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

PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

CURITIBA
SETEMBRO/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 D´Almeida Garrett
SUPERINTENDENTE DE TRÂNSITO

José Carlos Felipus Costa
SUPERINTENDENTE DA GUARDA MUNICIPAL

Alcides Augusto Souto de Oliveira
DIRETOR DO CENTRO DE EPIDEMIOLOGIA

Gustavo D´Almeida Garrett
COORDENADOR DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

Michelle de Fatima Tavares Alves
COORDENADORA DAS DOENÇAS E AGRAVOS NÃO TRANSMISSÍVEIS

ELABORAÇÃO

Renata Guedes Kumm
COORDENADORA DO COMITÊ DE COLETA DE DADOS, ANÁLISE E GESTÃO DA INFORMAÇÃO

APOIO TÉCNICO

Eder Carlos Rodrigues / Jaqueline de Lima Moreira / Lília Santos Leite (SETRAN/SMDT)
Claudio Frederico de Carvalho (Secretaria Executiva PVT Curitiba/ SMDT)
Juliano Ribeiro / Renata Guedes Kumm / Michelle Tavares Alves (SMS)
Melissa Puertas Sampaio/Caçan Jurê Silvanio / Claudia Claudiano Moreira (ABC Trânsito)
Edison Bretas Junior/ José Anderson Cardoso / Leônidas Luiz dos Santos (GTran/GM)
Geovane Ribeiro da Silva / Maison Luiz Mazetto (URBS)
Daniel M. Woellner dos Santos / Edgar Dias Santana / Leonardo Cançado Moco (DEDETRAN)
Tatiana Gomara Neves / Sirleni Brito dos Santos da Silva (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 (CETRAN/PR)
Mirela Maganini Ferreira – Comunicação Social PVT Curitiba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO....4
2 OBJETIVO....6
3 METODOLOGIA....6
3.1 Coleta de dados....6
3.2 Qualificação dos sinistros....6
3.3 Análise epidemiológica....7
3.4 Consolidação, tratamento e representação dos dados....7
4 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA DOS SINISTROS DE TRÂNSITO FATAIS....9
4.1 Perfil dos sinistros e das vítimas fatais....9
4.2 Análise dos Fatores, Condutas de Risco e de Proteção Inadequados....27
5 AÇÕES REALIZADAS PELAS OUTRAS COMISSÕES....34
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS....40
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS....42

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 pela 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 Coleta de dados, Análise e Gestão de Informação, sob a metodologia do Programa Vida no Trânsito, é possível apontar os principais fatores e condutas que contribuíram para a ocorrência de cada sinistro, constituindo-se de um importante instrumento de vigilância em saúde, além de subsidiar o planejamento e a implementação de 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 Coleta de dados, Análise e Gestão de Informação, 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 do Grupo de Trânsito da Guarda Municipal de Curitiba (Gtran); investigadores da Delegacia de Delitos de Trânsito (DEDETRAN); membros do Conselho Estadual de Trânsito do Paraná (CETRAN); peritos oficiais criminais da Policia Científica do Paraná; técnicos da Secretaria Municipal da Saúde (SMS) e da Secretaria de Saúde do Estado (SESA).

2 OBJETIVO

Este relatório tem como objetivo sistematizar e interpretar os dados provenientes da análise de 204 sinistros de trânsito fatais registrados em 2025 no município de Curitiba, dos quais resultaram 210 óbitos. Também, descrever o perfil epidemiológico destes segundo características demográficas, temporais, por tipo de usuário da via, por tipo de sinistro, por local de residência da vítima, por local de ocorrência do sinistro, bem como os fatores e condutas de risco contributivos para sua ocorrência e gravidade.

Neste sentido, apoia a vigilância em saúde deste agravo e o planejamento da segurança viária, permitindo identificar padrões de ocorrência, grupos vulneráveis, características dos sinistros e seus fatores de risco, orientando assim intervenções mais assertivas e fortalecendo políticas públicas de prevenção de lesões e mortes no trânsito.

