrista SAMU).

Outro ponto relevante diz respeito às deficiências estruturais das vias públicas. A profissional relatou que buracos e falhas no pavimento foram causas frequentes de acidentes no passado recente. Embora reconheça que a cidade passa por melhorias, ainda há muito a ser feito no que diz respeito à reorganização do espaço urbano.

Também foi questionado à médica socorrista de que forma a estrutura do SAMU tem se adequado ao aumento dos atendimentos para acidentes de trânsito nos últimos anos. De acordo com a médica:

A adequação recente foi o aumento do número de ambulâncias, treinamento da equipe, a gente adquiriu não sei ao certo quantas ambulâncias no total, acho que ficamos com nove, e também o treinamento para equipe de outros lugares ao redor que a gente também cuida. As cidades circunvizinhas, a zona rural, por que a gente é uma central de atendimento que vai regular outras cidades, umas 12 cidades, e podemos dar assistência para ambulância que vem de outro município, como por exemplo a quebra de uma USA (Socorrista SAMU).

Dessa forma, a entrevista reforça a percepção de que o cenário do trânsito em Imperatriz-MA é marcado por múltiplas vulnerabilidades, tanto no que se refere à estrutura urbana quanto à sobrecarga dos serviços de urgência, como o SAMU. A atuação da equipe socorrista revela esforço e compromisso, mesmo diante de limitações operacionais e da ampla área de cobertura regional. Ao mesmo tempo, evidencia-se a urgência de investimentos públicos coordenados e contínuos, que não apenas ampliem a capacidade de resposta aos acidentes, mas que também promovam ações preventivas e educativas, aliadas à reestruturação das vias e à fiscalização efetiva. A fala da profissional, pautada pela experiência cotidiana, lança luz sobre as demandas reais de uma cidade em crescimento e a necessidade de políticas públicas que integrem saúde, mobilidade e segurança viária de maneira eficiente e equitativa.

4 ASSISTÊNCIA ÀS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO: impactos da extinção do Seguro DPVAT

Acidentes de trânsito, embora muitas vezes naturalizados na rotina das cidades, configuram eventos súbitos e potencialmente devastadores, tanto no plano físico quanto no emocional e financeiro das vítimas. Ainda que algumas ocorrências envolvam apenas danos materiais, é comum que resultem em lesões leves, graves ou gravíssimas, além de traumas psicológicos que comprometem a qualidade de vida dos envolvidos. Em casos mais críticos, as vítimas dependem de atendimentos emergenciais, internações hospitalares e reabilitações prolongadas, o que pode levar a uma sobrecarga dos serviços públicos de saúde, cujo acesso deve ser universal e igualitário, conforme estabelece a Constituição Federal em seu art. 196:

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação (Brasil, 1988).

Estudos realizados por Scarmagnan *et al.* (2018) demonstram que, mesmo em acidentes aparentemente simples, as consequências clínicas podem demandar estrutura de atendimento de média complexidade. Segundo os autores, muitos dos acidentados chegam à Unidade de Pronto Atendimento (UPA) com lesões em membros ou politraumatismos, evidenciando que, além dos prejuízos materiais, há uma demanda significativa por assistência médica imediata, especialmente quando o socorro é realizado por serviços especializados.

Segundo Sousa *et al* (1999) frequentemente as vítimas de acidente nas vias públicas sofrem com quadros de lesões físicas, como fraturas, entorses, luxações e contusões, além de traumas cranioencefálicos e lesões nos tecidos moles. Também são frequentes traumas emocionais, como transtorno de estresse pós-traumático, ansiedade e dificuldades de sono, que podem afetar a saúde mental e a qualidade de vida das vítimas. Em muitos diagnósticos são necessárias internações hospitalares, para que o paciente traumatizado seja acompanhado conforme a necessidade específica do caso clínico.

De acordo com Scaramussa e Sá (2020, p. 11)

Com relação às internações hospitalares, apesar de ainda haver escassez de estudos, os dados obtidos do Sistema de Informações Hospitalares do Sistema Único de Saúde (SIH/SUS) permitem a realização de análises que extrapolam o âmbito financeiro, permitindo inferir, também, sobre o comportamento epidemiológico da morbidade hospitalar por causas externas e acidentes terrestres. Informações, estas, que são fundamentais para o desenvolvimento de políticas de saúde pública.

