



CURITIBA

**PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA
SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE
CENTRO DE EPIDEMIOLOGIA**

**PERFIL PRELIMINAR DOS ÓBITOS EM SINISTROS DE TRÂNSITO NO
MUNICÍPIO DE CURITIBA EM 2024**



PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO



**CURITIBA
MAIO/2025**

Tatiane Filipak
SECRETÁRIA MUNICIPAL DA SAÚDE

Rafael Ferreira Vianna
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL E TRÂNSITO

Jane Sescatto
SUPERINTENDENTE DE GESTÃO EM SAÚDE

Bruno Pessuti
SUPERINTENDENTE DE TRÂNSITO

Alcides Augusto Souto de Oliveira
DIRETOR DO CENTRO DE EPIDEMIOLOGIA

Juliano Ribeiro
CORDENADOR DAS DOENÇAS E AGRAVOS NÃO TRANSMISSÍVEIS

Melissa Puertas Sampaio
COORDENADORA DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

ELABORAÇÃO
Juliano Ribeiro
COORDENADOR DO COMITÊ DE COLETA, ANÁLISE E GESTÃO DA INFORMAÇÃO

APOIO TÉCNICO
COMITÊ DE ANÁLISE DE SINISTROS
Gustavo Almeida Garrett / Jaqueline de Lima Moreira (SETRAN/SMDT)
Juliano Ribeiro / Renata Guedes Kumm / Michelle Tavares Alves (SMS)
Caçan Jurê Silvanio / Jayme Rodrigo de Paula de Oliveira (ABC Trânsito)
Edison Bretas Junior/ José Anderson Cardoso (GM)
Daniel Montenegro Woellner dos Santos / Edgar Dias Santana / Gerson Madlener de Almeida (DEDETRAN)
Tatiana Gomara Neves (DETRAN/SESA/PR)
Subten. Emerson Ribeiro Krone (BPTRAN)
Renan Ferreira / Rodrigo Manrich dos Santos (BPRv)
Francisco Euclides Oliveira Macedo/Eliel de Oliveira / Rodrigo de Oliveira Dias (PRF)
Carlos Humberto Zannetti / Carlos Alberto Gebrin Preto (CETRA/PR)

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	4
2 METODOLOGIA.....	6
3 ANÁLISE DOS SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM 2024 ...	8
3.1 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA.....	8
3.2 PERFIL EPIDEMIOLÓGICO - IDOSOS.....	20
3.3 FATORES E CONDUTAS DE RISCO	22
4 AÇÕES REALIZADAS PELAS OUTRAS COMISSÕES	29
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	30
6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

1 INTRODUÇÃO

Em 2010, a Organização Mundial da Saúde, juntamente com entidades internacionais, convidou os dez países do mundo com as maiores taxas de morte no trânsito (Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã) para participarem de um projeto mundial de prevenção de lesões e mortes no trânsito e segurança viária. No mundo este projeto recebeu o nome de *Road Safety in 10 countries* (ou *RS10*) e estabeleceu o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que teve como meta, até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos por sinistros de trânsito.

No Brasil, esse projeto recebeu o nome de Programa Vida no Trânsito - PVT. Instituído inicialmente em Curitiba e outras quatro capitais, atualmente o Programa é desenvolvido em diversas cidades e conta, além do apoio da Organização Mundial da Saúde (OMS), com o suporte da Organização Pan-americana de Saúde (OPAS). Este programa integra o movimento internacional de redução de lesões e mortes no trânsito, e tem como principal característica **o trabalho intersetorial**, entre os diversos setores ligados direta ou indiretamente a este tema. Tem como objetivo principal o **fortalecimento de políticas públicas de prevenção de lesões e mortes no trânsito**, por meio da qualificação dos dados e análises epidemiológicas, planejamento, monitoramento e avaliação das ações.

Em 2021, o Programa Vida no Trânsito assumiu sua continuidade de acordo com a Resolução 74/299 de 31 de agosto de 2020 - "*Melhoria da segurança no trânsito no mundo*", declarada pela Assembleia Geral das Nações Unidas. Esta resolução proclamou o período de 2021-2030 como a Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito, e terá como objetivo, mais uma vez, a redução das mortes e lesões causadas por sinistros de trânsito em pelo menos 50%. A este respeito, exorta os Estados-Membros a continuarem a promover medidas até 2030 no que diz respeito a todas as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) relacionadas com a segurança viária.

Em Curitiba, a gestão do Programa Vida no Trânsito é municipal e a coordenação é da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT, através da Superintendência de Trânsito, na qualidade de Entidade Executiva de Trânsito do Município, com o apoio técnico da Secretaria Municipal da Saúde (SMS). Constituído atualmente de cinco comitês temáticos (Educação, Fiscalização, Engenharia, Comunicação Social e Coleta de dados, Análise e Gestão

de Informação), bem como conta com as instituições parceiras/participantes que integram e desenvolvem ações de prevenção dos sinistros de trânsito no município.

Além disso, ao final de 2019, Curitiba foi convidada a participar do Desafio Visão Zero, inaugurado em 2019-2020 nas cidades da América Latina e Caribe para colocar em prática os conceitos de Sistemas Seguros, através de uma rede de parceiros focados em segurança viária, liderados pelo *WRI Ross Center for Sustainable Cities World Resources Institute*. Tem como objetivo levar as cidades da “Visão Para Ação”, a partir de uma rede de profissionais e financiadores capazes de colaborar com a mudança de paradigma necessário para implementar sistemas seguros de maneira rápida e correta. O desafio tem como objetivo destacar a liderança na implementação de uma abordagem de Visão Zero na Segurança Viária, que foi implementada na Suécia no início da década de 1990, e que tem como premissa de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Por meio da análise dos sinistros fatais que ocorreram em Curitiba - com morte no local ou posterior em até 30 dias - realizada pelo Comitê de Análise de Sinistros de Trânsito, sob a metodologia do Programa Vida no Trânsito, é possível apontar os principais fatores e condutas que contribuíram para a ocorrência de cada sinistro, com o objetivo de implementar ações de educação, de fiscalização e de melhoria na segurança viária, pautadas na realidade e com maior potencial de impacto nos indicadores de morte do município.

Compõem este grupo do Comitê de Análise de Sinistros de Trânsito, oficiais do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN) e do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv), assim como da Polícia Rodoviária Federal (PRF); engenheiros de trânsito, agentes de educação e fiscalização da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT, através da Superintendência de Trânsito; investigadores da Delegacia de Delitos de Trânsito (DEDETRAN); membros do Conselho Estadual de Trânsito do Paraná – CETRAN; peritos oficiais criminais da Polícia Científica do Paraná; técnicos da Secretaria Municipal da Saúde (SMS) e da Secretaria de Saúde do Estado (SESA).

Este relatório preliminar apresenta a análise de 32,3% dos sinistros de trânsito fatais registrados em 2024 no município de Curitiba, enquanto os demais casos encontram-se em processo de análise pelo Comitê.

2 METODOLOGIA

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do “Programa Vida no Trânsito (PVT)” de Curitiba, conta com a participação e colaboração das entidades que realizaram o atendimento ao evento e à vítima de sinistros de trânsito no município.

Através da integração dos bancos de dados do Batalhão de Polícia de Trânsito - BPTRAN, do Batalhão da Polícia Rodoviária Estadual - BPRv, do Corpo de Bombeiros, da Polícia Rodoviária Federal – PRF, da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT e da Secretaria Municipal da Saúde - SMS, elabora-se a lista única de vítimas e, a partir dela, qualificam-se todos os sinistros de trânsito fatais com os boletins de ocorrência, os laudos médicos e periciais, as fichas de atendimento às vítimas, as informações de prontuário ambulatorial e hospitalar, os vídeos no momento da ocorrência, as notícias veiculadas na imprensa, enfim esgotam-se todas as informações possíveis sobre os sinistros fatais ocorridos nos limites do município de Curitiba. Ao mesmo tempo, durante esse processo de qualificação do banco, os casos com Classificação Internacional de Doenças (CID-10) divergente para sinistros de trânsito são analisados pela equipe técnica da Coordenação de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (DANT/SMS). Essa equipe revisa detalhadamente os prontuários das vítimas, decidindo pela inclusão ou exclusão do caso como suspeito de sinistro de trânsito em função de possíveis causas alternativas, como mal súbito, suicídio, homicídio, causas naturais, entre outras.

Tudo isso tem como objetivo analisar individualmente cada sinistro fatal, identificando os fatores e condutas de risco que contribuíram para a ocorrência dos mesmos, além de realizar uma análise epidemiológica do perfil de ocorrência dos sinistros e das vítimas fatais envolvidas.

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do PVT mantém reuniões semanais, ao longo de todo ano, para análise de até 10 sinistros com vítimas fatais.

A metodologia de análise dos fatores e condutas de risco utilizada durante as reuniões foi desenvolvida pelo Ministério da Saúde e consta detalhadamente no Guia Vida no Trânsito (Brasil, 2017).

As informações apresentadas neste relatório se referem aos óbitos em sinistros de trânsito que ocorreram dentro dos limites do município de Curitiba, durante todo o ano de

2024, em até 30 dias após a data do sinistro. Para a consolidação, tratamento e análise dos dados, utilizaram-se programas como o software R, o ambiente R Studio, o Microsoft Excel, o Power Query, Power BI e Looker Studio.

