



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA  
SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE  
CENTRO DE EPIDEMIOLOGIA

**PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DOS ÓBITOS EM SINISTROS DE TRÂNSITO NO  
MUNICÍPIO DE CURITIBA EM 2025**

**(dados parciais e preliminares qualificados até 14.05.2026)**



**PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO**



**CURITIBA  
MAIO/2026**

Tatiane Filipak  
**SECRETÁRIA MUNICIPAL DA SAÚDE**

Rafael Ferreira Vianna  
**SECRETÁRIO MUNICIPAL DE DEFESA SOCIAL E TRÂNSITO**

Jane Sescatto  
**SUPERINTENDENTE DE GESTÃO EM SAÚDE**

Gustavo de Almeida Garrett  
**SUPERINTENDENTE DE TRÂNSITO**

José Carlos Felipus Costa  
**SUPERINTENDENTE DA GUARDA MUNICIPAL**

Alcides Augusto Souto de Oliveira  
**DIRETOR DO CENTRO DE EPIDEMIOLOGIA**

Melissa Puertas Sampaio  
**COORDENADORA DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO**

Juliano Ribeiro  
**COORDENADOR DAS DOENÇAS E AGRAVOS NÃO TRANSMISSÍVEIS**

#### **ELABORAÇÃO**

Juliano Ribeiro / Renata Guedes Kumm  
**COMITÊ DE COLETA DE DADOS, ANÁLISE E GESTÃO DA INFORMAÇÃO**

#### **APOIO TÉCNICO - COMITÊ DE ANÁLISE DE SINISTROS**

Eder Carlos Rodrigues / Jaqueline de Lima Moreira / Lília Santos Leite (SETRAN/SMDT)  
Juliano Ribeiro / Renata Guedes Kumm / Michelle Tavares Alves (SMS)  
Caçan Jurê Silvanio / Claudia Claudiano Moreira (ABC Trânsito)  
Edison Bretas Junior / José Anderson Cardoso / Leônidas Luiz dos Santos (GM)  
Geovane Ribeiro da Silva / Maison Luiz Mazetto (URBS)  
Daniel M. Woellner dos Santos / Edgar Dias Santana / Leonardo Caçado Moco (DEDETRAN)  
Tatiana Gomara Neves / Kelly Helena Correia Klein (SESA/PR)  
Caroline Andreatta / Tatiana Gomara Neves (DETRAN/PR)  
Subten. Emerson Ribeiro Krone (BPTRAN)  
Felipe Steindorff Malheiros / Paulo Henrique Caldas Garcia Rietow (BPRv)  
Rodrigo de Oliveira Dias / Eliel de Oliveira (PRF)  
Rômulo Marinho Soares / Carlos Humberto Zannetti (CETTRAN/PR)

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	4
2 METODOLOGIA.....	6
2.1 Coleta de dados.....	6
2.2 Qualificação dos sinistros .....	6
2.3 Análise epidemiológica .....	6
2.4 Consolidação e tratamento dos dados .....	7
3 ANÁLISE DOS SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM 2025 ...	8
3.1 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA.....	8
4 ANÁLISE DOS FATORES E CONDUTAS DE RISCO .....	24
5 AÇÕES REALIZADAS PELAS OUTRAS COMISSÕES.....	30
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
7 REFERÊNCIAS 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 e da Guarda Municipal de Curitiba; 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 apresenta a análise de 208 sinistros de trânsito registrados em 2025 no município de Curitiba, dos quais resultaram em 209 vítimas fatais.

## **2 METODOLOGIA**

### **2.1 Coleta de dados**

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do Programa Vida no Trânsito (PVT) de Curitiba integra diferentes instituições responsáveis pelo atendimento aos eventos e às vítimas de sinistros de trânsito no município.

Para a construção da base de dados, foram utilizados registros 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).

### **2.2 Qualificação dos sinistros**

A partir da integração dos bancos de dados, elaborou-se uma lista única de vítimas. Essa lista foi qualificada por meio da análise de boletins de ocorrência, laudos médicos e periciais, fichas de atendimento, informações de prontuário ambulatorial e hospitalar, registros audiovisuais do momento da ocorrência e notícias veiculadas na imprensa.

Durante o processo de qualificação, os casos com Classificação Internacional de Doenças (CID-10) divergente para sinistros de trânsito foram submetidos à análise pela equipe técnica da Coordenação de Doenças e Agravos Não Transmissíveis (DANT/SMS). Essa equipe realizou revisão minuciosa dos prontuários das vítimas, decidindo pela inclusão ou exclusão do caso como suspeito de sinistro de trânsito, considerando causas alternativas, como mal súbito, suicídio, homicídio ou causas naturais.

### **2.3 Análise epidemiológica**

O procedimento metodológico adotado teve como finalidade a análise individual de cada sinistro fatal, com a identificação de fatores e condutas de risco associados à sua ocorrência. Além disso, realizou-se análise epidemiológica descritiva e analítica, contemplando o perfil dos sinistros e das vítimas fatais registradas no município de Curitiba.

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do PVT mantém reuniões semanais (todas as terças-feiras das 09:00hs às 11:30hs), ao longo de todo ano, para análise de 10 sinistros ou mais com vítimas fatais por reunião.

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).

#### **2.4 Consolidação e tratamento dos dados**

Para a consolidação, tratamento e análise dos dados sobre sinistros de trânsito fatais foram utilizados softwares estatísticos e de visualização de dados, como o Stata, R, R Studio, Microsoft Excel, Power BI e Looker Studio.

Na sequência os dados analisados foram apresentados sob o formato de gráficos e tabelas. Nessa representação, o “n” corresponde ao número absoluto de casos; “%” corresponde ao percentual ou à frequência relativa calculada com base no número absoluto; a taxa de mortalidade do PVT é o indicador que mede o número de óbitos decorrentes de sinistros de trânsito em uma população durante determinado período, geralmente um ano. Esse indicador é utilizado pelos municípios que possuem o Programas Vida no Trânsito, sendo definido pelo obtido total de mortes registradas em sinistros de trânsitos no território do município (Curitiba-Pr) independente se a vítima é residente ou não no município, dividido pelo total de habitantes do município, multiplicando-se o resultado por 100.000. Essa taxa expressa a intensidade com que os óbitos por sinistros de trânsito afetam determinada população, sendo influenciada por sua estrutura etária e de gênero.

A razão de mortalidade representa o número de óbitos decorrentes de sinistros de trânsito para cada 10.000 veículos registrados no município, constituindo uma métrica utilizada para avaliar a segurança viária local. Valores elevados podem indicar falhas nas condições de trânsito ou em comportamentos de condução.

O peso corresponde à somatória dos valores atribuídos aos fatores e condutas de risco identificados em cada sinistro (pontuações de 10, 8, 6, 4, 2) bem como aos valores correspondentes à proteção inadequada (pontuações de 5, 3, 1), seguindo a metodologia desenvolvida pelo Ministério da Saúde, a qual consta no Guia Vida no Trânsito (Brasil, 2017).

Em tempo, realizarse-á a análise estatística das séries temporais do número de óbitos, da taxa de mortalidade do PVT e da razão de mortalidade, através do cálculo da regressão de Prais Winsten, utilizando-se do programa STATA (versão 14.0 MP – Stata Corp LP). Para este relatório não serão feitos estes cálculos, visto que as análises dos sinistros de trânsito fatais e a qualificação do banco como um todo ainda são incipientes.

Por utilizar dados que não identificam os indivíduos participantes, esse relatório não apresenta implicações éticas, não sendo necessária a submissão ao comitê de ética em pesquisas com seres humanos para sua aprovação.

### **3 ANÁLISE DOS SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM 2025**

#### **3.1 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA**

Com base no Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) da SMS Curitiba, até o fechamento deste relatório foram considerados 209 óbitos resultantes de 208 sinistros de trânsito ocorridos no município.

O Comitê de Análise de Sinistros de Trânsito realizou oito (8) reuniões entre novembro de 2024 e abril de 2025, possibilitando uma análise preliminar de 77 sinistros (37,3%) os quais resultaram em 78 óbitos no ano de 2025. 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, bem como da qualificação do banco de mortalidade, os quais nos fornecem informações relevantes ao processo. Esses documentos são essenciais para entender a dinâmica dos sinistros, a conduta dos envolvidos e os fatores que influenciaram diretamente para a ocorrência dos mesmos.

A análise da série histórica compreendida entre 2011 e 2025 evidencia uma tendência geral de redução da mortalidade por sinistros de trânsito no município. Em 2011, primeiro ano de implementação do Programa Vida no Trânsito, foram registrados 310 óbitos, ao passo que, em 2025, contabilizaram-se 209 óbitos, correspondendo a uma redução absoluta de 101 mortes e a uma redução relativa de 32,6% no período.