Desse modo, além dos danos materiais, os acidentes podem causar lesões de natureza leve, grave ou gravíssima nas vítimas, podendo haver ainda a ocorrência de óbitos. Quando esses sinistros acontecem com pessoas de baixa renda e/ou em estado de vulnerabilidade social, o suporte à vítima e o acolhimento por parte do Estado revela-se ainda mais necessário, em razão de desestrutura financeira e social do indivíduo que foi vitimado em um acidente de trânsito.

Neste contexto, a assistência adequada a quem sofre acidentes de trânsito é uma responsabilidade que historicamente foi amparada, em parte, pelo Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), criado para indenizar vítimas — condutores, passageiros ou pedestres — independentemente de comprovação de culpa. No entanto, com a publicação da Lei Complementar nº 207, de 16 de maio de 2024, que oficializou a extinção do DPVAT, essa proteção foi interrompida, gerando sérios impactos sociais e jurídicos, sobretudo para as populações em situação de vulnerabilidade. A suspensão dos pagamentos de indenizações a partir de 31 de dezembro de 2023 comprometeu o acesso a recursos essenciais justamente nos momentos mais críticos de necessidade.

Em substituição ao Seguro DPVAT, foi proposto o SPVAT (Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito), cuja estrutura foi alvo de críticas por não apresentar as garantias de um seguro tradicional. Segundo Santos (2024):

SPVAT não é um seguro, nem os “prêmios” são prêmios de seguros, mas tributos, criados sem a devida legitimidade constitucional. O “prêmio” do SPVAT parece, de fato, uma contribuição social bastante *sui generis*. Além disso, não é administrado por uma seguradora, não está baseado em mutualismo e não garante o pagamento de qualquer indenização, a não ser que haja recursos disponíveis. Mostra claramente a insegurança jurídica.

Porém, esse cenário de incertezas foi agravado pela revogação da LC nº 207 pela Lei Complementar nº 211, de 30 de dezembro de 2024, deixando um vácuo institucional e administrativo em relação à assistência às vítimas de acidentes.

Diante disso, este capítulo busca analisar os impactos da extinção do Seguro DPVAT, considerando suas implicações para a rede de proteção social às vítimas de trânsito, especialmente em contextos de desigualdade. A discussão parte de uma abordagem que considera tanto o funcionamento do sistema público de saúde quanto os aspectos legais e financeiros envolvidos na transição entre o DPVAT e o controverso SPVAT, destacando os riscos sociais da fragilização de mecanismos de apoio às vítimas.

4.1 Seguro DPVAT: histórico e função social

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) foi criado em 1974, por meio da Lei nº 6.194/74, com o objetivo de indenizar vítimas de acidentes de trânsito, independentemente de quem fosse o culpado pelo sinistro. Sua criação se fundamentou na necessidade de assegurar uma rede mínima de proteção social às vítimas de acidentes viários, especialmente em um país com grande desigualdade socioeconômica e altos índices de acidentes.

Importante destacar que a Lei nº 6.194/74 que instituiu o DPVAT se pautou em um arcabouço normativo composto pelo Decreto-Lei nº 73, de 1966, responsável pela Sistema Nacional de Seguros Privados, o qual autorizou expressamente, em seu art. 20, alínea “I”, a criação de seguros obrigatórios voltados à cobertura de danos pessoais causados por veículos terrestres. Complementarmente a esse marco, teve-se o Decreto nº 61.867, de 1967, que, por sua vez, regulamentou o funcionamento do sistema de seguros privados, disciplinando a organização das seguradoras, a fiscalização estatal e a operação de seguros obrigatórios. Embora não mencionasse diretamente o DPVAT, o decreto foi essencial para estruturar o funcionamento prático e legal do seguro obrigatório previsto em 1966, oferecendo as bases técnicas e administrativas que sustentaram a criação do DPVAT anos depois.

Dessa forma, a partir de 1974, o DPVAT passou a cobrir despesas médicas e hospitalares (DAMS), invalidez permanente e morte, contemplando tanto motoristas quanto passageiros e pedestres, o que o caracterizou como um instrumento de alcance universal. A natureza do seguro era indenizatória, de responsabilidade civil obrigatória, sendo seu pagamento financiado por todos os proprietários de veículos automotores por meio de taxa anual vinculada ao licenciamento.