Os dados analisados foram apresentados sob o formato de gráficos e tabelas, sendo o “n” o número absoluto; “%” corresponde ao percentual ou à frequência relativa com base no número absoluto; “taxa de mortalidade do PVT” é um indicador que mede o número de óbitos nos sinistros de trânsito em uma população, durante um período específico de tempo, geralmente um (1) ano. Ela é calculada dividindo-se o número total de mortes registradas em sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba, pelo total de habitantes no Município, população, e multiplicando-se o resultado por uma constante para padronizar a taxa, no caso, cem (100) mil. Serve para representar a intensidade com que os óbitos por esse agravo (sinistro de trânsito) ocorrem sobre determinada população, sendo influenciada pela estrutura etária e de gênero da mesma.

A “razão de mortalidade” indica o número de óbitos decorrentes de sinistros de trânsito para cada 10.000 veículos registrados nessa área. É uma métrica utilizada para avaliar a segurança viária de uma região. Se o valor for alto, pode sugerir que as condições de trânsito ou comportamentos de direção necessitam de melhorias.

O “peso” corresponde a somatória de cada um dos valores pontuados aos fatores e condutas de risco (entre 10, 8, 6, 4, 2 e 5, 3, 1) durante a análise dos sinistros de trânsito, seguindo a metodologia pré-estabelecida pelo MS ao Programa Vida no Trânsito.

3 ANÁLISE DOS SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM 2024

3.1 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA

Com base no Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) da SMS Curitiba, até o fechamento deste relatório foram considerados 141 óbitos resultantes de 136 sinistros de trânsito ocorridos no Município.

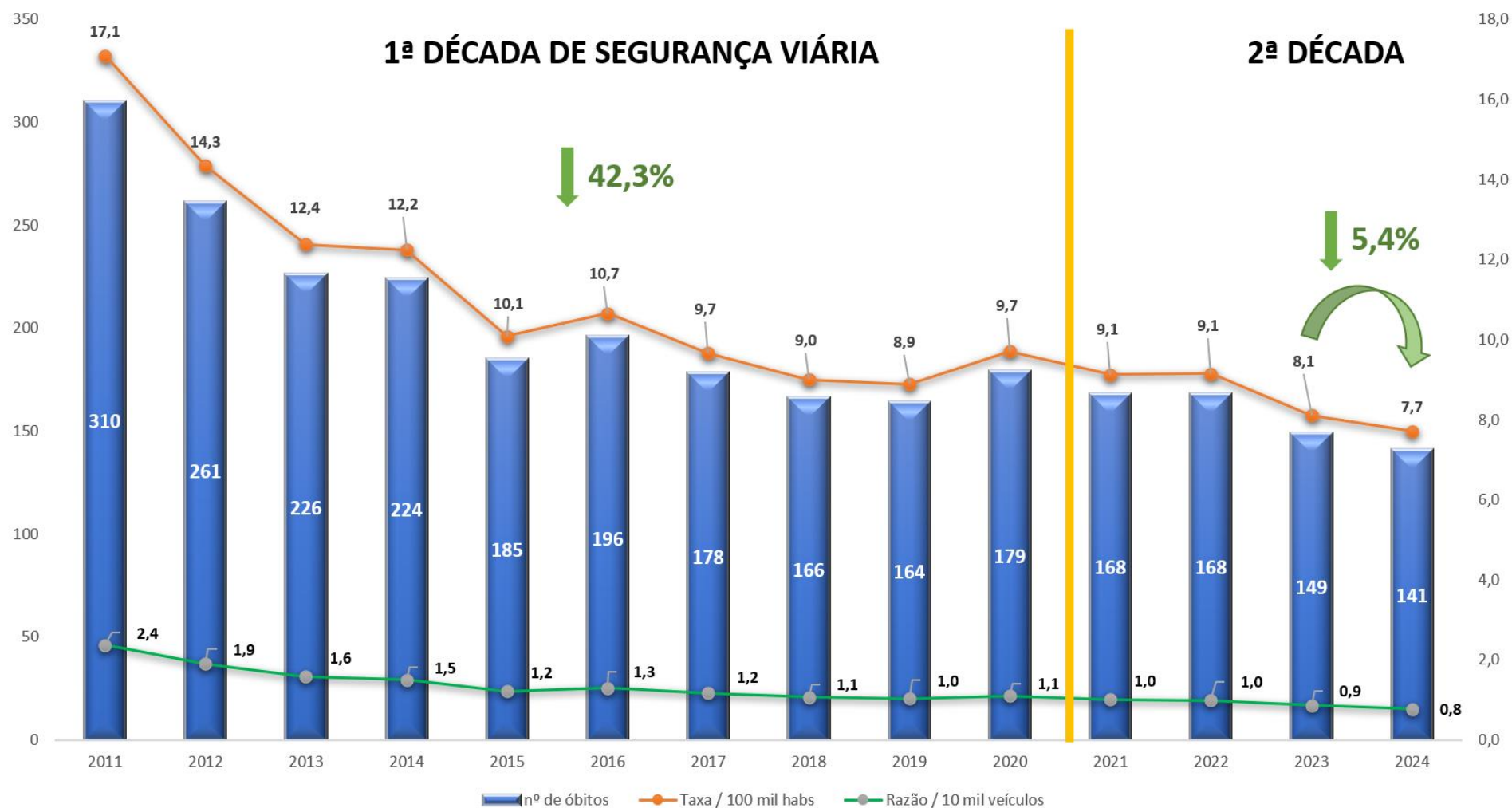
O Comitê de Análise de Sinistros de Trânsito realizou seis reuniões em 2025, possibilitando a análise de 32,3% dos sinistros de trânsito com vítimas fatais no ano de 2024. Para análise dos demais sinistros o Comitê aguarda a conclusão dos relatórios periciais do local de morte e dos exames toxicológicos realizados pela Polícia Científica. Esses documentos são essenciais para entender a dinâmica do acidente, a conduta dos envolvidos e os fatores que influenciaram diretamente o sinistro.

Desde o início do Programa Vida no Trânsito, em 2011, até o ano de 2024, Curitiba registrou uma redução significativa de 54,5% no número de vítimas fatais no trânsito, com pequenas oscilações ao longo desse período, principalmente nos anos de 2016 e 2020 (conforme ilustrado no Gráfico 1).

O início da segunda década do Programa Vida no Trânsito (PVT) em Curitiba, em 2021, tem demonstrado uma tendência consistente de redução nos óbitos por sinistros de trânsito, com uma queda acumulada de 16% nesse período. Em 2024, o município registrou o menor número absoluto de mortes (141 óbitos) no trânsito desde o início da série histórica do programa.

Considerando a segunda década, observa-se um declínio progressivo no número de óbitos por sinistros de trânsito. Em 2021 e 2022 foram registrados 168 óbitos, já em 2023, esse número caiu para 149, o que representa uma redução de aproximadamente 11,3%. Em 2024, houve nova queda, com 5,4% de redução em relação a 2023. Essa redução significativa de óbitos em sinistros de trânsito, também resultou na menor taxa de mortalidade já registrada pelo PVT desde sua implantação: 7,7 óbitos por 100 mil habitantes. Assim como a razão de mortalidade a qual também apresentou redução, atingindo 0,8 óbito por 10 mil veículos. Importante ressaltar que os indicadores de 2024 são considerados ainda preliminares, pois os casos desse ano estão ainda sob processo de análise.

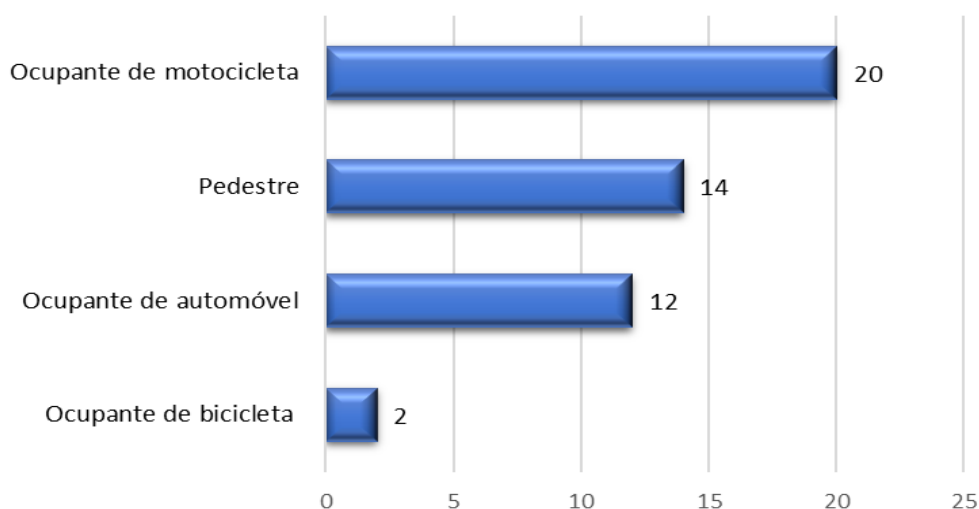
Gráfico 1 - Série histórica do número de vítimas fatais em sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, da taxa de mortalidade do PVT (100 mil habitantes) e da razão de mortalidade (10 mil veículos), de 2011 a 2024*.