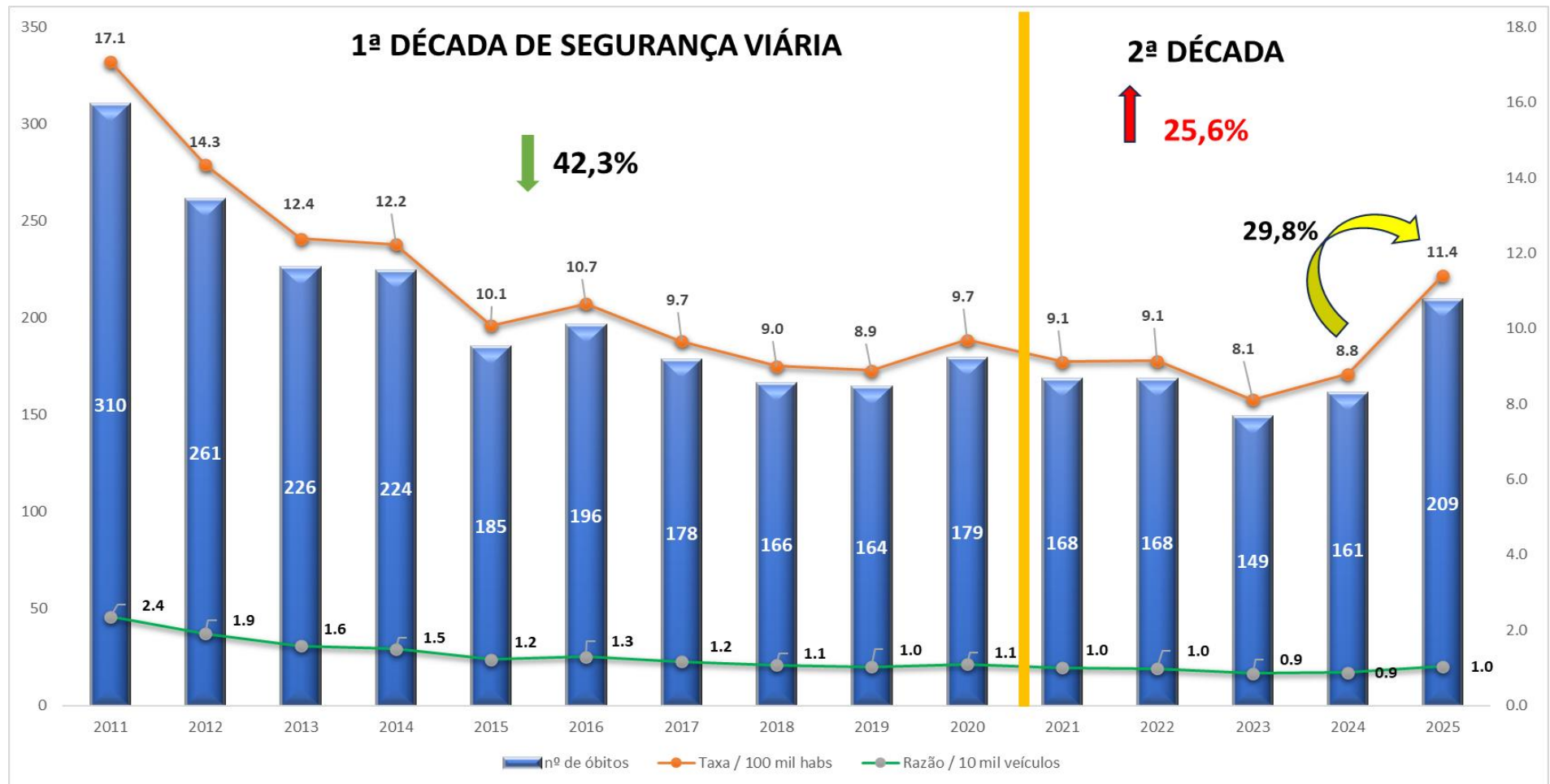
Entretanto, apesar da tendência decrescente de longo prazo, observam-se oscilações interanuais. Destaca-se que, no intervalo de 2015 a 2024, os registros de óbitos por sinistros de trânsito mantiveram-se abaixo de 200 casos anuais. Contudo, em 2025, verificou-se um aumento expressivo, com a elevação do número de óbitos para 209, ultrapassando novamente o patamar de 200 mortes por sinistros fatais no município de Curitiba (Gráfico 1).

No que se refere aos indicadores padronizados, a taxa de mortalidade do PVT por 100 mil habitantes passou de 8,8 em 2024 para 11,4 em 2025, correspondendo a um incremento de 29,5%. De forma semelhante, a razão de mortalidade por 10 mil veículos passou de 0,9

para 1,0 no mesmo período. Esses achados indicam que o aumento observado não se limita ao crescimento populacional ou da frota veicular, mas reflete um aumento real do risco de morte no trânsito (Gráfico 1).

Considerando a segunda década do Programa Vida no Trânsito, observa-se que os anos de 2021 e 2022 apresentaram estabilidade, com 168 óbitos em cada ano. Em 2023, houve redução para 149 óbitos, representando queda de 11,3% em relação a 2022. Contudo, em 2024, registrou-se aumento para 161 óbitos, correspondendo a crescimento de 8,1% em relação ao ano anterior. Já em 2025, verifica-se um aumento expressivo e preocupante, com 209 óbitos, representando incremento de 29,8% em relação a 2024 (Gráfico 1).

**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 2025 (dados preliminares 2025 - n=209).



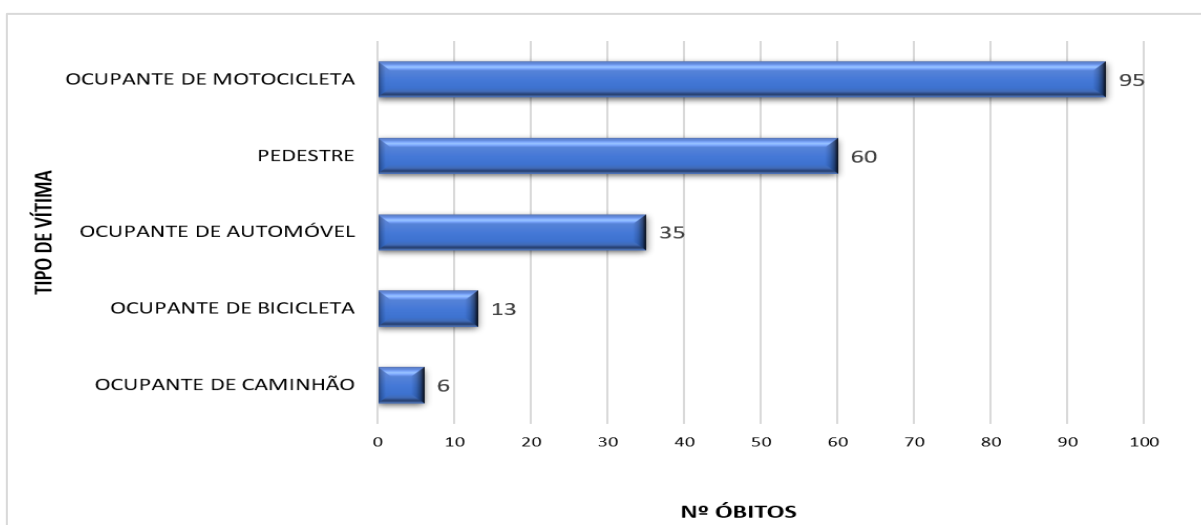
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Em 2025, foram registrados 208 sinistros de trânsito no município, os quais resultaram em 209 óbitos, evidenciando a ocorrência de 1(um) evento com mais de uma vítima fatal. O Gráfico 2 apresenta a distribuição dos óbitos segundo o tipo de usuário da via. Observa-se predominância de vítimas entre ocupantes de motocicletas, com 95 óbitos (45,5%), seguidos por pedestres, com 60 óbitos (28,7%). Na sequência, destacam-se os ocupantes de automóveis, com 35 óbitos (16,7%), os demais tipos de vítimas correspondem a menos de 10% dos óbitos ocorridos.

Esse perfil evidencia maior vulnerabilidade dos usuários mais expostos no trânsito, especialmente motociclistas e pedestres, que juntos concentram aproximadamente 74,2% dos óbitos no ano de 2025.

**Gráfico 2** - Distribuição da frequência absoluta de óbitos, por tipo de vítima, em sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2025 (n = 209).

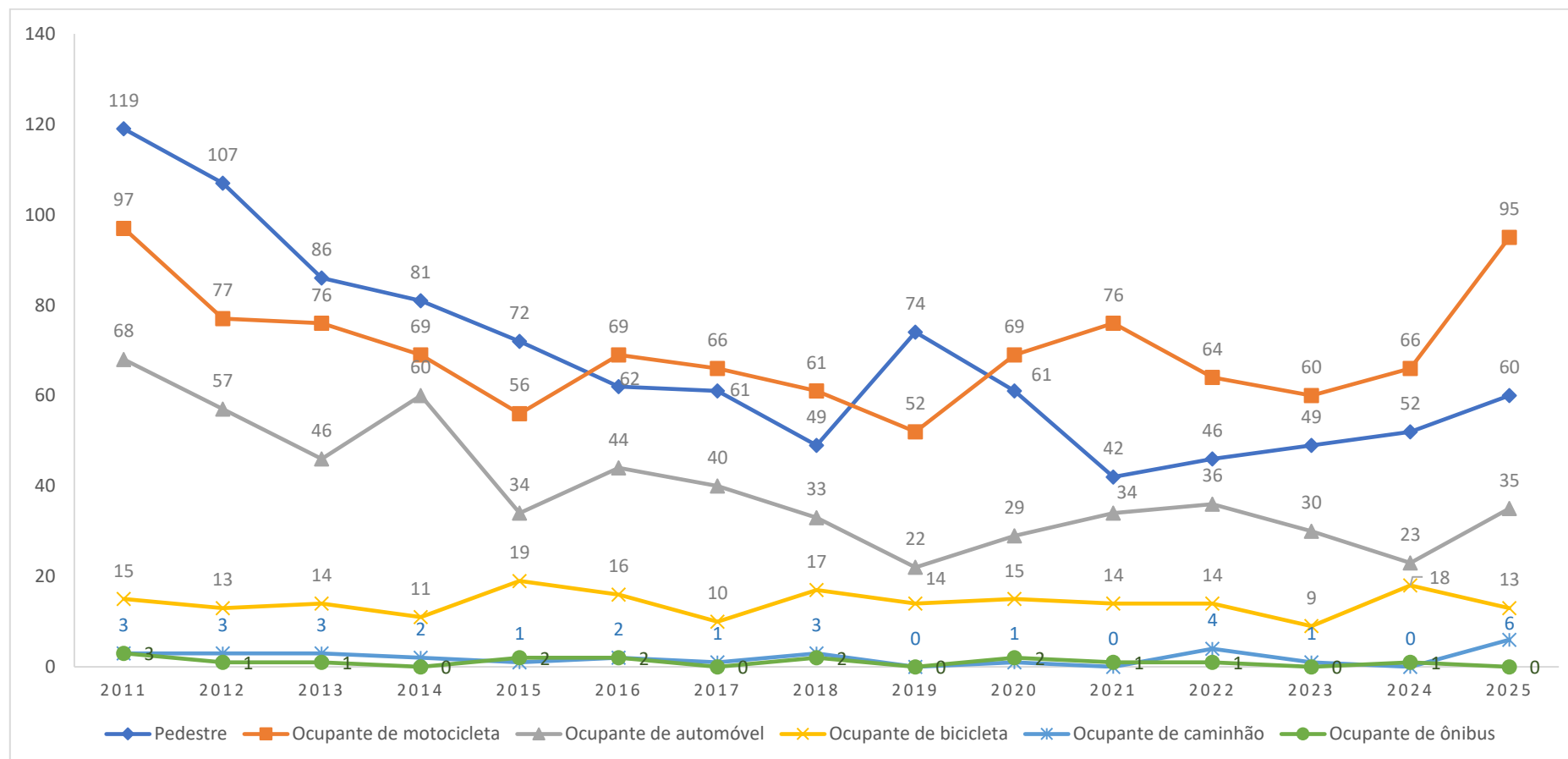


**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

O Gráfico 3 apresenta a série histórica dos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba no período de 2011 a 2025, segundo o tipo de vítima. A incorporação dos dados mais recentes qualifica a análise temporal, permitindo identificar, com maior precisão, tanto os avanços obtidos ao longo dos anos quanto o agravamento observado nos períodos mais recentes. Esses achados possuem implicações diretas para a vigilância em saúde, subsidiando o monitoramento contínuo e o aprimoramento de políticas públicas voltadas à redução da morbimortalidade no trânsito.