Segundo Santos (2024) o Convênio DPVAT possuía estrutura *sui generis* gerida no âmbito da Federação Nacional das Seguradoras (FENASEG). A gestão do DPVAT se dava por meio de convênios, especialmente entre as seguradoras habilitadas (organizadas sob o consórcio Lider-DPVAT) e a União, via Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). Esse convênio operacional era uma forma de administração coletiva do fundo do seguro, porém não descaracterizava sua natureza jurídica principal, que permanecia sendo de seguro público de adesão obrigatória, com fins indenizatórios. Por meio do Convênio, organizava-se o recolhimento de prêmios, o pagamento de sinistros e outras atividades, como a investigação de fraudes.

De acordo com Ferreira (2021), a função social do DPVAT se revelava na proteção a indivíduos em situação de vulnerabilidade, promovendo justiça distributiva ao minimizar os efeitos socioeconômicos dos acidentes. Tratava-se de um mecanismo que, ao transferir parte do risco individual para o coletivo, buscava concretizar princípios constitucionais como o da dignidade da pessoa humana e o acesso universal à saúde.

Além disso, o seguro DPVAT contribuía diretamente com o Sistema Único de Saúde (SUS), dado que parte dos recursos arrecadados era destinada ao custeio de atendimentos médicos e campanhas educativas de prevenção de acidentes, conforme estabelecido por lei. Nesse sentido, sua função transcendia o aspecto puramente indenizatório, alcançando também a promoção de políticas públicas.

Contudo, como demonstram os dados analisados nos estudos de Scarmagnan (2018) e na legislação recente (Brasil, 2024), a extinção do DPVAT e uma tentativa de transição para o SPVAT (criado pela LC nº 207/2024 e revogado ainda no mesmo ano pela LC nº 211/2024) geraram uma lacuna significativa na proteção das vítimas, comprometendo a segurança jurídica e social da população. Com o fim do fundo de indenizações do DPVAT e a interrupção dos pagamentos a partir de 2023, milhões de brasileiros ficaram desamparados, sobretudo os de baixa renda, que dependiam desse suporte financeiro para enfrentar as consequências de acidentes.

Segundo Castro (2025):

Os sinistros de trânsito são uma das principais causas de mortes não naturais e invalidez do mundo. O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever do Estado (cf. Constituição Federal, art. 144, § 10 e

Código de Trânsito, art. 1º, § 2º). Diversos consensos internacionais indicam que o “seguro obrigatório” é componente importante para a promoção da segurança no trânsito, dentre eles a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030” promovida pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Desse modo, a Organização Mundial da Saúde (OMS) enfatiza que o “seguro obrigatório” é importante para a segurança no trânsito, o que é corroborado pela mobilização por ela criada nesse sentido, qual seja a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030”. Ao ir na contramão desse movimento, o Brasil se mostra vulnerável diante da Lei Complementar nº 207/2024, que extinguiu Seguro DPVAT.

A extinção do seguro DPVAT é pouco conhecida até mesmo entre profissionais da saúde, conforme informação levantada em entrevista relatada na seção 3.3 deste trabalho, o que evidencia uma grave falha na comunicação institucional. Essa ausência de informação repercute diretamente na vulnerabilidade das vítimas, especialmente as de baixa renda, que perdem o amparo financeiro necessário para custear seu tratamento. Soma-se a isso a fragilidade no encaminhamento social e a limitada atuação interinstitucional, que, embora existente, carece de intensidade e continuidade para gerar impacto efetivo na redução dos acidentes.

A entrevista relatada na seção 3.3 reforça, de forma direta e prática, a importância de um sistema de proteção social estruturado para as vítimas de acidentes de trânsito. O DPVAT, mesmo com suas limitações, cumpria essa função. Com sua extinção e a falha de alternativas eficazes, o poder público local e regional se vê pressionado a reorganizar fluxos de atendimento, comunicação e garantia de direitos. Além disso, o desconhecimento da população e até mesmo de profissionais da saúde sobre o fim do seguro evidencia falhas sérias na gestão pública da informação.