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. *2024 – Dados preliminares.

Em 2024 foram analisados pelo comitê, até o momento, 44 sinistros de trânsito com 48 óbitos registrados. No gráfico 2 segue a representação numérica preliminar das principais vítimas fatais nos sinistros de trânsito analisados em 2024. Figurando em primeiro lugar estão os ocupantes de motocicletas (n=20), seguidos dos pedestres (n=14), dos ocupantes de automóveis (n=12) e ocupantes de bicicletas (n=2).

Gráfico 2 - Distribuição da frequência absoluta de óbitos, por tipo de vítima, em sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024* (n = 48).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

* 2024 dados parciais e preliminares.

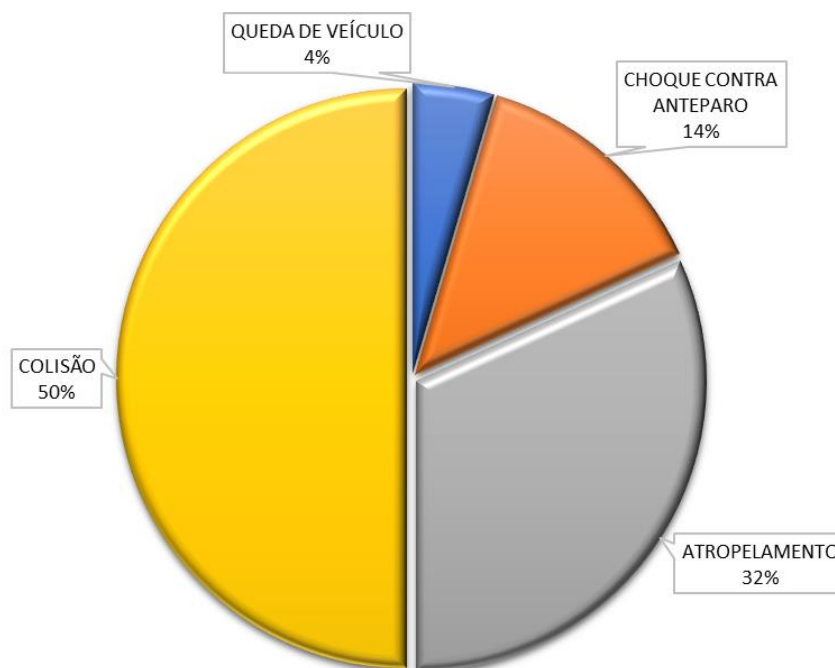
Em 2024, a distribuição dos tipos de sinistros de trânsito com vítimas fatais em Curitiba/PR está apresentada no Gráfico 3. As colisões, que envolvem dois ou mais veículos motorizados ou bicicletas, foram o tipo de ocorrência mais frequente, com 22 registros, representando 50% do total de sinistros fatais no trânsito do município.

Na sequência, os atropelamentos somaram 14 casos, correspondendo a 32% dos sinistros registrados. Os choques contra anteparos — como postes, placas de sinalização, muros e árvores — totalizaram 6 ocorrências, o equivalente a 14% dos sinistros. Por fim, a queda de veículos, com 2 registros envolvendo motociclistas, representou 4% do total de sinistros fatais.

Esses dados evidenciam a predominância das colisões e dos atropelamentos como principais causas de morte no trânsito da capital paranaense, apontando para a necessidade

de intensificar medidas preventivas e estratégias de segurança viária voltadas especialmente à redução desses tipos de ocorrências.

Gráfico 3 - Distribuição da frequência dos tipos de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR, em 2024* (n = 44).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

* 2024 dados parciais e preliminares.

Em 2024 foram analisados, até o momento, 44 sinistros de trânsito com óbito no município de Curitiba, classificados segundo o tipo de colisão ou evento envolvido (Tabela 1). A tipologia mais frequente foi o sinistro de colisão envolvendo automóvel e motocicleta (AUTO X MOTO), que totalizou 12 ocorrências, representando 27,3% do total de sinistros fatais. Essa alta proporção evidencia a vulnerabilidade dos motociclistas e a gravidade desse tipo de colisão.

Na sequência, os atropelamentos por ônibus somaram 8 casos (18,2%), enquanto os atropelamentos por automóveis foram responsáveis por 6 ocorrências (13,6%). Esses dados indicam que os pedestres também configuram um grupo de alto risco, especialmente quando expostos à circulação entre veículos pesados.

Outros tipos de sinistros fatais ocorreram com menor frequência, como as colisões entre automóveis (AUTO X AUTO), entre automóvel e ônibus, motocicleta e caminhão, e

motocicleta contra anteparos fixos, cada um com 2 registros (4,5%). Situações menos comuns, mas ainda relevantes, incluem choques contra residência, queda de motocicleta e colisões envolvendo múltiplos veículos, cada uma com 1 ocorrência (2,3%).

A diversidade dos eventos registrados destaca a complexidade dos fatores envolvidos nos sinistros fatais. A presença significativa de motocicletas nos diferentes tipos de colisões e quedas aponta para a necessidade de estratégias específicas de proteção a esse grupo, como ações educativas e fiscalização do uso de equipamentos de segurança.

Da mesma forma, o número expressivo de atropelamentos, especialmente por ônibus, sugere a importância de intervenções voltadas à segurança do pedestre, como melhorias na visibilidade de faixas de pedestres, redutores de velocidade e campanhas de conscientização para motoristas de transporte coletivo.

Em síntese, os dados revelam padrões de sinistros que reforçam a importância de uma abordagem integrada e multissetorial para a prevenção das mortes no trânsito, considerando os diferentes perfis de vulnerabilidade presentes no espaço urbano de Curitiba.

Tabela 1 – Frequência absoluta e relativa de sinistros de trânsito fatais ocorridos no município de Curitiba/PR, por tipo de sinistro detalhado, em 2024* (n = 44).

Descrição do Sinistro	Frequência absoluta (n)	Frequência relativa (%)
AUTO X MOTO	12	27,3
ATROPELAMENTO POR ÔNIBUS	8	18,2
ATROPELAMENTO POR AUTOMÓVEL	6	13,6
AUTO X AUTO	2	4,5
AUTO X ÔNIBUS	2	4,5
MOTO X CAMINHÃO	2	4,5
MOTO X ANTEPARO	2	4,5
BICICLETA X ÔNIBUS	2	4,5
AUTO X CAMINHÃO	1	2,3
CHOQUE CONTRA CASA	1	2,3
CHOQUE CONTRA ANTEPARO	1	2,3
QUEDA DE MOTO	1	2,3
MOTO X ANTEPARO	1	2,3
QUEDA VEÍCULO MOTO X CAMINHÃO	1	2,3
AUTO X PNEU CARRO	1	2,3
MOTO X CAMINHÃO X ÔNIBUS	1	2,3
	44	100

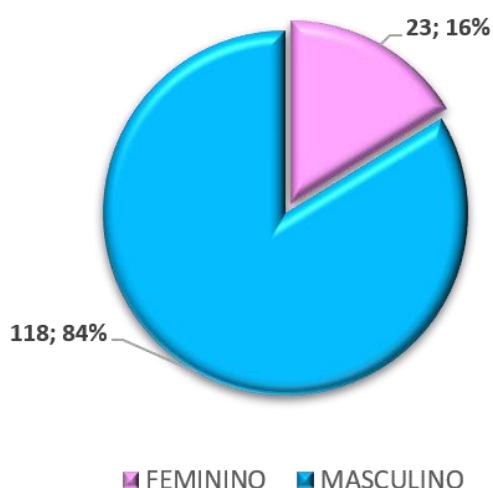
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

* 2024 dados parciais e preliminares.

Dados preliminares de 2024, indicam que o município de Curitiba registrou um total de 141 óbitos em decorrência de sinistros de trânsito. A seguir, apresenta-se uma análise epidemiológica descritiva desses casos, considerando variáveis como sexo, faixa etária, dia da semana e horário da ocorrência, com o objetivo de identificar padrões de distribuição e grupos mais vulneráveis, contribuindo para o planejamento de ações de prevenção e segurança viária no município.

Os dados evidenciam um predomínio expressivo de vítimas do sexo masculino, que corresponderam a 84% dos casos (118 óbitos), enquanto o sexo feminino representou 16% (23 óbitos), conforme apresentado no Gráfico 4.

Gráfico 4 – Distribuição da frequência absoluta e percentual de óbitos por sexo das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024* (n = 141).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba

* 2024 dados parciais e preliminares.

A taxa de mortalidade entre os homens foi de 13,6 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto entre as mulheres foi de 2,4 óbitos por 100 mil habitantes. A partir dessas taxas, foi possível calcular a razão de risco (RR) e esse valor indica que, em 2024, os homens apresentaram um risco 5,7 vezes maior de morrer em acidentes de trânsito do que as mulheres em Curitiba.