**Gráfico 3** - Série histórica do número de vítimas fatais em sinistros de trânsito em Curitiba/PR, segundo tipo de vítima e ano de ocorrência, entre 2011 e 2025.



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

No início da série histórica (2011), os pedestres (119 óbitos) e os ocupantes de motocicletas (97 óbitos) já se destacavam como os grupos mais vulneráveis. Ao longo do período, observa-se uma tendência geral de redução das mortes de pedestres até 2021, quando se atinge o menor registro (42 óbitos). A partir desse ponto, verifica-se um desvio na tendência, com aumento progressivo dos óbitos: 46 em 2022, 49 em 2023, 52 em 2024 e 60 em 2025.

Considerando o recorte da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021–2025), evidencia-se um crescimento expressivo e preocupante da mortalidade entre pedestres, com incremento de 42,9% no período (de 42 para 60 óbitos). Na comparação mais recente, entre 2024 e 2025, observa-se aumento de aproximadamente 15,4%, reforçando o cenário de agravamento contínuo e recente, com implicações relevantes para o planejamento de ações de prevenção e proteção desse grupo.

Entre os motociclistas, observa-se um comportamento oscilatório ao longo da série histórica. Embora 2019 tenha registrado o menor número de vítimas fatais (52 óbitos), verifica-se uma tendência de aumento nos anos subsequentes. No início da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, em 2021, o número de óbitos chegou a 76, patamar semelhante ao observado em 2013.

Ainda nesse período (2021–2025), houve redução dos óbitos em 2022 e 2023; contudo, a partir de 2024, a tendência se inverte novamente, com incremento de 10% em relação a 2023. Em 2025, observa-se um aumento expressivo de 43,9% em comparação a 2024, totalizando 95 óbitos. Esse valor corresponde ao segundo maior registro de toda a série histórica (2011–2025), sendo inferior apenas ao observado em 2011, primeiro ano de implementação do Programa Vida no Trânsito (PVT) no município.

Os ocupantes de automóveis apresentam uma tendência mais consistente de redução ao longo da série histórica, passando de 68 óbitos em 2011 para 35 em 2025. Apesar de pequenas oscilações intermediárias, essa trajetória representa uma diminuição aproximada de 48,5% no número de óbitos, sugerindo avanços relevantes nas políticas de segurança veicular e na adoção de medidas de proteção.

No caso dos ciclistas, os números permanecem relativamente baixos, porém estáveis, com variações entre 9 e 19 óbitos ao longo do período analisado. Em 2025, registra-se aproximadamente 13 óbitos, sem evidência de uma tendência sustentada de redução, o que indica a necessidade de maior atenção a esse grupo.

Já os ocupantes de caminhões e ônibus mantêm frequências reduzidas durante toda a série, geralmente variando entre 0 e 6 óbitos anuais. Embora representem pequena contribuição para o total de mortes, esses eventos permanecem relevantes do ponto de vista da vigilância epidemiológica, especialmente pela sua gravidade e potencial de impacto coletivo.

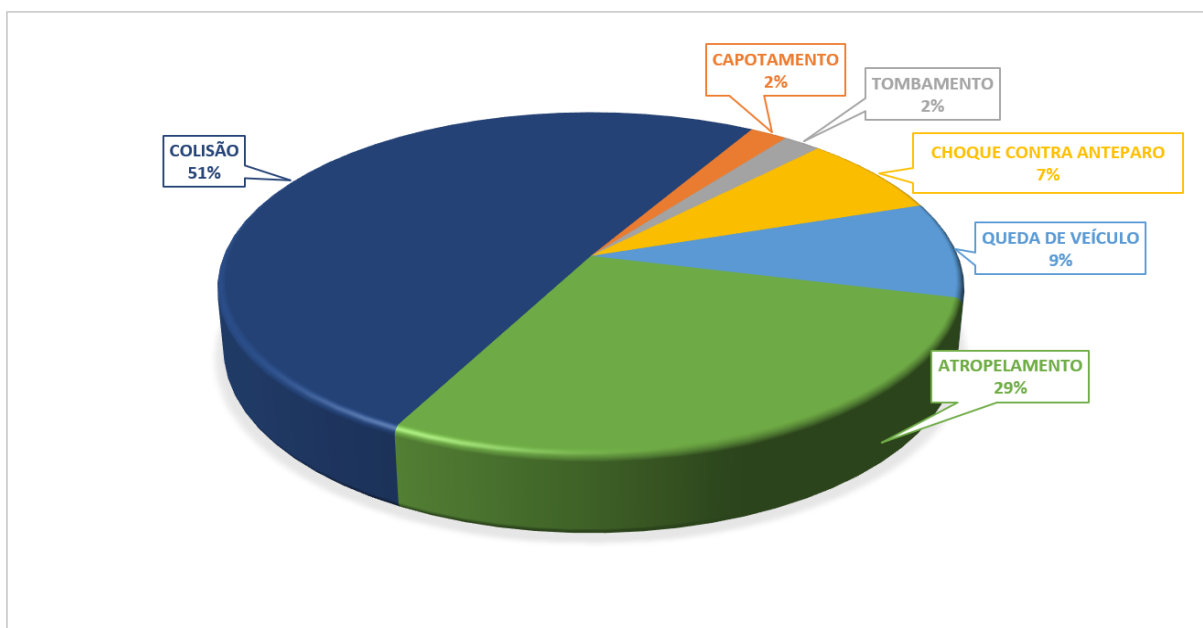
Os dados referentes aos óbitos de acordo com os tipos de sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba, no ano de 2025, seguem representados no gráfico 4. A análise epidemiológica desses óbitos revela um padrão preocupante, com predominância significativa de colisões e atropelamentos.

Dos 209 óbitos registrados, as colisões representaram a maior proporção, totalizando 106 casos — o equivalente a 50,7% do total. Esse tipo de sinistro, geralmente envolvendo dois ou mais veículos, está frequentemente associado a fatores como: uso de álcool ao volante, imprudência, distração, excesso de velocidade e deficiências na sinalização viária.

Na sequência, os atropelamentos somaram 60 registros (28,7%), evidenciando a vulnerabilidade dos pedestres no contexto urbano. As quedas de veículos totalizaram 19 ocorrências (9,1%), enquanto que os choques contra anteparos totalizaram 16 casos (7,7%). Estes últimos, embora possam ser tecnicamente classificados como colisões, o Programa Vida no Trânsito (PVT) os categoriza separadamente, dada a relevância para intervenções de engenharia urbana. Em muitos desses casos, a posição inadequada de elementos fixos — como postes, placas de sinalização, defensas, *guard rails*, muros e árvores — podem contribuir diretamente para a ocorrência e gravidade dos sinistros. A identificação desses pontos críticos permite ao Departamento de Engenharia de Trânsito da Prefeitura propor alterações estruturais que minimizem o risco. Inclusive, a presença de cartazes publicitários iluminados tem sido objeto de avaliação pelo Comitê, uma vez que podem gerar distrações visuais e atuar como fatores contribuintes para os acidentes.

Demais sinistros como os capotamentos e tombamentos registraram 4 casos cada (1,9%). Apesar da menor frequência, esses tipos de sinistros apresentam potencial de elevada gravidade clínica, sobretudo por aumentarem o risco de traumas severos, principalmente se não houver uso de cinto de segurança.

**Gráfico 4** - Distribuição da frequência dos óbitos por tipo de sinistro de trânsito ocorrido em Curitiba/PR, em 2025 (n = 209).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Agora, considerando ainda mais a especificidade do sinistro, ou seja, o detalhamento de qual(is) modal(is) ou vítima(s) participaram do evento fatal, tem-se a seguinte classificação representada na Tabela 1. Em 2025, observa-se um cenário multifacetado de riscos e desfechos graves nas vias de tráfego, evidenciando não apenas a complexidade da mobilidade nas cidades, mas também a necessidade urgente de estratégias integradas de prevenção e resposta.

A colisão entre automóvel e motocicleta foi o tipo de sinistro mais frequente, com 43 ocorrências (20,6%). Esse dado reforça a alta exposição dos motociclistas que, por sua vulnerabilidade física e inserção em fluxos intensos de tráfego, figuram como principais vítimas em acidentes com alto potencial de gravidade. Em seguida, aparecem os atropelamentos por automóvel (26 casos; 12,4%), as colisões entre dois automóveis (18 casos; 8,6%), as quedas de motociclistas (17; 8,1%), os atropelamentos por motocicleta (10; 4,8%), por trem (9; 4,3%), por ônibus (7; 3,3%) e por caminhão (5; 2,4%). Cabe destacar aqui que os pedestres são o outro grupo de risco, frequentemente afetado por falhas na sinalização, ausência de travessias seguras e comportamento imprudente dos condutores e dos próprios pedestres.

Outros sinistros relevantes incluem o choque contra anteparo (8 casos; 3,8%), as colisões entre moto e caminhão (8 casos; 3,8%) e entre automóvel e bicicleta (6 casos; 2,9%). Estes dois últimos tipos envolvem veículos com grande disparidade de massa e proteção, o que agrava os desfechos clínicos para os condutores de bicicletas e motocicletas por serem de menor porte e reforçam a complexidade das interações entre veículos leves e pesados, especialmente em vias urbanas com tráfego misto.

O capotamento de automóvel e o tombamento de caminhão figuram com 4 casos cada (1,4%) e apontam para fatores como excesso de velocidade, perda de controle do veículo, uso de álcool/drogas e condições inseguras de condução.

Eventos menos frequentes, mas não menos relevantes, com frequências relativas abaixo de 1%, incluem choques contra anteparos, quedas de bicicleta e demais colisões entre diferentes modais. Esses sinistros, apesar da baixa incidência, revelam alto potencial de gravidade, especialmente quando envolvem veículos de grande porte ou múltiplas vítimas, bem como estão frequentemente associados a situações extremas, como perda total de controle, condições climáticas adversas ou falhas mecânicas, exigindo resposta rápida dos serviços de emergência e atenção especializada.

Do ponto de vista epidemiológico, em Curitiba observa-se que os sinistros envolvendo veículos de maior porte — como ônibus, caminhões e trens — estão fortemente associados a desfechos graves e fatais, mesmo com menor frequência. Já os sinistros envolvendo motociclistas e pedestres concentram o maior número de registros, corroborando dados nacionais que apontam esses grupos como os mais vulneráveis no trânsito brasileiro.

**Tabela 1** – Frequência absoluta e relativa dos óbitos por sinistro de trânsito ocorridos no município de Curitiba/PR, segundo o tipo de sinistro detalhado, em 2025 (n = 209).