3 METODOLOGIA

3.1 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, utilizam-se registros do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN), do Batalhão da Polícia Rodoviária Estadual (BPRv), do Corpo de Bombeiros (SIATE), do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), da Polícia Rodoviária Federal (PRF), do Grupo de Trânsito da Guarda Municipal (GTran), da Polícia Científica, do Instituto Médico Legal (IML), da Delegacia de Delitos de Trânsito (DEDETRAN), da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito (SMDT) e da Secretaria Municipal da Saúde (SMS).

3.2 Qualificação dos sinistros

A partir da integração dos bancos de dados, elabora-se uma lista única de vítimas, a qual passa a ser 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 pela imprensa.

Durante o processo de qualificação, os casos de sinistros fatais com causa básica de morte codificada no Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) com código CID-10 (Classificação Internacional de Doenças) não compatível com sinistro 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.

3.3 Análise epidemiológica

O procedimento metodológico inicial parte da qualificação do banco único de vítimas e da análise individual de cada um dos sinistros fatais, identificando-se assim os possíveis fatores e condutas de risco associados à sua ocorrência.

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do PVT é a equipe multiprofissional e intersetorial responsável por manter reuniões semanais, 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).

Na sequência, cabe à equipe técnica da DANT/SMS a consolidação, o tratamento estatístico e a análise epidemiológica descritiva destes dados, contemplando o perfil dos sinistros e das vítimas fatais registrados no município de Curitiba em 2025.

3.4 Consolidação, tratamento e representação dos dados

Para a consolidação, tratamento, análise dos dados e a visualização dos dados foram utilizados softwares Stata, R Studio, Microsoft Excel, Microsoft Power Point, Looker Studio.

Cabe esclarecer o uso de alguns símbolos e indicadores neste relatório, a saber: “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 Programa Vida no Trânsito, sendo definido pelo total de mortes registradas em sinistros de trânsito ocorridos em 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 sexo; 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).

Considerando que o PVT Curitiba historicamente analisa os sinistros fatais desde 2011, procedeu-se a análise estatística das séries temporais do número de óbitos, da taxa de mortalidade do PVT e da razão de mortalidade, com o objetivo de entender o comportamento destes indicadores com o passar dos anos. Para isso, procedeu-se ao cálculo da regressão de Prais Winsten, utilizando-se do programa STATA (versão 14.0 MP – Stata Corp LP). A regressão de Prais Winsten consiste num procedimento estatístico de análise de regressão linear especialmente desenvolvido para estimação de tendência e associação em séries temporais. Dentre as métricas resultantes dessa análise, a TIA (Taxa de Incremento Anual) nos fornece, ao transformá-la em porcentagem, a média de aumento ou de diminuição da variável estudada, seja ele um número absoluto, uma proporção ou uma taxa, a cada variação da unidade de tempo (mês, ano, etc.) (Brasil, 2015).

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

4 ANÁLISE EPIDEMIOLÓGICA DOS SINISTROS DE TRÂNSITO FATAIS

4.1 Perfil dos sinistros e das vítimas fatais

De acordo com o banco de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) da SMS Curitiba e demais fontes, foram identificados um total de 210 óbitos resultantes de 204 sinistros de trânsito ocorridos no município em 2025.

O Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do PVT Curitiba realizou vinte (20) reuniões entre novembro de 2025 e agosto de 2026, possibilitando a avaliação de todos os 204 sinistros fatais (100%), destes 85,8% (175) foram conclusivos e 14,2% (29) permaneceram inconclusivos. Para a realização dessas análises, são considerados os relatórios periciais do local da morte e os exames toxicológicos realizados pela Polícia Científica, bem como os registros de atendimento do SIATE/Bombeiros e do SAMU, os boletins de ocorrência, além de vídeos e mídias eletrônicas que contenham informações complementares. Esses documentos são fundamentais para compreender a dinâmica do sinistro e assim definir quais foram as condutas e os fatores de risco que influenciaram diretamente na sua ocorrência, sendo assim considerados conclusivos. Portanto, inconclusivos são àqueles que não tiveram informações suficientes para entender a dinâmica dos sinistros, a conduta dos envolvidos e os fatores que influenciaram diretamente para a ocorrência e gravidade dos mesmos.