Ao analisar as mortes por faixa etária e sexo em Curitiba no ano de 2024 (Gráfico 5), observou-se que o grupo etário com maior número de vítimas fatais foi o de 30 a 39 anos, totalizando 36 óbitos, o que representa aproximadamente 25% do total registrado. Dentro

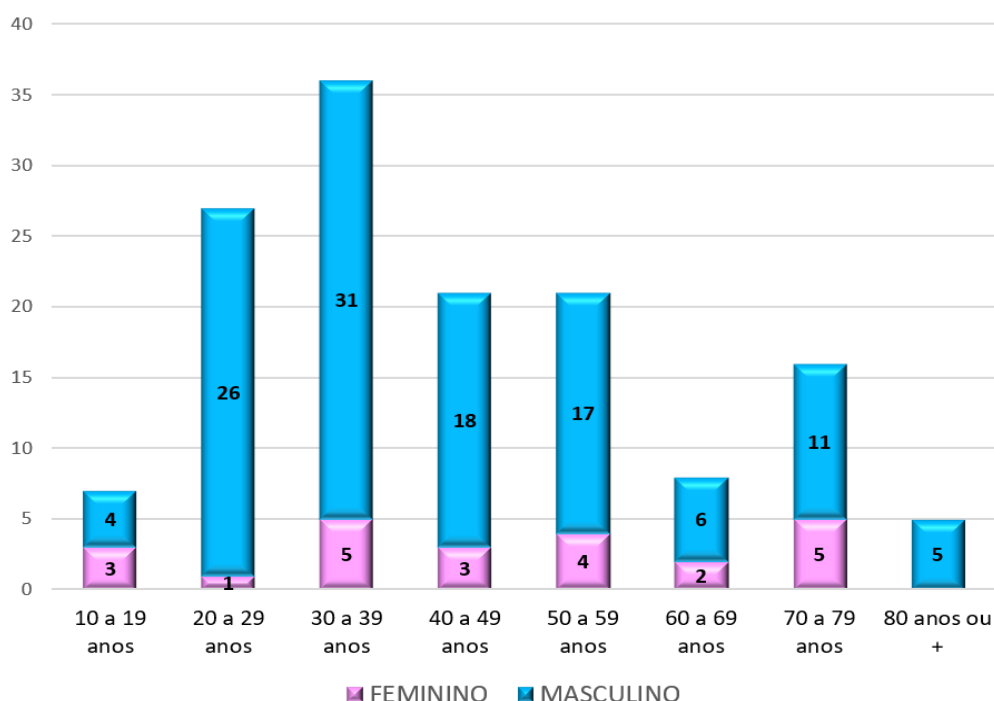
dessa faixa, há uma predominância expressiva do sexo masculino, com 31 óbitos, contra 5 do sexo feminino, evidenciando uma maior exposição dos homens adultos a situações de risco no trânsito.

A segunda faixa etária mais atingida foi a de 20 a 29 anos, com 27 óbitos (19%), dos quais 26 eram do sexo masculino e apenas 1 do sexo feminino — um padrão que reforça o risco elevado para homens, adultos jovens, no trânsito.

As faixas de 40 a 49 anos e 50 a 59 anos apresentaram, cada uma, 21 vítimas fatais (15% do total), mantendo também tendência de predominância masculina, com 18 e 17 óbitos de homens, respectivamente, frente a 3 e 4 óbitos de mulheres.

No que se refere à população idosa, destaca-se a vulnerabilidade crescente com o avanço da idade, devido à redução da capacidade funcional, maior fragilidade física e maior risco de complicações após traumas. Em Curitiba, os idosos com 60 anos ou mais representaram 21% das mortes no trânsito, totalizando 29 óbitos — sendo 22 do sexo masculino e 7 do sexo feminino.

Gráfico 5 – Distribuição da frequência absoluta de óbitos por sexo e faixa etária das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024* (n = 141).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

* 2024 dados parciais e preliminares.

A faixa etária de 10 a 19 anos contabilizou 7 óbitos, o que representa 5% do total de vítimas fatais em sinistros de trânsito no município de Curitiba em 2024. Esse grupo etário apresentou a distribuição mais equilibrada entre os sexos, com 4 vítimas do sexo masculino e 3 do sexo feminino, configurando uma proporção próxima à paridade de gênero (Gráfico 5).

Já na faixa etária de 80 anos ou mais, foram registrados 5 óbitos, todos entre indivíduos do sexo masculino. A análise detalhada dos casos revela que três foram decorrentes de atropelamentos e dois por colisões, sendo um envolvendo um condutor de automóvel e outro, um condutor de bicicleta, como vítimas.

A taxa de mortalidade específica por faixa etária é uma medida fundamental para entender o impacto dos sinistros de trânsito em diferentes grupos populacionais. Ela permite avaliar o risco proporcional de morte, considerando o tamanho da população em cada faixa etária, e é expressa por 100 mil habitantes. Essa abordagem estatística é especialmente útil para identificar grupos mais vulneráveis e orientar políticas públicas de prevenção.

Conforme demonstrado no Gráfico 6, os dados de 2024 revelaram uma variação significativa do risco de óbito conforme a idade das vítimas de acidentes fatais no trânsito em Curitiba. Apesar de a maior frequência absoluta de mortes estar concentrada em adultos jovens, os idosos apresentam proporcionalmente o maior risco de morte, evidenciado pelas taxas ajustadas por população.

A faixa etária de 70 a 79 anos apresentou a maior taxa de mortalidade específica, com 14,7 óbitos por 100 mil habitantes, indicando que esse grupo etário é o mais exposto e vulnerável a desfechos fatais no trânsito, mesmo que não represente o maior número absoluto de mortes, isto pois a população neste grupo é menor que a população de faixas etárias mais jovens. Este dado reforça a fragilidade biológica e os desafios na mobilidade urbana enfrentados pelos idosos, além da necessidade de políticas voltadas à segurança viária na perspectiva da terceira idade.

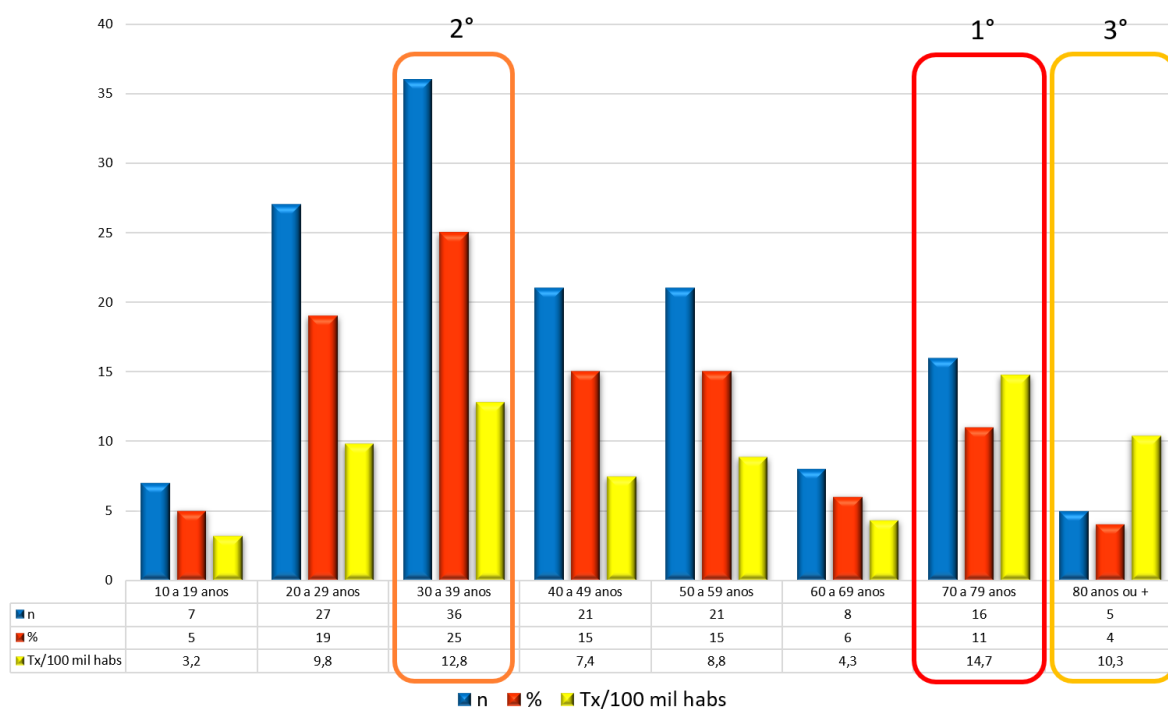
Em segundo lugar, a faixa etária de 30 a 39 anos, que concentrou o maior número absoluto de óbitos ($n = 36$), registrou uma taxa de 12,8 óbitos por 100 mil habitantes. Esse grupo, composto majoritariamente por adultos em idade produtiva, também está fortemente exposto ao risco, possivelmente devido à maior circulação urbana e/ou uso de veículos no dia a dia.

A faixa etária de 80 anos ou mais ocupa a terceira posição em termos de risco proporcional, com 10,3 óbitos por 100 mil habitantes, mesmo com uma quantidade absoluta de mortes (n = 5) inferior a outras faixas. Este dado evidencia que, embora numericamente menores, as mortes nesse grupo representam uma alta taxa proporcional, devido à menor população residente nessa faixa etária.