Descrição do Sinistro	Frequência absoluta (n)	Frequência relativa (%)
AUTO X MOTO	43	20.6
ATROPELAMENTO POR AUTOMÓVEL	26	12.4
AUTO X AUTO	18	8.6
QUEDA DE MOTOCICLETA	17	8.1
ATROPELAMENTO POR MOTOCICLETA	10	4.8
ATROPELAMENTO POR TREM	9	4.3
CHOQUE CONTRA ANTEPARO	8	3.8
MOTO X CAMINHÃO	8	3.8
ATROPELAMENTO POR ÔNIBUS	7	3.3
AUTO X BICICLETA	6	2.9
A QUALIFICAR	5	2.4
ATROPELAMENTO POR CAMINHÃO	5	2.4
MOTO X MOTO	5	2.4
AUTO X CAMINHÃO	4	1.9
CAPOTAMENTO DE AUTOMÓVEL	4	1.9
TOMBAMENTO DE CAMINHÃO	4	1.9
CHOQUE CONTRA POSTE	3	1.4
MOTO X ÔNIBUS	3	1.4
AUTO X MOTO X CAMINHÃO	2	1.0
BICICLETA X ÔNIBUS	2	1.0
CHOQUE CONTRA ÁRVORE	2	1.0
QUEDA DE BICICLETA	2	1.0
BICICLETA X MOTO	2	1.0
ATROPELAMENTO POR BICICLETA	1	0.5
AUTO X CAMINHÃO X AUTO	1	0.5
AUTO X ÔNIBUS	1	0.5
BICICLETA X CAMINHÃO	1	0.5
CAMINHÃO X CAMINHÃO	1	0.5
CHOQUE CONTRA AUTO ESTACIONADO	1	0.5
CHOQUE CONTRA CAMINHÃO ESTACIONADO	1	0.5
CHOQUE CONTRA PLACA DE SINALIZAÇÃO	1	0.5
MOTO X TRATOR	1	0.5
MOTO X TRICICLO	1	0.5
QUEDA DE CAMINHÃO	1	0.5
QUEDA DE MOTO E CHOQUE CONTRA DEFENSA	1	0.5
TRICILO X AUTO	1	0.5
MOTO X TREM	1	0.5

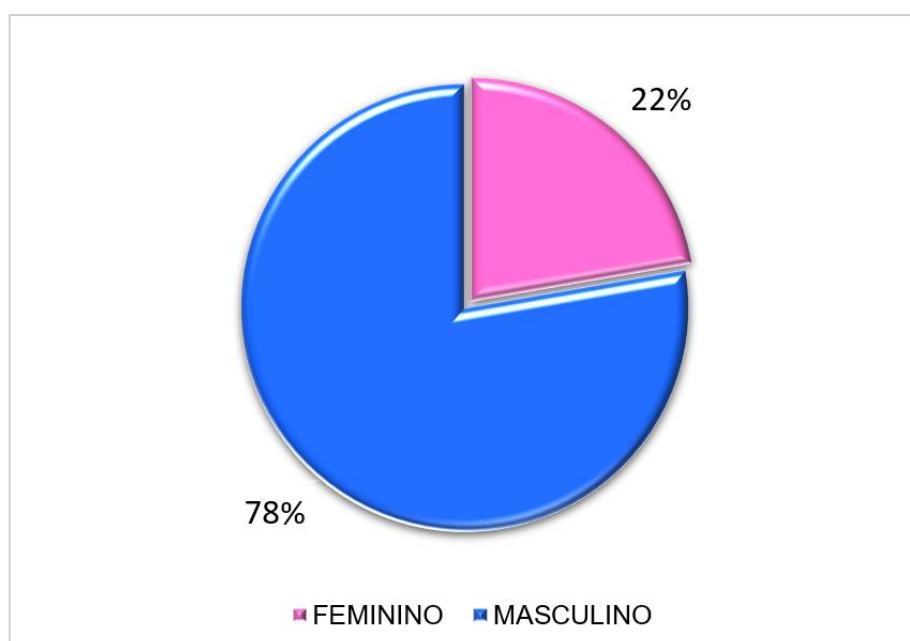
**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A seguir, apresenta-se uma análise epidemiológica descritiva dos óbitos em sinistros de 2025, 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 78% dos casos (162 óbitos), enquanto o sexo feminino representou 22% (47 óbitos), conforme apresentado no Gráfico 5.

**Gráfico 5** – Distribuição do percentual de óbitos por sexo das vítimas de sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, em 2025 (n = 209).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A taxa de mortalidade por sinistros de trânsito entre os homens foi de 18,7 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto entre as mulheres foi de 4,9 óbitos por 100 mil habitantes. A partir dessas taxas, foi possível calcular a razão de risco (RR), a qual indica que em 2025, os homens apresentaram um risco aproximadamente 3,8 vezes maior de morrer em sinistros de trânsito do que as mulheres em Curitiba, revelando um padrão epidemiológico marcado por forte desigualdade entre os sexos e, como será visto adiante, entre as faixas etárias (Gráfico 6).

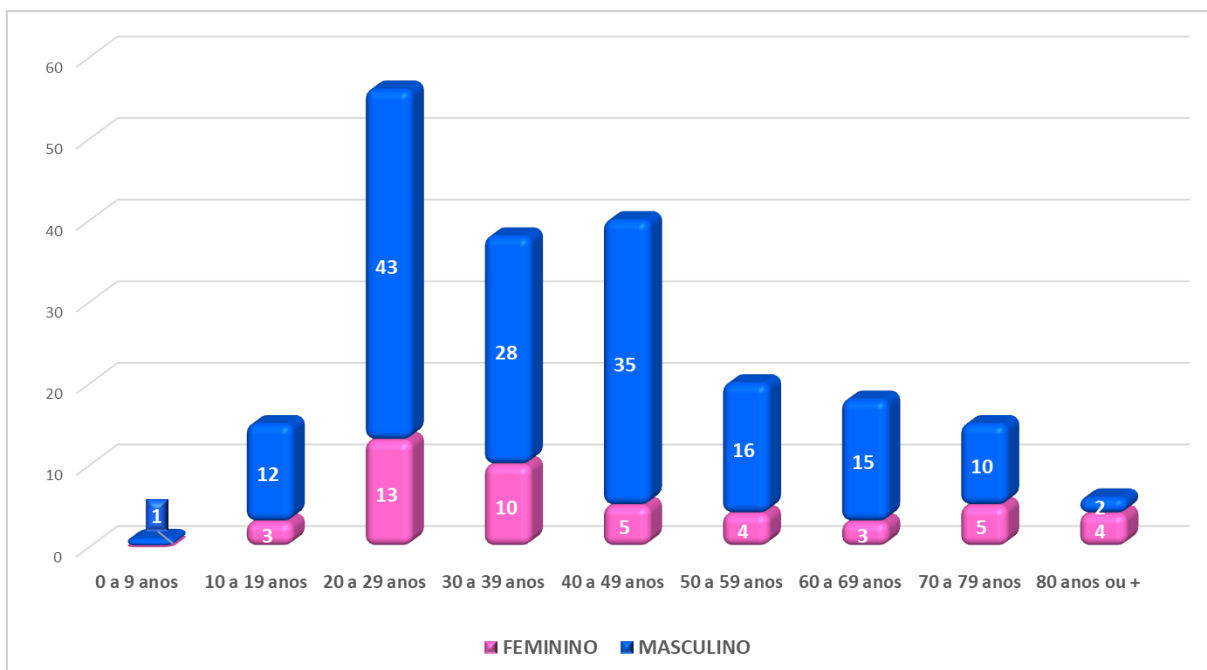
A distribuição dos óbitos por faixa etária evidencia que os adultos jovens estão entre os mais afetados. O grupo de 20 a 29 anos concentrou 56 mortes, sendo 43 homens e 13 mulheres. Já na faixa de 30 a 39 anos, foram registrados 38 óbitos — 28 masculinos e 10 femininos. A faixa de 40 a 49 anos apresentou o segundo maior número de vítimas, com 40 óbitos (35 homens e 5 mulheres) (Gráfico 6). Esses dados reforçam que homens jovens, em idade produtiva, continuam sendo o grupo mais vulnerável, possivelmente em razão da combinação entre alta mobilidade, uso frequente de veículos de duas rodas e comportamentos de risco como velocidade excessiva e direção sob efeito de álcool/drogas.

O grupo de 50 a 59 anos contabilizou 20 mortes (16 homens e 4 mulheres), indicando que, mesmo com o avanço da idade, os riscos permanecem elevados, refletindo uma exposição prolongada ao trânsito e maior probabilidade de envolvimento em colisões de maior gravidade (Gráfico 6).

Entre os idosos, observa-se uma distribuição ainda desequilibrada, com predominância masculina, à exceção daqueles com 80 anos ou mais. Na faixa de 60 a 69 anos, foram registrados 18 óbitos (15 homens e 3 mulheres). Já entre 70 e 79 anos, houveram 15 mortes (10 homens e 5 mulheres) e, na faixa de 80 anos ou mais, a relação se inverte, com 4 óbitos no sexo feminino e 2 no sexo masculino (Gráfico 6). Considerar aqui que a vulnerabilidade fisiológica dos idosos, como reflexos reduzidos, fragilidade óssea e menor resistência a traumas, pode contribuir para a alta letalidade em situações de atropelamento ou colisão.

Por fim, na faixa dos 10 aos 19 anos, houveram 15 óbitos (12 homens e 3 mulheres) e dos 0(zero) aos 9 anos apenas um óbito no sexo masculino (Gráfico 6), ou seja, muitas crianças e adolescentes estão morrendo vítimas de sinistros de trânsito, o que nos alerta para possíveis imprudências, falta de atenção, não uso de equipamentos de proteção e até negligência dos adultos.

**Gráfico 6** – Distribuição da frequência absoluta de óbitos por sexo e faixa etária das vítimas de sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, em 2025 (n = 209).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Resumindo a análise epidemiológica dos óbitos, por sinistros de trânsito em Curitiba no ano de 2025, segundo o sexo e a faixa etária, têm-se que: há predominância masculina em quase todas as faixas etárias, maior concentração de mortes entre jovens e adultos, especialmente entre 20 e 49 anos e, a relevância crescente dos idosos, assim como das crianças e adolescentes como os grupos mais vulneráveis.

Ao aprofundarmos nosso estudo, calculando a taxa de mortalidade específica por faixa etária podemos entender o impacto dos sinistros de trânsito fatais em diferentes grupos populacionais. Isto porque 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 extremamente útil para identificar grupos mais vulneráveis e orientar políticas públicas de prevenção.

Em Curitiba, no ano de 2025, a taxa de mortalidade específica por idade a cada 100 mil habitantes, revela um padrão que evidencia essa vulnerabilidade, independentemente do número absoluto de casos, nos seguintes grupos: adultos jovens com 20 a 29 anos, seguidos dos adultos de 40 a 49 anos e, por fim, àqueles na faixa dos 30 aos 39 anos de idade (Gráfico 7).