A análise de toda série histórica compreendida entre 2011 e 2025 evidencia, numericamente, a redução dos óbitos por sinistros de trânsito no município. Em 2011, primeiro ano de implementação do Programa Vida no Trânsito em Curitiba, foram registrados 310 óbitos, ao passo que, em 2025, contabilizaram-se 210 óbitos, correspondendo a uma redução absoluta de 100 mortes e a uma redução relativa de 32,3% no período. Oscilações anuais para mais e para menos são observadas ao longo deste período, com destaque para o intervalo de 2011 a 2020, considerada a 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, que acumulou uma redução de 42,3% no número de óbitos por sinistros de trânsito na capital. No entanto, o período de 2021 a 2025, que corresponde aos 5 (cinco) primeiros anos da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, revela um aumento de 25% do número de óbitos no trânsito de Curitiba. No comparativo de 2024 com 2025, o aumento do número de óbitos de

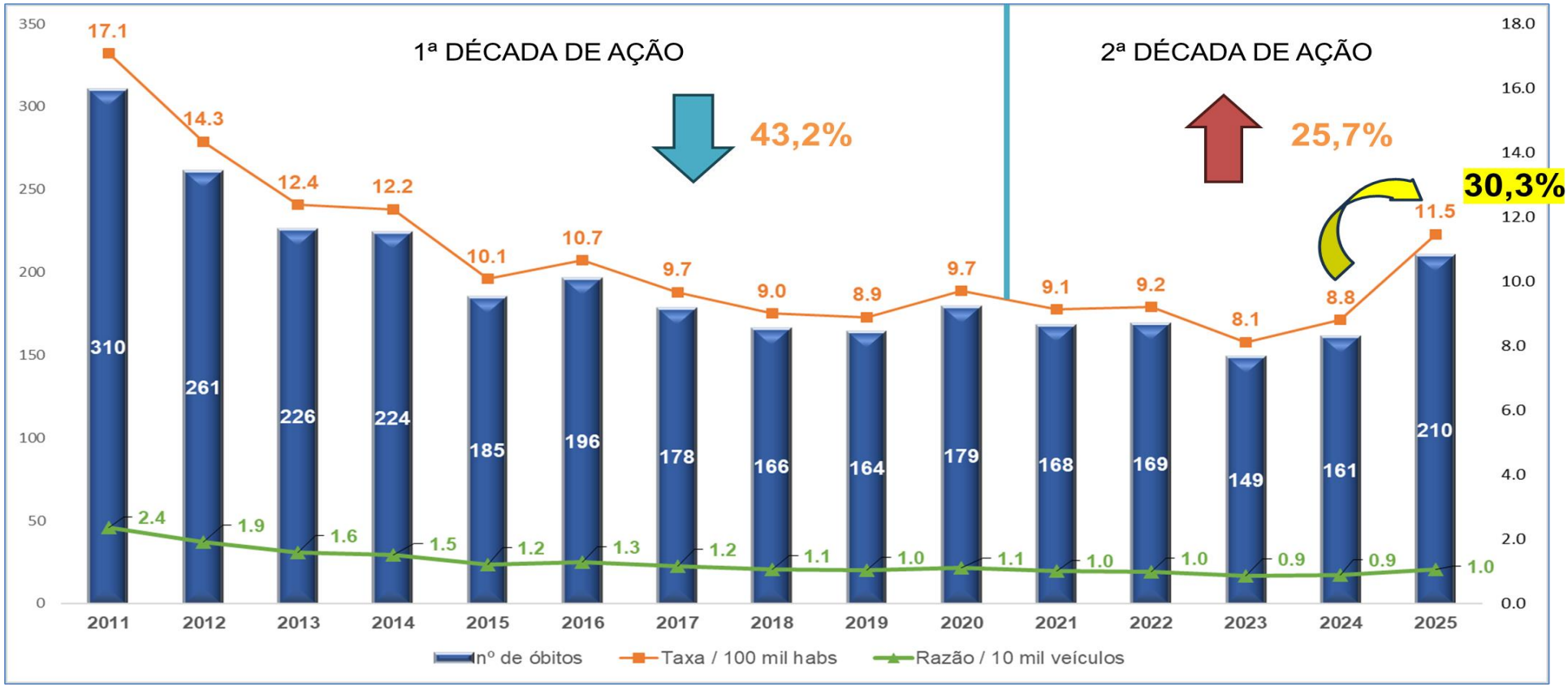
161 para 210, mostra uma variação percentual ainda mais preocupante, de 30,4% (Gráfico 1).