Outras faixas etárias, como a de 20 a 29 anos (9,8 por 100 mil) e 50 a 59 anos (8,8 por 100 mil), também apresentaram taxas elevadas e merecem atenção, especialmente considerando a intensidade da circulação e exposição no trânsito nesses grupos.

Essa análise destaca a importância de não apenas observar os números absolutos de mortes, mas considerar também as taxas ajustadas à população, que evidenciam de forma mais precisa os grupos etários em maior risco. Os dados reforçam a necessidade de estratégias de prevenção diferenciadas por faixa etária, especialmente voltadas à segurança do idoso, educação no trânsito para adultos jovens e reforço das ações de fiscalização e mobilidade segura.

Gráfico 6 – Frequência absoluta, frequência relativa e taxa de óbitos por sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024, por faixa etária das vítimas. (n = 141).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

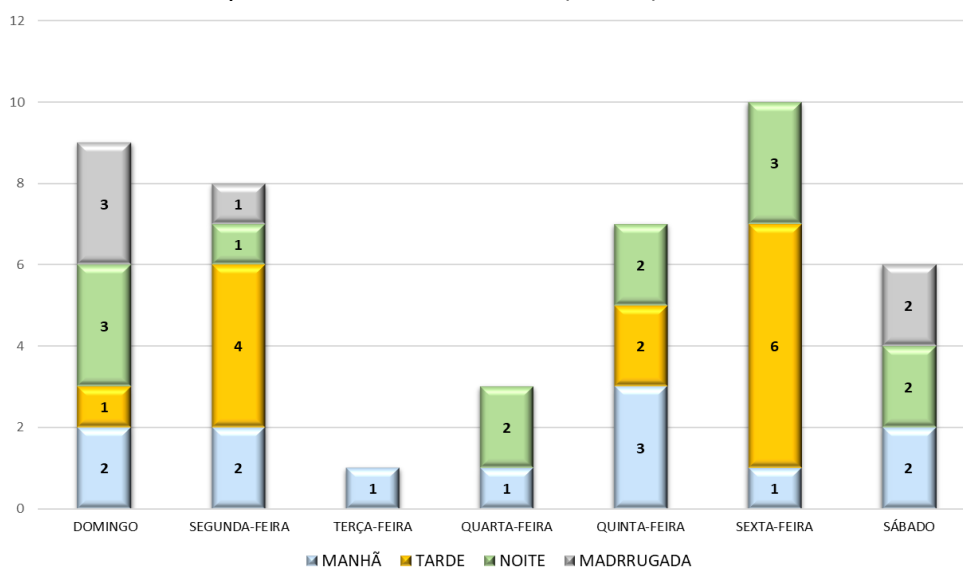
A análise preliminar dos sinistros ocorridos em 2024 (n=44) também considerou a avaliação quanto ao dia da semana e os diferentes períodos do dia (manhã, tarde, noite e madrugada) dos sinistros, permitindo identificar padrões relevantes para a formulação de políticas públicas e estratégias de prevenção.

A análise desses dados (Gráfico 7) revela uma variação significativa no número de sinistros fatais ao longo da semana e dos períodos do dia no município de Curitiba.

Os dados preliminares demonstram que os dias de meio de semana apresentam, de modo geral, menor ocorrência de fatalidades no trânsito. A terça-feira registrou apenas 1 sinistro fatal, dentre os casos analisados até o momento, sendo o dia com o menor número de fatalidades, seguida pela quarta-feira, com 3 óbitos. Entretanto, a partir da quinta-feira, verifica-se uma tendência de aumento no número de óbitos, culminando no final de semana. O destaque negativo foi para a sexta-feira, que concentrou o maior número de fatalidades no período analisado, totalizando 10 óbitos. O domingo aparece na sequência, com 9 óbitos, seguido pela segunda-feira, que registrou 8 óbitos. Já o sábado apresentou 6 vítimas fatais.

Essa distribuição evidencia que os sinistros fatais se concentram majoritariamente no período que antecede e compreende o final de semana, sugerindo uma possível relação com o aumento do deslocamento social, lazer, consumo de álcool e fadiga no trânsito. A madrugada e a noite, especialmente nesses dias, representam períodos de atenção especial para as ações de fiscalização e prevenção.

Gráfico 7 - Frequência absoluta de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR, segundo dia da semana e período do dia em 2024* (n = 44).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

O Gráfico 8 apresenta a distribuição dos óbitos no trânsito hora-a-hora, sua análise revela um padrão claro de variação no número de óbitos em sinistros de trânsito ao longo das 24 horas. Observa-se uma concentração significativa de óbitos em determinados horários, indicando que o risco de envolvimento em um acidente fatal não é uniformemente distribuído ao longo do dia.

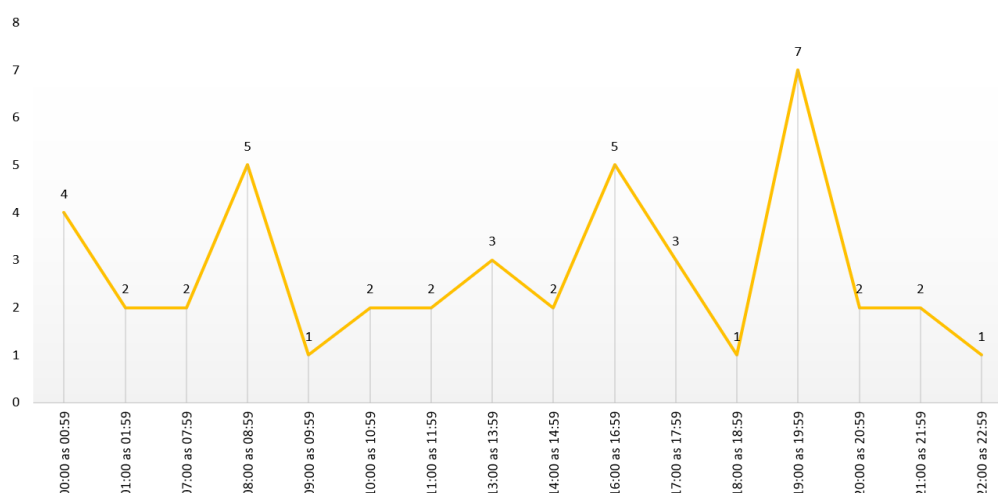
O horário com maior concentração de óbitos foi entre 19h00 e 19h59, com o registro de 7 vítimas fatais. Este pico coincide com o final do horário comercial, momento de grande fluxo de veículos e de deslocamento da população, quando fatores como cansaço, pressa, distração e atividades sociais pós-expediente podem aumentar a vulnerabilidade no trânsito.

Outros horários que também apresentaram números elevados foram 08h00 às 08h59 e 16h00 às 16h59 ambos com 5 registros de óbitos. O primeiro intervalo pode estar relacionado ao aumento da movimentação nas primeiras horas do dia, com deslocamentos para o trabalho e escolas. Picos intermediários foram observados entre 00h00 à 00h59, 13h00 às 13h59 e 17h00 e 17h59.

Em contrapartida, os horários entre 9h00 às 11h59, bem como após 20h00 até 23h59, apresentaram os menores números de ocorrências, variando de 1 a 2 registros por hora. Essa redução pode ser atribuída ao menor volume de veículos em circulação nesses períodos.

Os horários que não constam no gráfico não possuem sinistros fatais analisados até o momento.

Gráfico 8 - Distribuição da frequência absoluta de sinistros de trânsito fatais em Curitiba/PR, segundo faixa de horário de ocorrência, durante o ano de 2024 (n = 44).



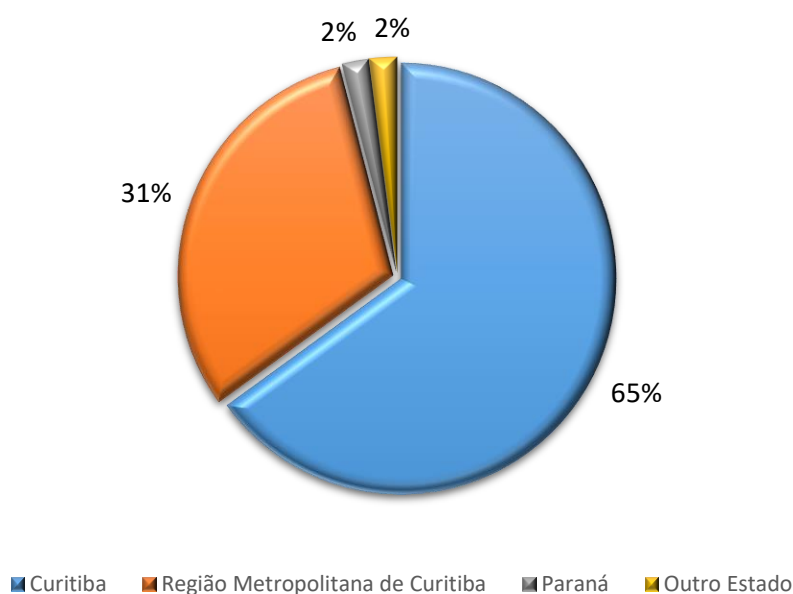
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Assim como em 2023 os dados preliminares dos óbitos em sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba em 2024 revelam um padrão de deslocamento territorial diversificado (Gráfico 9). A maior parte das vítimas, com 65%, eram residentes da própria cidade de Curitiba, indicando que a capital concentra a maioria das vítimas dos acidentes fatais. Isso reflete o alto fluxo de veículos e a complexidade do tráfego urbano, além de fatores como a infraestrutura viária, comportamento dos motoristas e a dinâmica do trânsito na cidade.