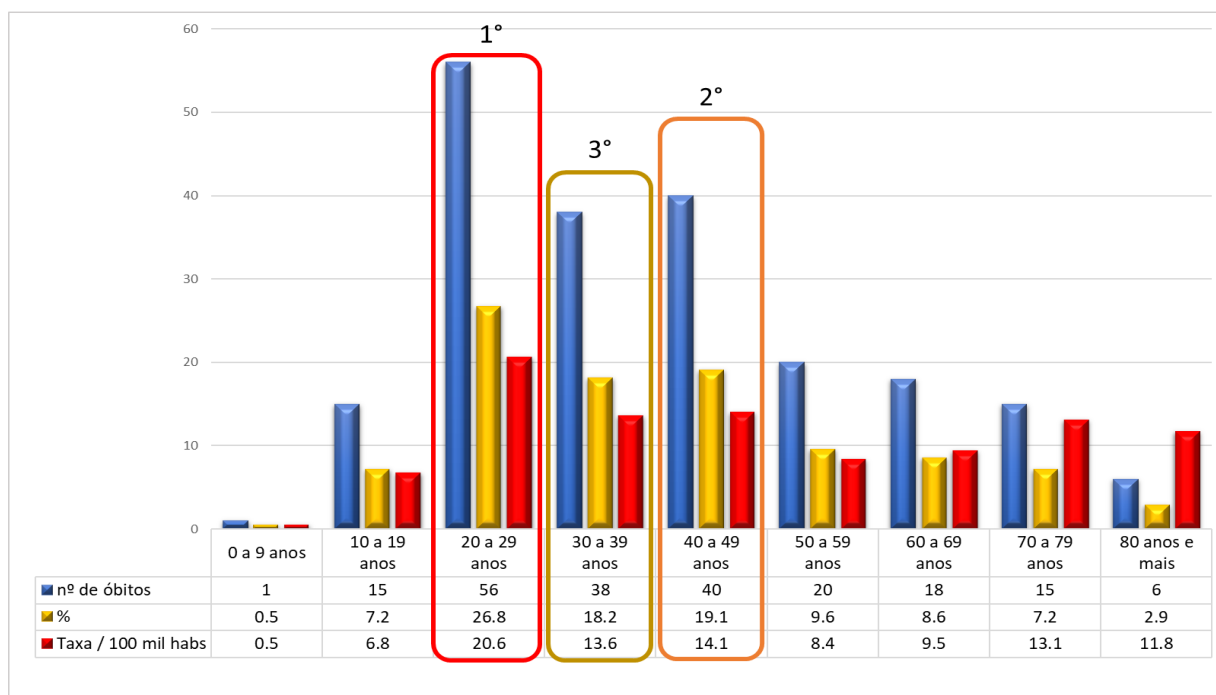
A maior taxa de mortalidade foi registrada na faixa de 20 a 29 anos, com 56 óbitos (26,8%), correspondendo a 20,6 óbitos por 100 mil habitantes. Em segundo lugar, figura a faixa dos 40 aos 49 anos, que concentrou 40 óbitos (19,1%), apresentando uma taxa de 14,1 óbitos por 100 mil habitantes. Na terceira posição destacam-se os adultos de 30 a 39 anos, com 38 óbitos (18,2%) e taxa de 13,6 óbitos por 100 mil habitantes (Gráfico 7). Esses grupos correspondem ao pico de mobilidade urbana, no qual o uso de motocicletas, a inserção ativa no mercado de trabalho e na vida adulta, bem como o maior tempo de exposição diária ao trânsito aumentam o risco de sinistros graves e óbitos.

Na sequência vem o grupamento dos idosos, especialmente àqueles de 70 a 79 anos, que apesar dos 15 óbitos (7,2%) permanecem com uma taxa de 13,1 óbitos a cada 100 mil habitantes. Depois, com 6 óbitos (2,9%), os indivíduos com 80 anos ou mais registram a taxa de 11,8 por 100 mil habitantes. Por fim, na faixa dos 60 aos 69 anos, com 18 óbitos (8,6%), a taxa de mortalidade ficou em 9,5 a cada 100 mil habitantes (Gráfico 7). Embora o número absoluto de óbitos entre os idosos não seja tão grande, o risco proporcional permanece elevado, reflexo da maior fragilidade clínica dessa população no trânsito, os quais mesmo apresentando lesões em menor intensidade podem evoluir de forma grave, aumentando a letalidade.

Em sétimo lugar, encontram-se os adultos de 50 a 59 anos, com 20 óbitos (9,6%) e taxa de 8,4 por 100 mil habitantes. As demais faixas etárias apresentaram taxas de mortalidade menores: 10 a 19 anos com 6,8 óbitos por 100 mil habitantes e dos 0(zero) aos 9 anos com 0,5 óbito por 100 mil habitantes (Gráfico 7).

Em síntese, a análise epidemiológica das taxas de mortalidade de acordo com a faixa etária mostra que, proporcionalmente, os adultos de 20 a 49 anos foram os mais vulneráveis aos sinistros fatais em 2025, seguidos pelos idosos de 60 anos e mais, depois pelos adultos de 50 a 59 anos e, finalmente, pelas crianças e adolescentes de 0 a 19 anos. Esse padrão evidencia uma dupla concentração de risco: nos adultos jovens economicamente ativos, devido à maior exposição no trânsito e, nos idosos, em razão da fragilidade fisiológica e da maior letalidade das lesões.

**Gráfico 7** – Frequência absoluta (n), frequência relativa (%) e taxa de óbitos por sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, em 2025, segundo a faixa etária das vítimas (n = 209).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A distribuição dos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba ao longo de 2025 revela padrões temporais que ajudam a compreender os momentos de maior risco viário, permitindo identificar comportamentos populacionais, fluxos de mobilidade e vulnerabilidades específicas que influenciam a ocorrência dos sinistros fatais. A análise por dia da semana e fase do dia, neste relatório inicial contempla 133 casos dos 209 avaliados até então, o que representa 63,6%.

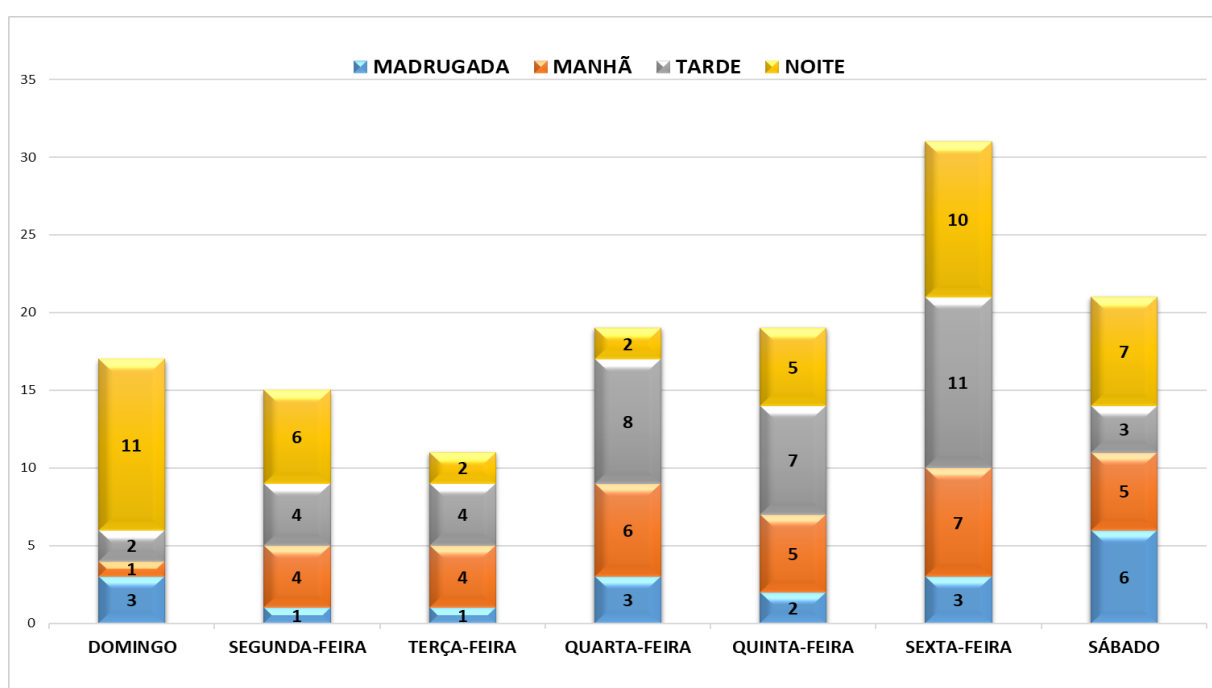
A fase do dia com maior número de óbitos foi a noite, com 43 registros, correspondendo a 20,3% do total (Gráfico 8). Esse dado é epidemiologicamente significativo, pois indica que o período noturno concentra o maior risco de mortalidade no trânsito, superando inclusive a madrugada, tradicionalmente associada a comportamentos de risco.

A predominância dos óbitos à noite pode ser explicada por uma combinação de fatores. Primeiramente, trata-se de um período de intensa circulação urbana, especialmente nos dias úteis, quando há deslocamentos de retorno do trabalho, atividades sociais e eventos culturais. O domingo à noite e a tarde de sexta-feira, por exemplo, foram os dias com maior

número de mortes, totalizando 11 óbitos cada, seguido pela sexta-feira à noite (10 óbitos) e da quarta-feira à tarde com 8 óbitos (Gráfico 8).

Comparativamente, a tarde foi a segunda fase do dia com maior número de óbitos (39 casos; 18,7%), seguida pela manhã (32 casos; 15,3%) e pela madrugada, com 19 óbitos (9,1%) (Gráfico 8). Cabe salientar que 76 óbitos ainda seguem sendo qualificados quanto aos quesitos de dia da semana e fase do dia, o que representa 36,4% dos casos.

**Gráfico 8** - Frequência absoluta de óbitos por sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, segundo dia da semana e período do dia, em 2025 (n = 133\*).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025. \* Número total de casos qualificados até o momento.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

O Gráfico 9 apresenta a distribuição dos óbitos nos sinistros de trânsito hora a hora em Curitiba, ao longo de 2025, a qual se mostrou bastante heterogênea ao longo das 24 horas do dia, revelando padrões temporais que ajudam a compreender os momentos de maior risco viário. Da mesma forma, a análise dessa variável, neste relatório inicial, contempla 133 casos dos 209 presentes até então, o que representa 63,6%, restando ainda 76 casos (36,4%) para serem qualificados.