Apesar disso, o cálculo estatístico da série histórica do número de óbitos, de 2011 a 2025, revela uma redução média anual calculada (TIA) de 3% nos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba, mas essa redução não é estatisticamente significante (p-valor >0,05) e a série é considerada estacionária (Gráfico 1).

No que se refere aos indicadores padronizados, a taxa de mortalidade do PVT passou de 17,1 óbitos/100 mil hab. em 2011 para 11,5 óbitos/100 mil hab. em 2025, correspondendo a um declínio de 32,9% da taxa de mortalidade. Na 1ª Década de Ações pela Segurança no Trânsito houve variação percentual negativa de 43,2%, já na 2ª Década o acumulado destes 5 primeiros anos revela uma variação positiva preocupante de 25,7%. Conforme observado no gráfico, as taxas variaram com o passar dos anos, tanto para mais quanto para menos, no entanto, a análise estatística demonstra que a redução média anual calculada (TIA) de 3% nas taxas de mortalidade não é estatisticamente significante (p-valor >0,05), sendo assim a série comporta-se como estacionária (Gráfico 1).

Quanto ao indicador razão de mortalidade por 10 mil veículos, ele passou de 2,4 óbitos/ 10000 veículos em 2011 para 1,0 óbito/10000 veículos em 2025, ou seja, houve variação percentual negativa de 55,6%. O comportamento deste indicador com o passar dos anos corrobora, segundo a análise estatística da série temporal, que houve mesmo uma redução média anual (TIA) de 6% das taxas de mortalidade por 10 mil veículos, e essa redução é estatisticamente significante (p-valor<0,05), portanto pode-se afirmar que a série é decrescente (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.



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
OBS.: Os percentuais constantes no gráfico referem-se às variações percentuais da taxa de mortalidade do PVT, respectivamente na 1ª Década, na 2ª Década e entre 2024 e 2025.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Estimativas da Regressão de Prais Winsten

Óbitos por sinistros de trânsito (PVT): β = -0,0142648 p-valor = 0,061 IC 95% (-0,04781) - (-0,01656) R^2ajust = 0,9672 TIA = -0,03231 (série estacionária)