4.2 Implicações para a responsabilidade do Estado e dos entes privados

O DPVAT possuía natureza jurídica de seguro de responsabilidade civil obrigatório, com caráter indenizatório e social, tendo operado com base no princípio do mutualismo, típico dos contratos de seguro, nos quais todos os proprietários de veículos contribuíam para a formação de um fundo comum, de onde saíam as indenizações às vítimas de acidentes de trânsito. Com sua extinção e a tentativa de

criação do SPVAT, observou-se que a substituição intencionada se daria por uma estrutura que não possui características clássicas de um seguro. Segundo Castro (2025), o SPVAT não seria um “seguro” em sentido técnico, tratando-se de novo e irregular tributo criado com finalidade arrecadatória preponderante, em vez de indenizatória. O autor, em seu estudo, mostra a distorção da arrecadação para fins fiscais, concluindo que o SPVAT não possuía natureza securitária, assemelhando-se mais a um tributo que iria somente aumentar a arrecadação e a responsabilidade obrigatória ao contribuinte.

Ainda segundo Castro (2025), cerca de 17% das receitas seriam destinadas ao “equacionamento de eventual déficit do DPVAT referente a sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2023” (LC n. 207/2024, art. 17), o que em sua visão se trataria do inverso do “seguro”. Isto porque a natureza de “seguro” se destina a cobertura de riscos futuros.

Segundo o Portal Tributário (2025):

A própria Lei instituidora do SPVAT, em seu artigo 21, estipula que “As disposições do Decreto-Lei nº 73 de novembro de 1966, e da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), não serão aplicadas às operações do SPVAT e ao agente operador”, descaracterizando, assim, o seu pagamento com o vínculo securitário e consumerista, indiretamente trazendo-o ao alcance do direito tributário.

Dessa forma, observa-se que, para os novos sinistros, as indenizações somente seriam consideradas após a quitação do passivo referente às obrigações anteriores, sem que a SUSEP tivesse apresentado estudo técnico que fundamentasse a viabilidade do novo modelo que estava sendo proposto. De acordo com dados apresentados por Castro (2025), cerca de 97% das receitas a serem arrecadadas com os prêmios do SPVAT não possuíam natureza tipicamente securitária, o que comprometeria a estrutura conceitual do seguro. Nesse cenário, é importante destacar que tal iniciativa seguia de encontro à Constituição Federal de 1988, em seu artigo 144, § 10, bem como ao disposto no artigo 1º, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelecem que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever do Estado (BRASIL, 1988; 1997).

Além disso, o artigo 30, inciso VII, da Constituição Federal de 1988, estabelece que compete aos municípios, com a cooperação técnica e financeira da União e dos Estados, prestar os serviços de atendimento à saúde da população. Essa disposição reforça a competência comum dos entes federativos na proteção

social, especialmente no que diz respeito à assistência às vítimas de acidentes de trânsito. No entanto, a tentativa de substituir o DPVAT pelo SPVAT mostrou-se incompatível com os princípios constitucionais vigentes, uma vez que o novo modelo não assegurava cobertura universal, tampouco garantia o pagamento de indenizações de forma automática, como previsto no modelo anterior.

O SPVAT, ao abandonar a lógica mutualista e operar sob um regime tributário duvidoso, gerou insegurança jurídica e desproteção social, especialmente para as populações mais vulneráveis. Sua posterior extinção, consagrada com a revogação pela Lei Complementar nº 211, de 30 de dezembro de 2024, expôs a fragilidade da política pública construída sem fundamento técnico sólido e sem respeito à função social do seguro obrigatório. O ordenamento jurídico brasileiro, ao atribuir ao Estado o dever de assegurar um trânsito seguro e prestar assistência às vítimas, revela-se incongruente com a ausência atual de um instrumento eficaz e legitimado para cumprir essa função, gerando um vácuo institucional que compromete os direitos fundamentais à saúde, segurança e dignidade humana.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o art. 304 dispõe que constitui crime deixar o condutor de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente por justa causa, omitir-se de solicitar auxílio à autoridade pública (Brasil, 1997). Essa previsão legal reafirma a responsabilidade individual diante de um sinistro. No entanto, é igualmente grave a omissão do Estado, que, ao não atuar conforme os princípios fundamentais da dignidade da pessoa humana e da garantia dos direitos sociais, falha em sua função de garantidor, especialmente no que se refere à oferta de tratamento de saúde e amparo às vítimas de acidentes de trânsito. Tal omissão compromete a efetividade dos direitos fundamentais, tornando o poder público corresponsável pelas consequências sociais da desassistência.