Oriundas da Região Metropolitana de Curitiba, que inclui diversos municípios vizinhos, as vítimas fatais, representaram 31% do total, sugerindo que há uma forte interação entre a capital Curitiba e os municípios vizinhos, com muitas pessoas transitando e compartilhando do mesmo sistema viário e das mesmas condições de tráfego.

Outros 2 óbitos, que correspondem a 2% cada, ocorreram com uma vítima oriunda da cidade de Paranaguá-Paraná e outra do município de Blumenau do estado de Santa Catarina, esses dados evidenciam que o impacto dos sinistros ultrapassa as fronteiras de Curitiba e se reflete em outras regiões do estado e também envolve motoristas e passageiros de diversas partes do Brasil.

Gráfico 9 - Distribuição da frequência percentual (%) das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024, por região de residência (n = 48).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Em 2024, os óbitos em sinistros de trânsito nas vias de Curitiba foram distribuídos de forma diferenciada entre rodovias, vias urbanas e outros tipos de vias. Os dados preliminares analisados indicam as vias urbanas com o maior percentual de óbitos, responsável por 75,9% dessas ocorrências, esse dado indica que o ambiente urbano, com seu trânsito intenso, cruzamentos complexos e alta concentração de veículos e pedestres, é o cenário mais frequente para acidentes fatais.

As rodovias (Federais e Estaduais) que cortam Curitiba representaram 17,9% dos sinistros de trânsito fatais, embora projetadas para suportar tráfego em alta velocidade, podem apresentar riscos adicionais, como ultrapassagens perigosas, falta de fiscalização e o uso de trechos por veículos pesados, contribuindo para a gravidade dos acidentes.

A Linha Verde, importante eixo viário que atravessa a cidade, registrou 7 óbitos, representando 6,3% do total. Embora seja uma via expressa para melhorar a fluidez do trânsito, a Linha Verde ainda enfrenta desafios, como diversos pontos de travessia de pedestres e entradas de veículos que podem aumentar o risco de acidentes.

3.2 PERFIL EPIDEMIOLÓGICO - IDOSOS

Por fim, a análise detalhada dos óbitos de idosos em acidentes de trânsito em Curitiba no ano de 2024, apesar de serem preliminares, apresenta informações preocupantes sobre a vulnerabilidade dessa faixa etária. A análise evidenciou que idosos estão significativamente expostos a riscos no trânsito, pois dos 48 óbitos analisados até o momento, um total de 7 óbitos ocorreram na população idosa (5 atropelamentos e 2 colisões).

Ao analisar os cinco atropelamentos, observou-se que 3 pertenciam à faixa etária de 60 a 69 anos, um entre 70 e 79 anos, e um tinham 80 anos ou mais. Uma análise detalhada dos casos revelou que, em 04 ocorrências, o acidente foi causado por atitudes imprudentes dos pedestres, que atravessaram na canaleta de ônibus em locais inadequados ou proibidos.

Esse dado destaca a necessidade de maior atenção à segurança dos idosos ao transitar em áreas urbanas nas canaletas exclusivas de ônibus. Estes números de atropelamentos nesse grupo etário refletem sua maior vulnerabilidade, influenciada por fatores como mobilidade reduzida, tempos de reação mais lentos e fragilidade física. Esses aspectos tornam os idosos especialmente suscetíveis a acidentes fatais, principalmente em cruzamentos e áreas com alto fluxo de veículos, onde a travessia segura pode ser um desafio.

Além dos atropelamentos convencionais, foram registrados dois casos específicos de colisão entre automóveis com vítimas fatais, ambos relacionados a infrações de trânsito. O primeiro ocorreu em um cruzamento e envolveu uma mulher, com idade entre 60 e 69 anos, que ocupava o banco traseiro do veículo. O segundo sinistro foi registrado em uma região de curva leve e teve como vítima um homem entre 70 e 79 anos, que conduzia o veículo. Em ambos os episódios, a principal conduta de risco identificada foi o desrespeito à sinalização por parte de um dos condutores envolvidos. No primeiro caso, houve avanço de sinal; no segundo, o acidente foi provocado por uma ultrapassagem em local proibido, agravada pela ausência do uso do cinto de segurança por parte do condutor.

Os dados evidenciam uma maior vulnerabilidade dos idosos, sobretudo no que diz respeito aos atropelamentos, que se configuram como a principal causa de óbitos nesse grupo etário no trânsito. Esses achados reforçam a urgência na adoção de medidas específicas de proteção para essa população.

Entre as estratégias recomendadas, destacam-se intervenções de segurança viária, como o aprimoramento da sinalização, ampliação do tempo de travessia nos semáforos, instalação de faixas elevadas e passarelas, além da realização de campanhas educativas voltadas à prevenção de acidentes com idosos.

No caso dos condutores com 60 anos ou mais, torna-se fundamental considerar políticas de reavaliação periódica da capacidade para conduzir, aliadas à promoção de programas de educação voltados à direção segura nessa faixa etária.

A combinação entre infraestrutura urbana adaptada e ações de conscientização pode reduzir significativamente a mortalidade no trânsito entre pessoas idosas, contribuindo para a construção de um ambiente urbano mais seguro e inclusivo para todos.

Em síntese, os dados analisados reforçam a necessidade de políticas públicas voltadas à promoção da mobilidade urbana com foco na equidade, visando à proteção dos grupos mais vulneráveis e à redução efetiva dos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba.

3.3 FATORES E CONDUTAS DE RISCO

A análise de fatores e condutas de risco objetiva compreender os determinantes e condicionantes de cada um dos óbitos nos sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba no ano de 2024, graduando-os de acordo com o nível de contribuição para a ocorrência e/ou gravidade dos mesmos. Essa análise fornece os dados que servirão de subsídio para o planejamento de projetos, ações e programas, permitindo assim a organização de prioridades em segurança viária pelo município (Guia Vida no Trânsito – MS. Brasília, DF, 2017).

Além disso, é possível identificar qual foi o usuário contributivo, ou seja, aquele que contribuiu com cada um dos fatores e condutas, com vistas a identificar os comportamentos e/ou condições inadequados que possam ser foco de atuação nas ações de prevenção.

Em 2024, Curitiba registrou 136 sinistros de trânsito fatais, resultando em 141 mortes. O Comitê de Análises do Programa Vida no Trânsito avaliou 32,3% desses casos até a presente data. Sendo possível definir os fatores e as condutas de risco associados aos sinistros de trânsito em 44 ocorrências, dos quais resultaram em 48 óbitos. Importante ressaltar que a cada sinistro analisado pode ser atribuído mais de um fator ou conduta de risco.

Os fatores e condutas de risco investigados incluíram: consumo de álcool ou drogas, infraestrutura viária inadequada, atitudes imprudentes dos condutores e pedestres, problemas com habilitação, desrespeito à sinalização, excesso de velocidade, condições climáticas adversas, falhas na direção defensiva, local e horário de ocorrência, características do veículo envolvido e infrações como conversões ou ultrapassagens irregulares.

De acordo com os dados apresentados na tabela 2, em 2024, a análise dos fatores e condutas de risco associados aos sinistros de trânsito fatais em Curitiba revelou que a maioria dos óbitos decorreu de causas diretamente relacionadas ao comportamento dos condutores, refletindo um padrão consistente com outras evidências epidemiológicas sobre a temática.

Entre as principais causas associadas aos sinistros fatais em 2024, destacam-se o consumo de álcool — considerado um fator de risco — e a atitude imprudente, caracterizada como uma conduta de risco. Ambos estiveram presentes em 10 ocorrências cada,

representando 14,3% do total de fatores e condutas no trânsito. Além da frequência elevada, essas categorias também apresentaram os maiores valores na soma de pesos atribuídos (98 e 96, respectivamente), evidenciando suas contribuições significativas para a gravidade dos eventos. Esses dados indicam que falhas humanas, especialmente aquelas evitáveis por meio de atitudes seguras dos condutores, por meio de fiscalização e campanhas educativas, permanecem como os principais determinantes das mortes no trânsito.

Em terceiro lugar, destaca-se a infraestrutura viária como fator contribuinte em 9 casos (12,9%), com peso agregado de 70. Isso sugere que deficiências estruturais — como infraestrutura aérea (cabos de fio e de telefonia caídos sobre as vias), iluminação, falta de mureta, falta de gradil e engenharia induz ao erro — exercem um papel importante no desfecho dos acidentes, reforçando a necessidade de intervenções contínuas de engenharia e planejamento urbano.