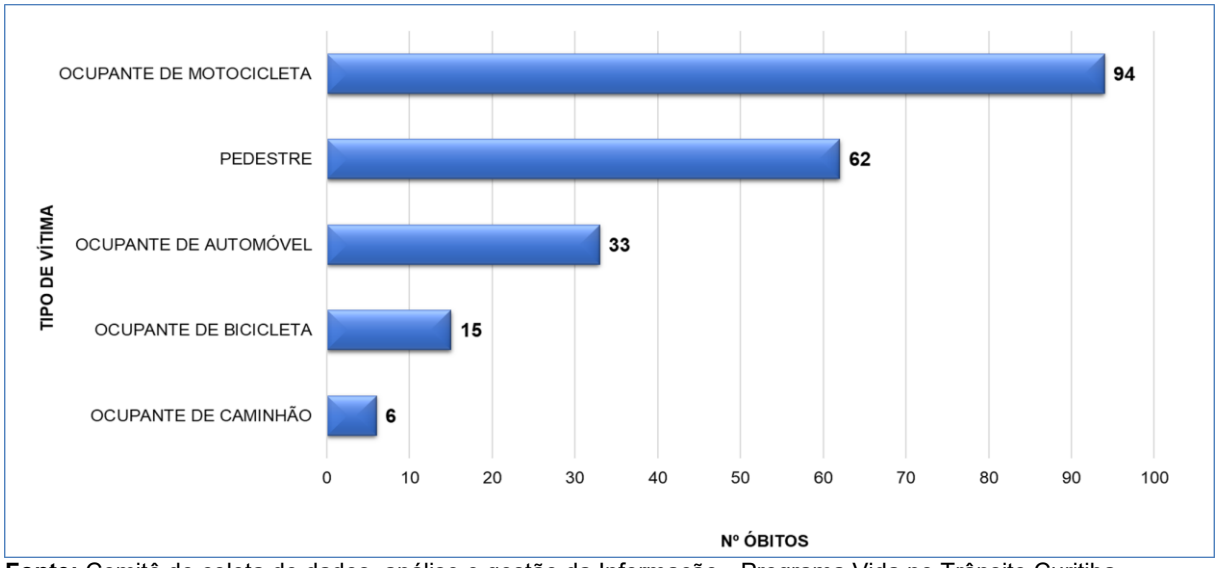
Taxa de mortalidade do PVT: β = -0,0145769 p-valor = 0,057 IC 95% (-0,04852) - (-0,01725) R^2ajust = 0,8823 TIA = -0,03300 (série estacionária)

Razão de mortalidade do PVT: β = -0,02663 p-valor = 0,000 IC 95% (-0,07326) - (-0,04553) R^2ajust = 0,6284 TIA = -0,05949 (série decrescente)

Em 2025, foram registrados 204 sinistros de trânsito no município, os quais resultaram em 210 óbitos, evidenciando a ocorrência de 6(seis) sinistros com 2(duas) vítimas fatais cada. 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 94 óbitos (44,8%), seguidos por pedestres, com 62 óbitos (29,5%). Na sequência, aparecem os ocupantes de automóveis, com 33 óbitos (15,7%), os ocupantes de bicicleta com 15 óbitos (7,1 %) e, por fim, os ocupantes de caminhão com 6 óbitos (2,9%).

Esse perfil evidencia maior vulnerabilidade dos usuários mais expostos no trânsito, especialmente motociclistas e pedestres, que juntos concentram aproximadamente 74,3% 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 = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
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, segundo o tipo de vítima, mas ao longo de todo período, desde 2011 até 2025. 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 redução das mortes de pedestres até 2021, quando atinge o menor registro (42 óbitos). A partir desse ponto, verifica-se uma mudança deste perfil, com aumento progressivo dos óbitos, de 46 em 2022, para 49 em 2023, 52 em 2024 e 62 em 2025 (Gráfico 3).

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 47,6% no período (de 42 para 62 óbitos). Na comparação mais recente, entre 2024 e 2025, verificou-se aumento de aproximadamente 19,2% dos óbitos, reforçando o cenário de agravamento contínuo e recente, com implicações relevantes para o planejamento de ações de prevenção e proteção desse grupo (Gráfico 3).

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 um aumento gradual e contínuo dos óbitos 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 (Gráfico 3).