4.3 Fundamentos para um novo modelo de seguro obrigatório de trânsito

Diante das instabilidades jurídicas e operacionais que marcaram o fim do Seguro DPVAT e a tentativa fracassada de substituição pelo SPVAT, faz-se necessário buscar alternativas e propostas para um novo modelo de seguro obrigatório que resgate sua função social e sua legitimidade constitucional. Tal resgate deve partir, pelo menos, de dois eixos considerados fundamentais para a

reformulação do sistema: a segurança jurídica e a reafirmação de sua finalidade social e constitucional.

No que concerne à segurança jurídica, é importante lembrar que o modelo tradicional do DPVAT, criado pela Lei nº 6.194/1974, estava sustentado por normas claras e previsíveis, o que conferia estabilidade institucional e garantia de direitos às vítimas de acidentes de trânsito. A proposta de reestruturação deve partir, portanto, da manutenção de sua natureza como seguro de responsabilidade civil obrigatório, regulado pelo setor de seguros privados e fiscalizado pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). Ao contrário do SPVAT, que assumiu feições tributárias sem observância plena ao sistema constitucional tributário, o novo modelo deve respeitar os princípios do direito securitário, mantendo a lógica contratual e mutualista, que é característica dos seguros.

Ressalta-se que as seguradoras autorizadas, no caso, devem possuir obrigações legais rígidas e submetidas ao controle estatal, garantindo que os recursos arrecadados sejam utilizados com transparência e finalidade pública, de modo a não recair na argumentação de fraudes e falta de fiscalização que, entre outros motivos, levaram à extinção do Seguro DPVAT. Há, portanto que se buscar tanto a eficiência da iniciativa privada na operação do seguro, quanto a presença do Estado como garantidor da justiça social e da universalidade no atendimento às vítimas.

Quanto à finalidade social e constitucional do seguro obrigatório, há ainda que se resgatar o vínculo que este deve ter com direitos fundamentais como a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, CF), o direito à saúde (art. 196, CF) e à segurança pública (art. 144, CF). Uma nova proposta deve, pois, garantir a continuidade do pagamento de indenizações automáticas, céleres e desburocratizadas às vítimas ou seus familiares, bem como a destinação de parte dos recursos ao Sistema Único de Saúde (SUS) e a programas de educação para o trânsito. Há ainda que se incluir mecanismos de participação social, controle público e fiscalização por órgãos como a SUSEP e o Tribunal de Contas da União (TCU), de modo a assegurar a legalidade, a eficiência e a transparência na gestão do fundo.

Assim, um novo modelo de seguro obrigatório, baseado nesses aspectos fundamentais, não apenas resgataria a confiança da população e dos operadores do direito, como também reforçaria o papel do Estado na promoção da justiça social e

na proteção das vítimas de trânsito, oferecendo uma solução juridicamente sólida e socialmente eficaz para o vácuo deixado pela extinção do DPVAT.

5 CONCLUSÃO

Esta pesquisa buscou retratar os entraves vivenciados no trânsito, observando os altos índices de acidentes envolvendo motos, carros ciclistas, pedestres, dentre outras situações, a exemplo de colisões de moto e/ou carro com anteparo tendo como local de estudo a cidade de Imperatriz. Diante disso analisou a extinção do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (Seguro DPVAT), que foi extinto pela Lei Complementar nº 207/24, e os possíveis impactos para esta cidade, que possui porte médio, ou seja, um alto índice populacional e mobilidade urbana insuficiente, tendo em vista a insegurança no trânsito. Esta pesquisa mostrou o quantitativo dos sinistros em um período de outubro de 2023 a março de 2025.

De acordo com os dados levantados, e tendo em vista a realidade do trânsito em Imperatriz foi possível entender a importância desta pesquisa, pois foi percebido o elevado número de traumatizados em apenas dezoito meses de recorte espacial, um considerado número de vítimas fatais. A partir disso, é possível abstrair que tal situação possui impactos/repercussões também em outras esferas, tais como o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) e os postos de trabalho dos acidentados, além do inchaço nos hospitais de emergência em Imperatriz, como o Hospital Municipal de Imperatriz (HMI) que, além das vítimas deste município, atende também outras demandas devido à pactuação do SUS em quase toda a região Tocantina.