A avaliação hora a hora mostra que os sinistros fatais de 2025 não se concentraram em períodos tradicionalmente considerados críticos, como o intervalo da madrugada, mas sim

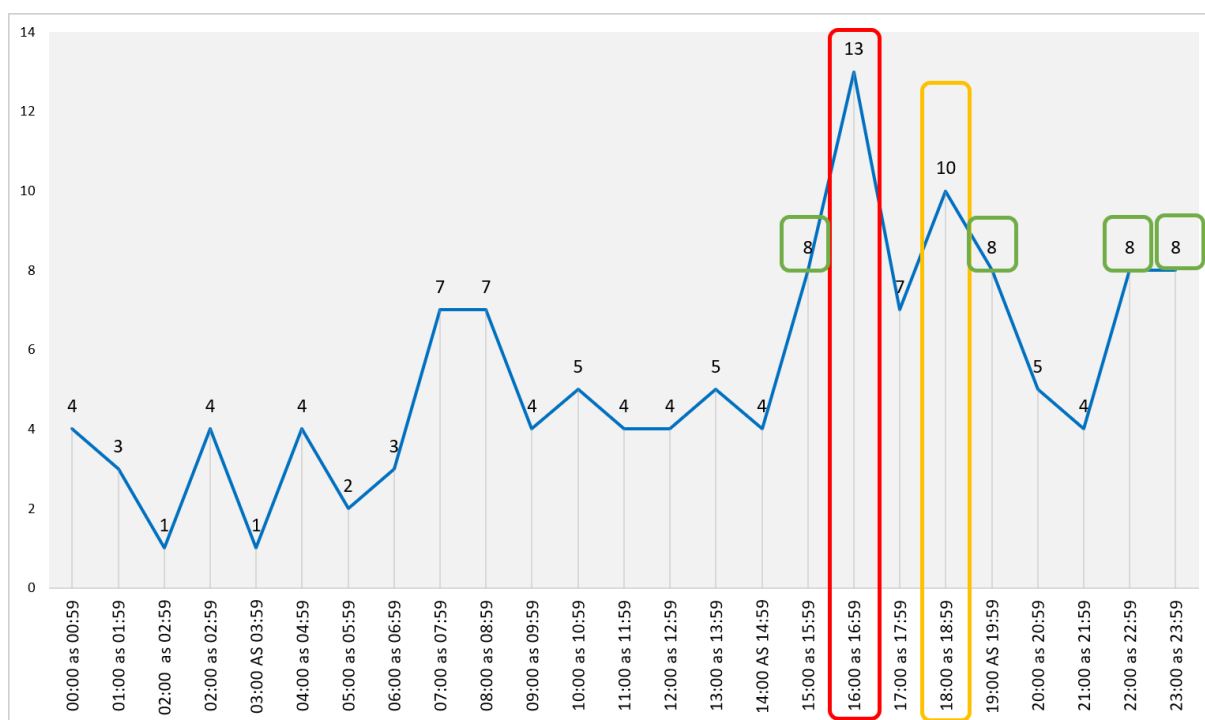
ao longo da tarde e início da noite, com picos específicos que refletem o comportamento da população e os diferentes fluxos de mobilidade urbana.

O maior número de óbitos foi registrado entre 16h00 e 16h59, com 13 ocorrências, indicando que o meio da tarde é o horário mais crítico, seguido das 18h00 às 18h59, com 10 óbitos. Na sequência aparecem empatados com 8 óbitos cada, os intervalos das 15h00 e 15h59, das 19h00 às 19h59, das 22h00 às 23h59 (Gráfico 9). Esses horários coincidem com o encerramento das atividades escolares e profissionais, bem como das saídas após eventos, festas e happy hour com frequente uso de bebidas alcoólicas, o que contribui para a ocorrência de sinistros mais graves.

Diferentes intervalos de horários contabilizaram 7 óbitos cada, dentre eles o das 07h00 às 07h59, das 08h00 às 08h59 e o das 17h00 às 17h59, marcando os horários de pico de circulação de pessoas nas ruas e o risco aumentado de sinistros (Gráfico 9).

Demais horários tiveram de 1 a 5 óbitos, sendo distribuídos ao longo da madrugada, do meio da manhã até o meio da tarde e das 20h00 às 21h59, sugerindo que apesar de uma possível redução da circulação viária, ainda mantêm o risco presente (Gráfico 9).

**Gráfico 9** - Distribuição da frequência absoluta dos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba/PR, segundo faixa de horário de ocorrência, durante o ano de 2025 (n = 133\*).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025. \* Número total de casos qualificados até o momento.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Continuando a análise dos sinistros fatais, segundo o local de residência das vítimas (Gráfico 10), pode-se compreender a distribuição geográfica dos impactos da mortalidade viária, bem como reforça-se a importância de políticas públicas articuladas entre municípios da região metropolitana e demais regiões.

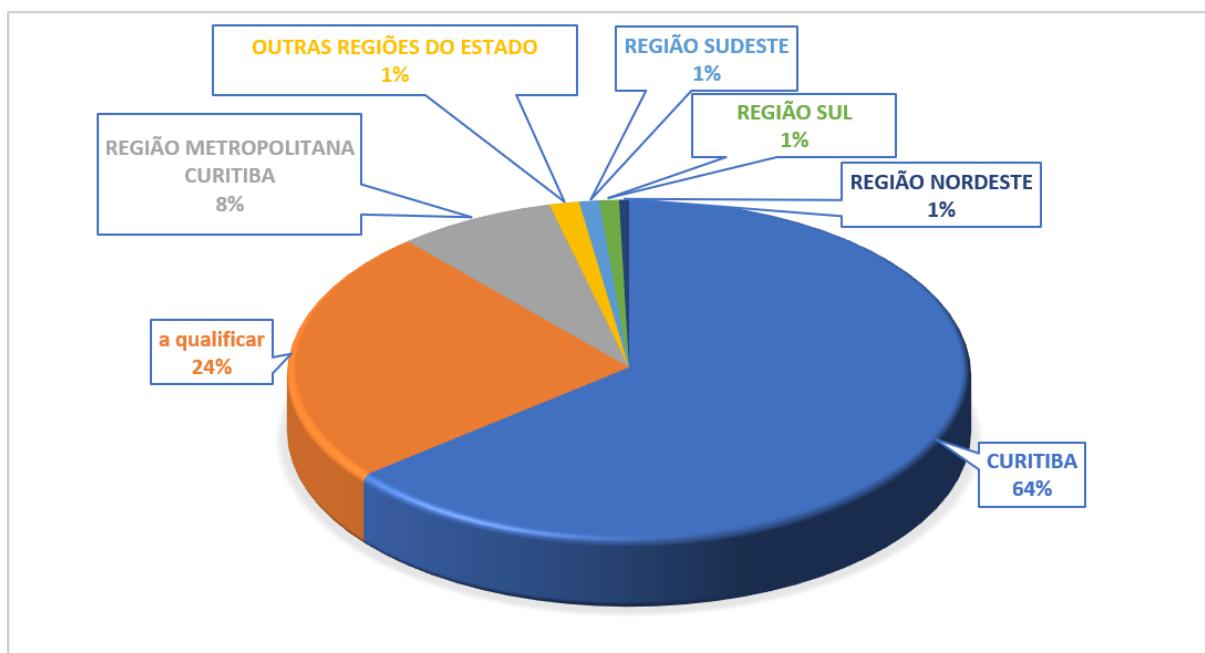
A maioria absoluta das vítimas residia na própria cidade de Curitiba, totalizando 134 óbitos, o que representa 64% do total (Gráfico 10). Esse dado demonstra que os sinistros fatais estão fortemente concentrados entre os próprios moradores da capital, assim como reflete a intensa mobilidade urbana, o volume de tráfego local e os desafios específicos da infraestrutura viária curitibana.

Moradores da Região Metropolitana de Curitiba foram identificados em 16 óbitos (8%) (Gráfico 10), indicando que uma parcela significativa das vítimas circulava pela capital em deslocamentos intermunicipais, seja por motivos de trabalho, estudo ou serviços. Esse padrão reforça a necessidade de integração entre os sistemas de transporte e segurança viária da capital e dos municípios vizinhos.

As outras regiões do estado do Paraná responderam por 3 óbitos (1%), enquanto que as 5 vítimas restantes eram residentes da região sul - 2 óbitos (1%), sudeste - 2 óbitos (1%) e nordeste - 1 óbito (1%) do Brasil (Gráfico 10). Esses casos, embora menos frequentes, mostram que Curitiba também é palco de sinistros fatais envolvendo pessoas em trânsito, turistas ou trabalhadores temporários, o que amplia a responsabilidade da cidade na gestão da segurança viária.

Por fim, cabe informar que 51 óbitos (24%) ainda seguem sem informação sobre o local de residência, o que representa uma pequena lacuna nos dados neste primeiro relatório. No entanto, isto não compromete essa análise inicial, visto que a qualidade dos registros segue mantida.

**Gráfico 10** - Distribuição da frequência relativa (%) das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2025, por região de residência (n = 158\*).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025. \* Número total de casos qualificados até o momento.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Em 2025, 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 analisados indicam as vias urbanas apresentam o maior percentual de óbitos, responsável por 63% dessas ocorrências (108 óbitos) (Gráfico 11). Esse dado confirma que o ambiente urbano, com extensa malha viária, trânsito frequente e intenso, cruzamentos complexos e alta concentração de pessoas em diferentes modais, é o cenário mais frequente para sinistros fatais no município.

As rodovias (Federais e Estaduais) que cortam Curitiba representaram 31% dos sinistros de trânsito em 2025 (53 óbitos), as quais por serem projetadas para suportar tráfego intenso e pesado, normalmente apresentam riscos adicionais, como excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas e o uso compartilhado e muitas vezes inseguro de veículos de pequeno e grande porte, contribuindo assim para a maior gravidade dos sinistros (Gráfico 11).