Outras condutas de risco relevantes incluem o desrespeito à sinalização (10%), converter ou cruzar sem dar preferência (7,1%), e transitar em local proibido (7,1%). Embora apresentem frequências ligeiramente menores, somam-se a uma série de comportamentos de risco que, agregados, respondem por parcela significativa das ocorrências fatais. Adicionalmente, fatores como uso de drogas, distração ao volante (ex: celular), velocidade excessiva e mudança de faixa inadequada, estiveram presentes em 3 casos cada (4,3%), apontando para a diversidade de condutas inseguras que agravam o risco nas vias.

Por fim, aspectos menos frequentes como condições climáticas adversas, distância inadequada entre veículos e falta de direção defensiva foram identificados em 1 caso cada, o que representa 1,4% do total. Ainda que menos prevalentes, esses fatores também devem ser monitorados, pois podem atuar como agravantes ou contribuir para sinistros complexos quando associados a outros elementos.

De maneira geral, os dados reforçam que a maior parte dos acidentes fatais decorre de fatores previsíveis e preveníveis, destacando a importância de ações coordenadas entre os eixos de educação, fiscalização, engenharia, legislação e gestão da informação. Intervenções específicas como a ampliação da fiscalização de alcoolemia, a melhoria da infraestrutura urbana, a qualificação contínua dos condutores e o fortalecimento da comunicação de risco são fundamentais para mitigar os determinantes identificados e salvar vidas no trânsito.

Tabela 2 – Número de fatores/condutas, percentual referente ao total de fatores ocorridos em 2024 e soma dos pesos dos fatores e condutas de risco identificados nos sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024 (n = 44).

DESCRIÇÃO	NÚMERO DE FATORES/CONDUTAS	% REFERENTE AO TOTAL DE FATORES E CONDUTAS	SOMA DOS PESOS
Uso de álcool	10	14,30%	98
Atitude imprudente	10	14,30%	96
Infraestrutura viária	9	12,90%	70
Desrespeito à sinalização	7	10,00%	68
Converter/cruzar sem dar preferência	5	7,10%	50
Transitar em local proibido	5	7,10%	48
Habilitação	4	5,70%	28
Drogas	3	4,30%	28
Celular/fone/distração	3	4,30%	26
Veículo	3	4,30%	26
Excesso de Velocidade	3	4,30%	26
Mudança de faixa/pista	3	4,30%	28
Condição climática	1	1,40%	10
Distância entre veículos	1	1,40%	10
Evitabilidade/direção defensiva	1	1,40%	10

OBS: Mais de um fator e conduta de risco podem ser identificados no mesmo sinistro, portanto, o total geral refere-se a todas as vezes em que os fatores e condutas estiveram presentes nos sinistros analisados, de acordo com a metodologia preconizada pelo PVT.

Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Posteriormente ao processo de identificação dos fatores e condutas de risco que contribuíram para a ocorrência e magnitude de cada sinistro de trânsito analisado, a fim de hierarquizá-los, são concedidos pesos a cada um desses fatores e condutas. Esse tipo de classificação possibilita instituir uma ordem de prioridade para as intervenções que serão realizadas no município (Guia Vida no Trânsito – MS. Brasília, DF, 2017). Segundo a metodologia do Programa Vida no Trânsito, a atribuição dos pesos para os fatores e condutas se dá da seguinte forma:

“Para os fatores e condutas de risco, os pesos atribuídos variam de 10 a 2, sempre em numerais pares. O valor 10 é atribuído para o fator ou conduta de risco considerado pelo Grupo de Análise como o mais importante para a ocorrência do acidente analisado. Para os demais fatores e condutas identificados são atribuídos valores, sempre em numerais pares, em ordem decrescente de importância: 8, 6, 4, 2.”

Após todo processo de análise dos sinistros de trânsito e a atribuição dos respectivos pesos, foi possível hierarquizar os fatores e condutas de risco (Gráfico 10).

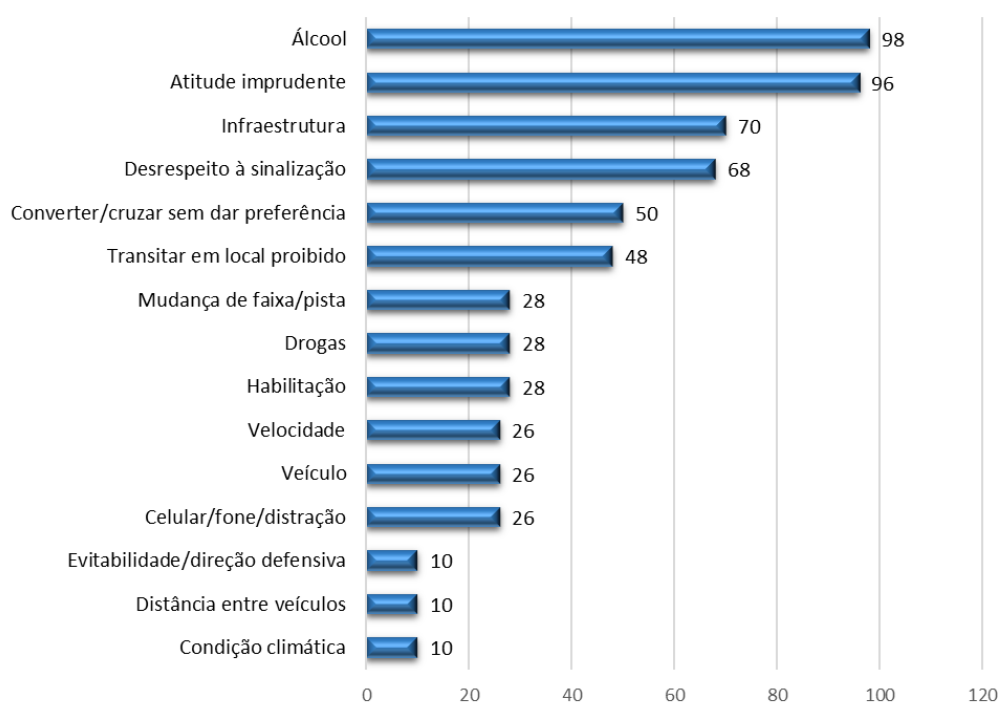
Quando passamos a analisar o somatório dos pesos atribuídos a cada fator e conduta de risco, bem como aos itens de proteção inadequada, observados e pontuados durante as reuniões do Comitê, alguns itens se destacam, como segue contemplado nos gráficos 10, 11 e 12 abaixo.

Dessa forma, pode-se sinalizar onde há uma necessidade maior de priorização das ações de prevenção aos sinistros fatais, visto que eles contribuem com maior intensidade para a ocorrência dos mesmos.

De acordo com os gráficos 10 e 11 e a tabela 2, o consumo de álcool foi o fator de risco mais relevante em 2024, com peso equivalente a 98, sendo registrado em 10 acidentes fatais, o que representa 14,3% do total dos sinistros com este fator atribuído, tornando-se assim o principal fator que contribuiu com as mortes no trânsito em Curitiba.

Os dados preliminares de 2024 confirmam o mesmo que foi evidenciado em 2023 onde o álcool ainda permanece como o fator que mais contribuiu para acidentes fatais, destacando sua persistente gravidade no contexto da segurança viária.

Gráfico 10 – Somatório dos pesos dos fatores e condutas de risco contribuintes na ocorrência de sinistros de trânsito fatais no município de Curitiba/PR, em 2024. (n = 44)

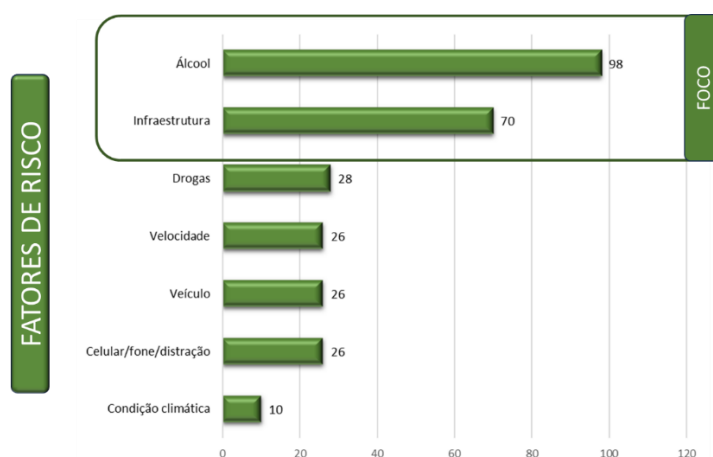


Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Na segunda posição aparece a atitude imprudente, com peso total atribuído de 96 e presente em 10 sinistros (14,3% do total). A atitude imprudente compreende uma conduta de risco e refere-se, em linhas gerais, a situações de falta de atenção ou descuido no uso da via ou a comportamentos arriscados cometidos, em sua maioria por pedestres, mas também por ciclistas, motociclistas e condutores de veículos leves (Gráficos 10 e 12 e Tabela 2).

Em terceiro lugar no contexto geral está a infraestrutura (Gráficos 10 e 11 e Tabela 2), com peso 70, sendo um dos fatores de risco que merecem especial atenção, pois pode desempenhar um papel decisivo na redução de sinistros fatais. Falhas ou deficiências na infraestrutura foram observadas em 9 sinistros com óbito (12,9% do total). Entre os problemas identificados, destacaram-se: falta de gradis; barreiras de proteção insuficientes; falhas de engenharia que induzem ao erro; iluminação inadequada; falta de sinalização e ausência de travessias seguras para pedestres.