Assim, com base nessas afirmações e na entrevista com a médica socorrista do SAMU realizada nesta pesquisa, fica claro que os acidentes no trânsito podem ser considerados como uma calamidade de saúde pública, onde se constatou que os acidentados em Imperatriz apresentam um certo padrão: a maioria dos acidentes possui envolvimento com motocicletas. Neste sentido, a extinção do seguro DPVAT pela Lei Complementar nº 207/24 aumentou ainda mais a fragilidade em relação às vítimas de acidentes de trânsito em Imperatriz-MA.

Conclui-se, portanto, que a atual configuração da mobilidade urbana imperatrizense aponta para necessidade de conscientização da sociedade como um todo, para a importância de resgate de um seguro como o DPVAT, visto que de forma direta ou indireta esta situação não envolve somente as vias logísticas e as vítimas, os socorristas e os hospitais, mas também os familiares e empregadores

que também perdem com os alarmantes índices de acidentados, uma vez que alguns vitimados são os provedores das famílias e empregados das empresas que diminuem seu contingente laboral.

Dessa forma, evidencia-se a importância desta pesquisa a nível de conscientização das leis e de suas atuações na vida das pessoas, também pelo fato dos acidentes serem um desequilíbrio no ambiente social, destruindo vidas, e alterando a dinâmica do mercado de trabalho por meio da perda de provedores, pais, mães, funcionários, e provocando alterações negativas, orfandade, ou seja, os filhos das vítimas fatais na dinâmica dos acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCOFORADO, Fernando. **As revoluções nos meios de transporte desde a pré-história à era contemporânea e sua evolução futura**. 2023.

ALMEIDA, Evaristo. **Mobilidade Urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. 86 p.

BALBINOT, Amanda; ZARO, Milton; TIMM, Maria. **Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito**. Revista Ciências & Cognição 2011; Vol 16

AQUINO, É. C. DE.; ANTUNES, J. L. F.; MORAIS NETO, O. L. DE. Mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil (2000-2016): capitais versus não capitais. **Revista de Saúde Pública**, v. 54, p. 122, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/s1518-8787.2020054001703> . Acesso em 14 jun. 2025.

ARAÚJO, Julyver Modesto de. **As alterações legislativas do código de trânsito brasileiro**. Saúde Ética & Justiça , São Paulo, SP, Brasil, v. 12, n. 1-2, p. 1–4, 2007. DOI: [10.11606/issn.2317-2770.v12i1-2p1-4](https://doi.org/10.11606/issn.2317-2770.v12i1-2p1-4). Disponível em: <https://revistas.usp.br/sej/article/view/44113>. Acesso em: 1 jul. 2025.

BALBIM, Renato. **Cidade e Movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea, p.14, ITDP, 2016.

BRASIL, Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL, Lei nº 14.599/2023, de 19 de jul. de 2023 – Código de Trânsito Brasileiro art. 326 A, disponível https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023, acesso 24 de jul de 2025

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 20 de jul. 2025.

BRASIL, Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018 - Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Brasília: Presidência da República, 2018

BRASIL, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Cria o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), art.1º §1º, https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado
Acesso em: 24 de jul. 2025

CARVALHO, Claudio Oliveira; BRITO, Filipe Lima. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 103–132, 2016. DOI: 10.7213/rev.dir.econ.socioambienta.07.002.AO06. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/direitoeconomico/article/view/5825>. Acesso em: 24 de jul. 2025.

CASTRO, Adriano. **SPVAT era um novo tributo disfarçado de seguro**. Disponível em <https://www.abla.com.br/artigo/spvat-era-um-novo-tributo-disfarcado-de-seguro>. Acesso em: 24 de jul de 2015.

DIAS, André; REZENDE, Paulo. **ACESSO À JUSTIÇA NO BRASIL: desafios e perspectivas para efetivação dos direitos fundamentais**. Revista Ibero Americana de Humanidade, ciências e Educação, São Paulo, V. 10, 2024.

LOBATO, Carvalho, J.; ZAGANELLI, Vetis M. Municipalização do trânsito no Brasil: o princípio da subsidiariedade e o direito à cidade como materializadores da gestão do trânsito pelos municípios. **REVISTA DA AGU**, [S. l.], v. 23, n. 4, p 88 2024. DOI: 10.25109/2525-328X.v.23.n.4.2024.3568. Disponível em: <https://revistaagu.agu.gov.br/index.php/AGU/article/view/3568>. Acesso em: 18 jul. 2025.