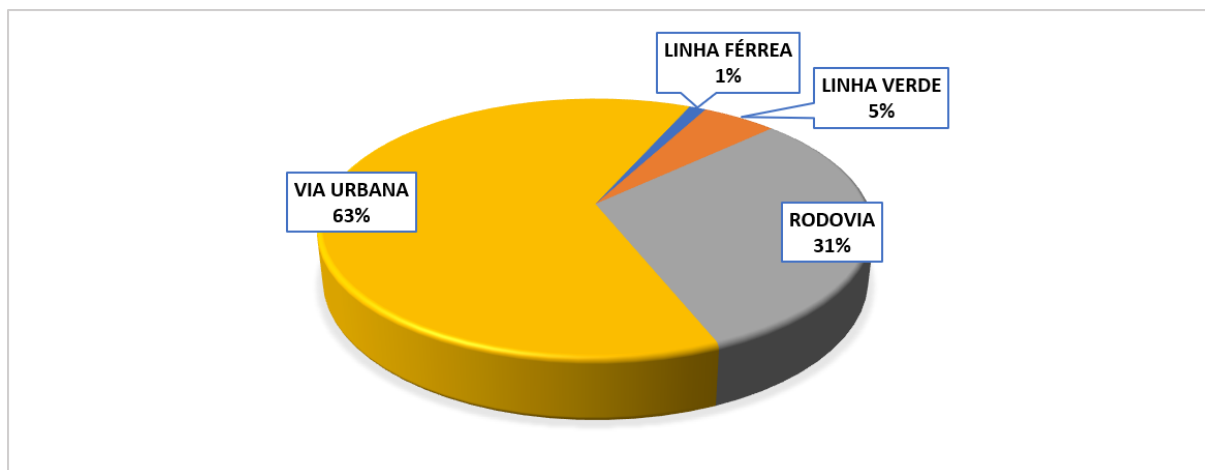
A Linha Verde, importante eixo viário que atravessa a cidade, registrou 9 óbitos, representando 5% do total (Gráfico 11). Embora seja uma via expressa para melhorar a fluidez do trânsito, a Linha Verde ainda enfrenta desafios, pois está incluída em área bastante urbanizada, com diversos pontos de travessia de pedestres, bem como entradas e saídas de

veículos normalmente mais lentos, fora o compartilhamento de diferentes modais, o que acaba contribuindo para o aumentar o risco de sinistros graves e fatais.

Por fim, a malha ferroviária aparece com 2 óbitos (1%), revelando os perigos dos cruzamentos da linha férrea com a via urbana, o desrespeito à sinalização, bem como a falta de prudência dos pedestres ao transitar próximos ou sobre os trilhos do trem.

Cabe informar que, para esta variável, ainda restam 37 óbitos para serem qualificados, o que representa 17,7% do total de sinistros fatais avaliados até então, mas nada que comprometa o enfoque técnico e epidemiológico das informações outrora apresentadas.

**Gráfico 11** - Distribuição da frequência relativa (%) das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2025, segundo tipo de via (n = 209).



**Fonte:** Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba. Dados preliminares 2025.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

#### 4 ANÁLISE DOS 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 fatais ocorridos em Curitiba no ano de 2025, graduando-os de acordo com o nível de contribuição para a ocorrência e/ou gravidade dos mesmos. Para isso, são atribuídos pesos específicos a cada fator ou conduta, de acordo com sua relevância no sinistro analisado. Sendo assim, é possível estabelecer uma ordem de prioridade para as intervenções a serem implementadas, bem como subsidiar o planejamento de projetos, ações e programas voltados à segurança viária no município, conforme orienta o Guia Vida no Trânsito do Ministério da Saúde (Brasil, 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.

De acordo com a metodologia do Programa Vida no Trânsito, a atribuição dos pesos ocorre de forma graduada: o valor 10 é destinado ao fator ou conduta considerados pelo grupo de análise como o mais determinante na ocorrência do sinistro. Para os demais fatores identificados, são atribuídos valores decrescentes, sempre em numerais pares (8, 6, 4 e 2), conforme sua importância relativa. De forma semelhante, também são atribuídos valores aos fatores que influenciaram a gravidade das lesões, mas nesse caso, utilizam-se os numerais ímpares (5, 3 e 1), sendo o valor 5 considerado o fator preponderante e os valores 3 e 1 seguem assinalados conforme a ordem decrescente de importância (Brasil, 2017).

Em 2025, foram registrados em Curitiba 208 sinistros de trânsito com desfecho fatal, resultando em 209 óbitos, mas cabe ressaltar que esses números podem mudar, para mais ou para menos, a depender da qualificação dos bancos de mortalidade, bem como da conclusão das análises de todos os sinistros pelo Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do Programa Vida no Trânsito Curitiba.

Dentre os sinistros analisados, foi possível identificar os fatores contribuintes e as condutas de risco em 78 casos (37,3%), permitindo estabelecer uma prévia de quais deles estiveram presentes. Restam ainda 131 sinistros (62,7%) para serem analisados, portanto a caracterização final dos principais elementos associados à ocorrência dos sinistros fatais em Curitiba só se dará no relatório final, previsto para ser entregue em setembro de 2026.

Os fatores e condutas de risco avaliados incluíram: consumo de álcool ou drogas, infraestrutura viária inadequada, atitudes imprudentes dos condutores e pedestres, problemas com habilitação, desrespeito à sinalização viária, excesso de velocidade, condições climáticas adversas, falta de visibilidade, falhas na direção defensiva, fadiga, uso de celular ou fone de ouvido ou qualquer outro fator de distração, características do veículo envolvido e infrações como transitar em local proibido, conversões ou ultrapassagens irregulares.

Ainda em relação à atribuição dos pesos e considerando os fatores agravantes da severidade das lesões de trânsito, consideramos: o não uso ou o uso inadequado de capacete, do cinto de segurança, de cadeirinha e de assento elevado, o gerenciamento do trauma, a ausência de dispositivos de segurança no veículo como os freios ABS e os "air-bags", assim como a presença de objetos laterais à via, conforme definido pelo Guia Vida no Trânsito

(Brasil, 2017), no que diz respeito à "Proteção Inadequada dos Ocupantes", seguem os seguintes critérios:

*“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.”*

O gráfico 12 apresenta a hierarquização dos fatores e condutas de risco, bem como dos equipamentos de proteção inadequados, os quais estavam associados aos sinistros de trânsito fatais em Curitiba no ano de 2025. Para isso utiliza-se a somatória dos pesos atribuídos e segue-se a metodologia do Programa Vida no Trânsito.

A análise desses dados revela que os sinistros de trânsito fatais foram majoritariamente provocados por fatores diretamente relacionados ao comportamento humano, confirmando a centralidade da pessoa na ocorrência e na gravidade dos sinistros com óbito.

O consumo de álcool se destacou como o principal fator de risco, presente em 24,4% dos casos e acumulando a maior somatória de peso (190) dentre todos os fatores analisados (Gráfico 12). Esse dado reforça que a alcoolemia continua sendo o maior determinante da mortalidade no trânsito, comprometendo reflexos, julgamento e a capacidade de reação dos condutores. Também, sugere-se a necessidade de reforço em políticas públicas de fiscalização de alcoolemia, intensificação de blitz de trânsito e campanhas educativas voltadas à mudança desse comportamento.

Logo em seguida, aparecem os problemas com habilitação (21,8%) e o desrespeito à sinalização (17,9%), ambos com somatória de peso 140 (Gráfico 12), evidenciando lacunas tanto na formação e fiscalização dos condutores quanto na responsabilização de práticas irregulares.

Figurando em quarto lugar está a atitude imprudente (15,4% - peso 110) de pedestres e condutores, que refletem falhas comportamentais no trânsito (Gráfico 12). Esse indicador agrega diferentes formas de negligência ou tomada de decisão inadequada no trânsito, tais como manobras arriscadas, imprudência, excesso de confiança e desrespeito às condições de segurança. Sua predominância reforça a necessidade de intervenções educativas contínuas e de fiscalização rigorosa, com foco na mudança de comportamento.

Até o momento, a velocidade (15,4% - peso 98) aparece em quinto lugar, comprovando que seu abuso aumenta significativamente a gravidade dos impactos e reduz a margem de reação dos condutores (Gráfico 12).

A falta de direção defensiva (10,3% - peso 76) e o transitar em local proibido (9% - peso 70) surgem na sequência, reforçando aquilo já falado anteriormente, ou seja, persiste um padrão de desobediência sistemática às normas de trânsito e de circulação e respeito entre os diferentes modais (Gráfico 12).

Problemas na infraestrutura viária, igualmente com 9% - peso 62 (Gráfico 12), evidenciam que, embora o comportamento humano seja predominante, falhas no ambiente urbano como sinalização deficiente, iluminação precária ou geometria perigosa, também contribuem significativamente para a ocorrência e a severidade dos sinistros fatais.

A ausência do uso de cinto de segurança chamou atenção, pois apareceu em 11,5% dos casos analisados até então, com somatória de peso 45 (Gráfico 12). Considerando que 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 seu uso, tanto pelos motoristas quanto pelos passageiros, aumenta exponencialmente o risco de ferimentos graves, especialmente em situações de frenagem brusca ou colisão frontal.

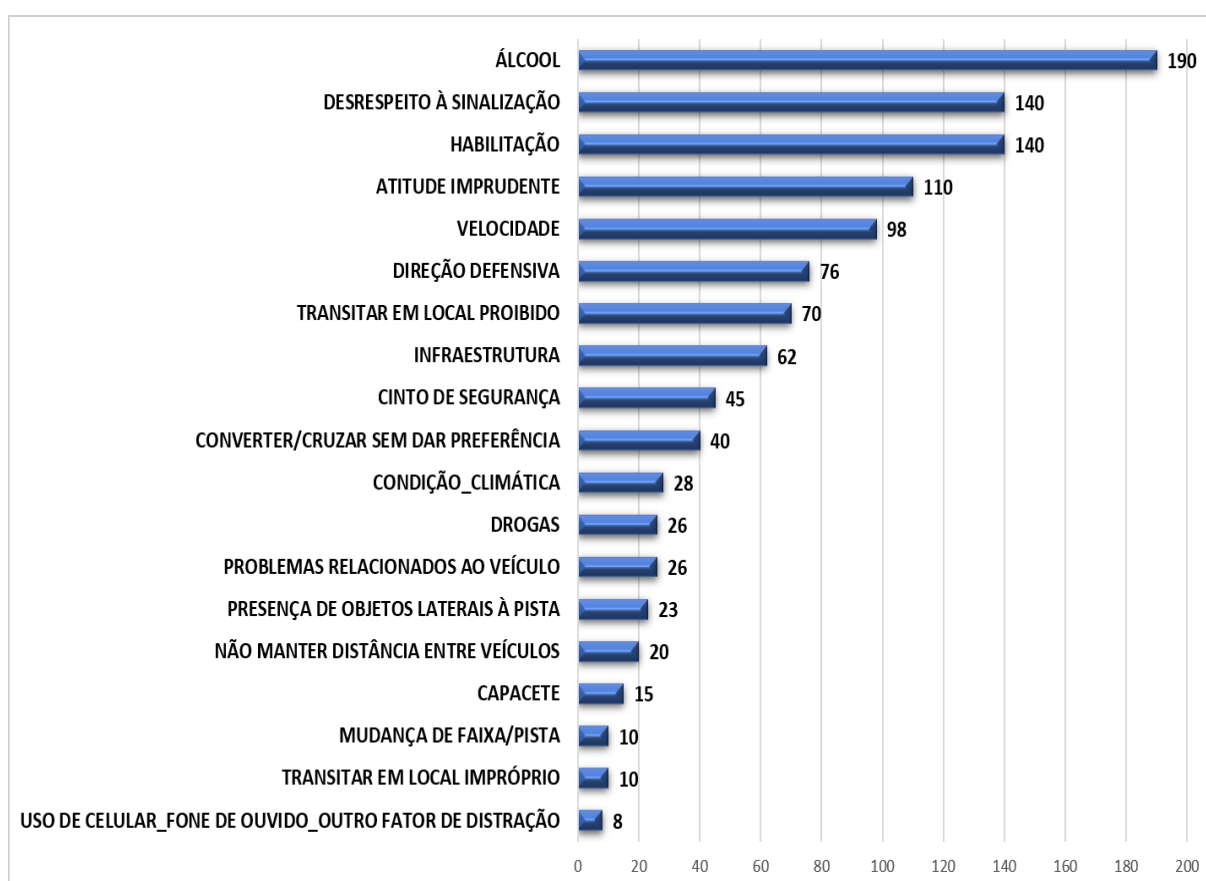
Outras condutas e fatores de risco relevantes incluem as manobras de risco como conversões sem dar preferência (5,1% - peso 40), a condição climática (5,1% - peso 28), o uso de drogas ilícitas (3,8% - peso 26), os problemas relacionados a manutenção irregular dos veículos (3,8% - peso 26) e o fato de não manter a distância entre veículos (2,6%) (Gráfico 12). Todos esses elementos reforçam o peso das infrações e da condução irregular no perfil dos sinistros fatais, assim como dos fatores ambientais adversos, corroborando com o risco aumentado de sinistros de maior severidade.