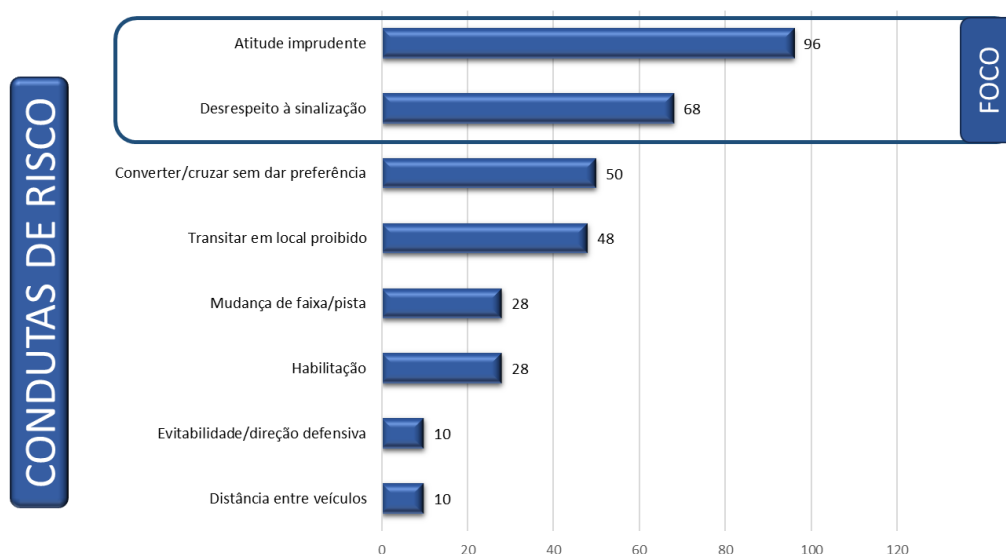
Gráfico 11 – Somatório dos pesos atribuídos pelo Comitê de análise aos fatores de risco identificados em sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024. (n = 44).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Outra conduta de risco observada foi o desrespeito à sinalização, com peso atribuído de 68, figura em quarto lugar dentre os fatores e condutas de risco que corroboraram com os sinistros fatais em Curitiba. Este foi identificado em 7 ocorrências com óbitos (10% do total) e refere-se a infrações críticas, tais como: avanço de sinal, ignorar placas de sinalização e semáforos, avançar em cruzamentos sem dar preferência, atravessar fora da faixa de pedestres e não se manter na faixa correta de direção (Gráficos 10 e 12 e Tabela 2).

Gráfico 12 – Somatório dos pesos atribuídos pelo Comitê de análise às condutas de risco identificadas em sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2024. (n = 44)



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Esses aspectos também evidenciam a necessidade de melhorias na infraestrutura urbana para aumentar a segurança viária.

Ainda em relação à atribuição dos pesos para os considerados fatores de gravidade, como por exemplo, não uso ou uso inadequado de capacete e do cinto de segurança, conforme definido pelo Guia Vida no Trânsito, no que diz respeito à "Proteção Inadequada dos Ocupantes", os critérios são estabelecidos da seguinte forma:

“Quanto aos fatores relacionados à gravidade das lesões, os pesos atribuídos variam de 5 a 1, sendo sempre números ímpares. O peso 5 indica o fator considerado mais relevante para a gravidade das lesões no acidente em análise. Os valores 3 e 1 são atribuídos em ordem decrescente de importância.”

A ausência de uso de dispositivos de segurança resultou em 2 óbitos que poderiam ter sido evitados, sendo 1 relacionado à falta ou mal uso de capacete e 1 devido à ausência de uso do cinto de segurança.

Esses óbitos demonstraram que a falta de uso adequado de equipamentos de segurança é um fator crítico que contribui diretamente para a gravidade dos sinistros de trânsito, resultando significativamente no número de vítimas. No caso dos motoqueiros, o não

uso do capacete ou o uso de capacetes sem certificação adequada compromete seriamente a proteção da cabeça em caso de colisão, elevando o risco de lesões fatais.

O cinto de segurança é o dispositivo mais simples e eficaz para salvar vidas, impedindo que os ocupantes sejam lançados para fora do veículo ou sofram impactos violentos dentro do automóvel durante uma colisão. O hábito de negligenciar o cinto, tanto pelos motoristas quanto pelos passageiros, aumenta exponencialmente o risco de ferimentos graves, especialmente em situações de frenagem brusca ou colisão frontal.

4 AÇÕES REALIZADAS PELAS OUTRAS COMISSÕES

Ao longo de todos esses anos de existência do PVT em Curitiba, muito se tem feito para reduzir as lesões e óbitos no trânsito. A redução observada no número de óbitos no trânsito se deve a participação ativa de vários atores, tais como as polícias rodoviárias federais (PRF), rodoviárias estaduais (BPRv), do BPTRAN e da Guarda Municipal, que ao estarem presente nos atendimentos às ocorrências de trânsito, nas fiscalizações e autuações às irregularidades, mostram a eficácia desse tipo de ação em coibir comportamentos inadequados dos usuários das vias e, conseqüentemente, na redução dos sinistros graves e fatais.

A ABC Trânsito, Escola Pública de Trânsito de Curitiba, através dos seus programas e projetos, dentre eles: os cursos e sensibilizações para o público interno, escolas, igrejas, SIPAT, empresas de transporte coletivo de passageiros; Programa Trânsito na Escola; Programa Trânsito para Todos (pessoas com deficiência); Programas específicos para cada um dos Modais (pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas/passageiros e condutores), tem importante papel na educação voltada para o trânsito e na mudança de paradigmas. Todas essas ações contribuíram com a redução dos sinistros fatais, observada ao longo do tempo, uma vez que foram promovidas atividades de conscientização que incentivaram comportamentos seguros no trânsito, principalmente voltado às crianças em idade escolar. Essas iniciativas visaram valorizar o espaço público compartilhado por diferentes modais, aumentando a segurança viária e preservando vidas.

A SMDT, Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito, também realizou e realiza grandes obras e tem projetos de melhoria da infraestrutura viária, tais como as travessias elevadas para pedestres próximas a escolas e unidades de saúde; botoeiras para idosos; correções de engenharia nas vias; áreas de espera para motociclistas "motocaixas" em vias que continham alto índice de acidentes com motos em anos anteriores; instalação de barreiras eletrônicas, radares e novas placas de sinalização; a via calma; as áreas de circulação compartilhada mais delimitada entre ciclistas e condutores de veículos automotores; as melhorias nas calçadas e na acessibilidade.

Por fim, cabe salientar que todas essas ações são inesgotáveis e devem ser feitas a todo e qualquer tempo, com vistas ao salvamento de vidas no trânsito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o início do Programa Vida no Trânsito em 2011, Curitiba alcançou uma notável redução de 54,5% no número de vítimas fatais no trânsito, apesar de algumas oscilações ao longo dos anos, especialmente em 2016 e 2020. Em 2024, a cidade registrou uma queda expressiva de 5,4% nos óbitos em comparação com o ano anterior, alcançando o menor número absoluto de fatalidades desde o início do programa (141 óbitos), assim como a menor taxa de mortalidade (PVT) da série histórica analisada, indicador este que expressa o risco de morrer por sinistro de trânsito em Curitiba.

No entanto, a análise dos dados de 2024 revelaram preocupantes tendências emergentes. Embora o número total de óbitos tenha diminuído, as fatalidades envolvendo ocupantes de motocicletas e pedestres ainda se apresentam como desafio para segurança no trânsito.

Investir em ações que combinem a proteção desses grupos prioritários com a abordagem dos principais fatores e condutas de risco identificados pode salvar muitas vidas e reduzir significativamente o número de sinistros fatais. A coordenação entre políticas públicas e campanhas de conscientização será fundamental para melhorar a segurança no trânsito e proteger todos os usuários das vias.

6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Organização das Nações Unidas. Resolução 74/299 de 31 de agosto de 2020 - Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. – Genebra: Assembleia Geral da ONU, 2020.

Brasil. Ministério da Saúde. Guia Vida no Trânsito / Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás. - Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 332 p.: il.



COMITÊ DE COLETA DE DADOS, ANÁLISE E GESTÃO DA INFORMAÇÃO

- Secretaria Municipal de Saúde – SMS
- Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT
- Secretaria Estadual da Saúde – SESA/PR
- Departamento de Trânsito do Paraná- DETRAN/PR
- Batalhão de Polícia de Trânsito – BPTRAN
- Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual – BPRv
- Polícia Rodoviária Federal – PRF
- Corpo de Bombeiros – SIATE
- Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU
- Instituto de Criminalística – IC
- Instituto Médico Legal – IML
- Delegacia de Delitos de Trânsito – DEDETRAN

COLABORAÇÃO: Urbanização de Curitiba – URBS
 ARTERIS – Regional Sul

COORDENAÇÃO: Secretaria de Defesa Social e Trânsito – SMDT