FERREIRA, Paulo César Pêgas. **COM A EXTINÇÃO DO SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRES (DPVAT), QUEM VAI PAGAR ESSA CONTA?** Radar | 67 | set. 2021

GULLO, Álvaro de Aquino e Silva.. Violência urbana: um problema social. **Tempo Social**, v. 10, n. 1, p. 105–119, maio 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-20701998000100007> . Acesso em: 19 jun. 2025.

IBGE, Cidades. 2025. Imperatriz – MA, Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/panorama>, Acesso em 24 de jul. 2025.

PANTOJA, Ellen Patrícia Braga. **Cotistas em um campus universitário do interior do Maranhão: um “grão” de democratização?** 2019. 252f. Tese (Doutorado em Educação). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

PREFEITURA DE IMPERATRIZ CIDADE GRANDE, Disponível em: <https://imperatriz.ma.gov.br/portal/imperatriz/a-cidade.htm>.

LESSA, A. LOBO, C 9o congresso luso-brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável (pluris 2021 digital). **Pequenas cidades, grandes desafios, múltiplas oportunidades 07, 08 e 09 de abril de 2021 as centralidades urbanas e a mobilidade individual motorizada em belo horizonte/mg.**

PEREIRA, F. M. e LEMOS, Mauro Borges Cidades médias brasileiras: características e dinâmicas urbano-industriais **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, | ppe | v.33 | n.1 | abr 2003. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/direitoeconomico/article/view/5825>. Acesso em: 19 jun. 2025.

RIOS, Polianna Alves Andrade. MOTA, Eduardo Luiz Andrade. FERREIRA, Luciano Nery (et al). **Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional.** REV BRAS EPIDEMIOL, p. 10. 2019; 22: E190054.

SANTOS, João Marcelo dos. **O DPVAT e o SPVAT – O fim de um Seguro.** Disponível em: <https://www.editoraroncarati.com.br/v2/Artigos-e-Noticias/Artigos-e-Noticias/O-DPVAT-e-o-SPVAT-%E2%80%93-O-fim-de-um-Seguro.html>. Acesso em 23 de jul. de 2025

SCARMAGNAN, Gabriella Simões. BORGHI, Viviane Silva, FALCÃO Kamila Folha. MIRANDA, Flávia Palla, CHRISTOFOLETTI, Gustavo. **Perfil das vítimas de acidentes de trânsito encaminhados a uma unidade de pronto atendimento.** Arq. Ciênc. Saúde. 2018 jan-mar

SCARAMUSSA, Fernanda Sobral. SÁ, Eduardo Costa. **Indenizações pagas pelo seguro DPVAT: perfil epidemiológico dos acidentes envolvendo motocicletas no Brasil, contextualização das internações hospitalares e ônus ao Sistema Único de Saúde (SUS), no período de 2015 a 2018.** . Saúde, Ética & Justiça. P. 11 2020

SEITENFUS, Ricardo. **O Brasil de Getúlio Vargas e a formação dos Blocos, 1930-1942:** o progresso de envolvimento brasileiro na II Guerra Mundial. São Paulo: Ed. Nacional; (Brasília): INL, Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.

SOUSA JÚNIOR, Mário José de. **A natureza jurídica e a constitucionalidade do seguro DPVAT.** 2023. 39 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2024.

SOUSA, Regina M. C. de, REGIS Fabiane C, KOIZUMI, Maria S. **Traumatismo crânio-encefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor.** Rev. Saúde Pública 33 (1) • Fev 1999

VACCARI. Lorreine Santos, FANINI. Valter **Mobilidade Urbana**, Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná - Crea-PR, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade Cotidiana, Segregação Urbana e Exclusão. In: BALBIM, Renato et al. **Cidade e Movimento**. BRASILIA: IPEA, 2016. cap. 3, p. 57-80.

ZANON. Neusa Maria e BRISOTTO. Luciane De Fátima Rotth, **COMPORTAMENTO DE RISCO E A CONTRIBUIÇÃO DA PSICOLOGIA PARA A REDUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO: UMA REVISÃO DA LITERATURA**, Revista Destaque Acadêmico, Lajeado, V.12, 2020.