Ainda, nos sinistros fatais analisados em 2025, a presença de objetos e/ou estruturas ao longo da via, como postes, árvores, defensas, caçambas de entulho, etc., foram responsáveis pelo agravamento das lesões em 6,4% dos casos (peso 23), ou seja, a existência deles, seja de forma adequada ou não, promoveram impacto preponderante e traumatismos que levaram ao óbito (Gráfico 12).

Já a ausência de uso, uso inadequado e a falha nos dispositivos de segurança (capacete) presente em 3,8% dos casos - peso 15 (Gráfico 12), se mostra como uma conduta crítica que contribui diretamente para a gravidade dos sinistros de trânsito. No caso dos motociclistas, por exemplo, 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.

Os demais fatores, descritos anteriormente, não tiveram pontuação/peso, neste relatório inicial e parcial referente a 2025.

**Gráfico 12** – Somatório dos pesos dos fatores e condutas de risco, bem como dos fatores de proteção inadequados identificados em sinistros de trânsito fatais no município de Curitiba/PR, em 2025 (n = 78\*).



**OBS.:** Mais de um fator e conduta de risco podem ser identificados no mesmo sinistro, portanto, o valor apresentado no gráfico refere-se à somatória dos pesos de todos os fatores e condutas que 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. Dados preliminares 2025. \* Número total de casos qualificados até o momento.

**Elaborado por:** Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A hierarquização dos fatores, condutas de risco e dos equipamentos de proteção inadequados evidencia, até o momento, que o enfrentamento da mortalidade no trânsito em Curitiba demanda foco em álcool, na falta/irregularidade da habilitação e no desrespeito à sinalização viária, sem desconsiderar os demais fatores associados. No entanto, é importante frisar que não temos a totalidade dos sinistros fatais analisados de 2025, mas podemos oferecer subsídios iniciais para a formulação de políticas públicas integradas de fiscalização, educação e melhoria estrutural, visando à redução dos óbitos e ao fortalecimento da segurança viária no município.

Do ponto de vista epidemiológico, a análise inicial dos sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba, em 2025, demonstra que mais de dois terços dos fatores estão ligados a condutas evitáveis, o que reforça que a mortalidade no trânsito é fortemente influenciada por decisões individuais e não apenas por questões estruturais. Sendo assim, o relatório sugere, com base no perfil dos sinistros fatais, ações e políticas públicas integradas, que articulem:

- Fiscalização rigorosa e inteligente, com foco em alcoolemia, velocidade e infrações recorrentes, em especial, a ausência de habilitação;
- Educação permanente para o trânsito, voltada à mudança de comportamento e à valorização da vida;
- Investimentos em infraestrutura segura, com requalificação de pontos críticos e melhoria da sinalização;
- Campanhas de conscientização em massa para a população, especialmente sobre os riscos do álcool e drogas na direção, da velocidade excessiva e da negligência no uso de equipamentos de proteção.

Por fim, conclui-se que a prevenção de mortes no trânsito em Curitiba depende de uma transformação cultural no comportamento de todos os usuários do espaço viário urbano, aliada ao fortalecimento das estratégias de saúde pública, engenharia de tráfego e segurança no trânsito. A abordagem multissetorial e baseada em evidências é o caminho para reduzir a letalidade e promover uma mobilidade urbana mais segura, humana e sustentável.

## 5 AÇÕES REALIZADAS PELAS OUTRAS COMISSÕES

Ao longo de todos esses 15 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 neste período se deve a participação ativa de vários atores, tais como a SMDT, a ABC Trânsito, a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Polícia Rodoviária Estadual (BPRv), o Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN) e o Grupamento de Trânsito (GTran) da Guarda Municipal. Estes quatro últimos, 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 SMDT - Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito promove ações voltadas para a engenharia de trânsito, educação e fiscalização. Visando maior segurança no trânsito, realiza a avaliação periódica do sistema viário, com fechamento de acessos e de manobras de risco, redução da velocidade em vias estruturais, semáforos inteligentes com IA, com monitoramento georreferenciado e integração de dados. Também neste contexto, vem sendo aplicado a correção geométrica de vias, ampliação do parque semafórico e de botoeiras para travessia de pedestres.

No ano de 2025, foram realizadas 433.172 m<sup>2</sup> de pinturas de sinalização vertical, 14.461 placas de sinalização vertical, manutenção de 20 km de sinalização cicloviária, implantação de 9 novos semáforos e adequação de outros 24 semáforos e 113 porta focos para pedestres e 81 redutores de velocidade.

Em termos de inovações, foram implantadas novas tecnologias, como a instalação de barras de LED no piso das travessias, recurso que reforça a visualização dos pedestres no momento em que vai atravessar a via, sendo instalado inicialmente em 8 cruzamentos viários.

Fora isso, executou-se quase mil ações de educação voltadas ao público em geral, além de 173 ações específicas como o “Pedestre na Faixa”, bem como 338 ações voltadas à alunos da rede municipal, estadual e privada de Curitiba, as quais também contaram com a parceria de outras instituições.

Durante o Maio Amarelo e na Semana Nacional de Trânsito foram promovidas ações com foco na educação e mudança de comportamento no trânsito. No Maio Amarelo destacou-se a campanha “Ponto Cego”, com ações educativas e adesivagem em ônibus, contribuindo

para a redução de sinistros em canaletas. Na Semana Nacional de Trânsito, foi realizada a campanha “Mão na Faixa”, com blitzes educativas voltadas à travessia segura de pedestres. Também foram promovidas atividades educativas em escolas, empresas e espaços públicos, incluindo experiências imersivas com realidade virtual em parceria com o Instituto Renault. Dessa forma, as ações do Maio Amarelo e da Semana Nacional de Trânsito foram atendidas, reforçando assim o calendário nacional do trânsito com estes projetos.

No ano de 2025, a fiscalização de trânsito com foco na segurança viária atendeu mais de 77.000 solicitações da população via central 156, entre fiscalização imediata e programada de ocorrências de trânsito, demonstrando a participação da sociedade nos temas relevantes do cotidiano. Também, deu apoio a 1014 obras e eventos que impactam na mobilidade urbana, bem como fiscalizou mais de 1161 locais críticos de alto índice de acidentalidade, conversões proibidas pela sinalização, ciclofaixas e canaletas. Neste contexto, a GTRAN realizou 43 blitzes e 2264 fiscalizações na rodovia BR 476, sendo 2063 condutores abordados e realizado 390 testes com etilômetro.

A ABC Trânsito - Escola Pública de Trânsito de Curitiba , através dos seus programas e projetos, dentre eles: o Programa Trânsito na Escola, com os Projetos (Trânsito e Eu, Volta às Aulas, Júlia no Trânsito, Visita Didática e Trânsito Integrado); o programa de Conscientização de Adultos, através das abordagens para pedestres, ciclistas, motociclistas, condutores e passageiros; da Capacitação de Monitores; do projeto SIPAT e do Trânsito para Todos, tem importante papel na educação voltada para o trânsito e na mudança de paradigmas. Em 2025, foram promovidas mais de mil atividades de conscientização que incentivaram comportamentos seguros no trânsito, principalmente voltados às crianças em idade escolar, bem como aos adultos em diferentes modais, totalizando quase 73 mil pessoas. Outros programas baseados na resolução do CONTRAN, com destaque para a Campanha do Ponto Cego, assim como a participação ativa no Dia da Mulher, no Dia Mundial da Bicicleta e em vários outros eventos/ações voltados ao trânsito, foram capazes de dar foco e visibilidade à temática, atingindo públicos diversos.

Por fim, cabe salientar que todas essas iniciativas, sem sombra de dúvida, contribuíram para a valorização do espaço público compartilhado por diferentes modais, aumentaram a segurança viária e preservaram vidas.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a implantação do Programa Vida no Trânsito (PVT) em 2011, Curitiba alcançou uma expressiva redução de 32,6% no número de vítimas fatais em sinistros de trânsito, ainda que tenham ocorrido algumas oscilações ao longo dos anos, especialmente em 2016 e 2020. No entanto, em 2025 verificou-se um aumento de 29,8% nos óbitos em relação ao ano anterior, totalizando 209 mortes, o que corresponde a uma taxa de mortalidade de 11,4 por 100.000 habitantes. Esse indicador reflete de maneira direta o risco de morrer em decorrência de sinistros de trânsito no município.

A análise detalhada dos dados de 2025 aponta para tendências preocupantes, visto que o total de óbitos foi superior ao registrado no início da segunda década de monitoramento, perdendo apenas para os anos de 2011 a 2014. Destaque especial se deve a persistência da alta mortalidade entre ocupantes de motocicletas e pedestres, grupos que continuam representando um desafio prioritário para a segurança viária da cidade.

Nesse contexto, torna-se imprescindível investir em ações integradas que combinem a proteção dos grupos mais vulneráveis com o enfrentamento dos principais fatores e condutas de risco identificados. O fortalecimento da coordenação entre políticas públicas, fiscalização efetiva e campanhas educativas é e sempre será decisivo para reduzir os sinistros fatais e garantir maior segurança a todos os usuários das vias.

## 7 REFERÊNCIAS 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