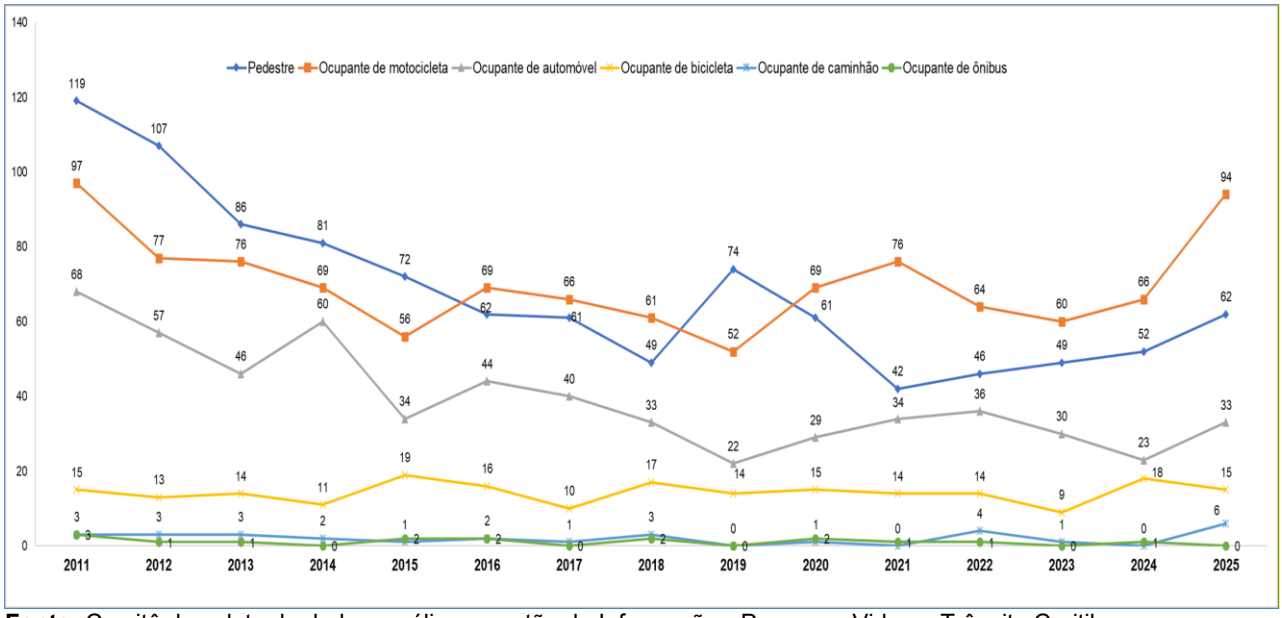
Ainda nesse período (2021–2025), houve redução dos óbitos de motociclistas em 2022 e 2023; contudo, a partir de 2024, o comportamento se inverte novamente, com incremento de 10% em relação a 2023. Em 2025, observa-se um aumento expressivo de 42,4% em comparação a 2024, totalizando 94 óbitos. Esse valor 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 (Gráfico 3).

Os ocupantes de automóveis apresentam consistente redução do número de óbitos ao longo da série histórica, passando de 68 óbitos em 2011 para 33 em 2025. Apesar de pequenas oscilações intermediárias, essa trajetória confere uma variação negativa de 51,5% no número de óbitos, sugerindo avanços relevantes nas políticas de segurança veicular e na adoção de medidas de proteção (Gráfico 3).

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, registrou-se 15 óbitos, sem evidência sustentada de redução, o que indica a necessidade de maior atenção a esse grupo (Gráfico 3).

Já os ocupantes de caminhões e ônibus mantêm frequências reduzidas durante toda a série histórica, variando entre 0 e 6 óbitos anuais (Gráfico 3). 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.

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

Os dados referentes aos óbitos, de acordo com o tipo de sinistro de trânsito, ocorridos em Curitiba no ano de 2025, seguem representados no gráfico 4 e revelam um padrão preocupante, com predominância significativa de colisões e atropelamentos.

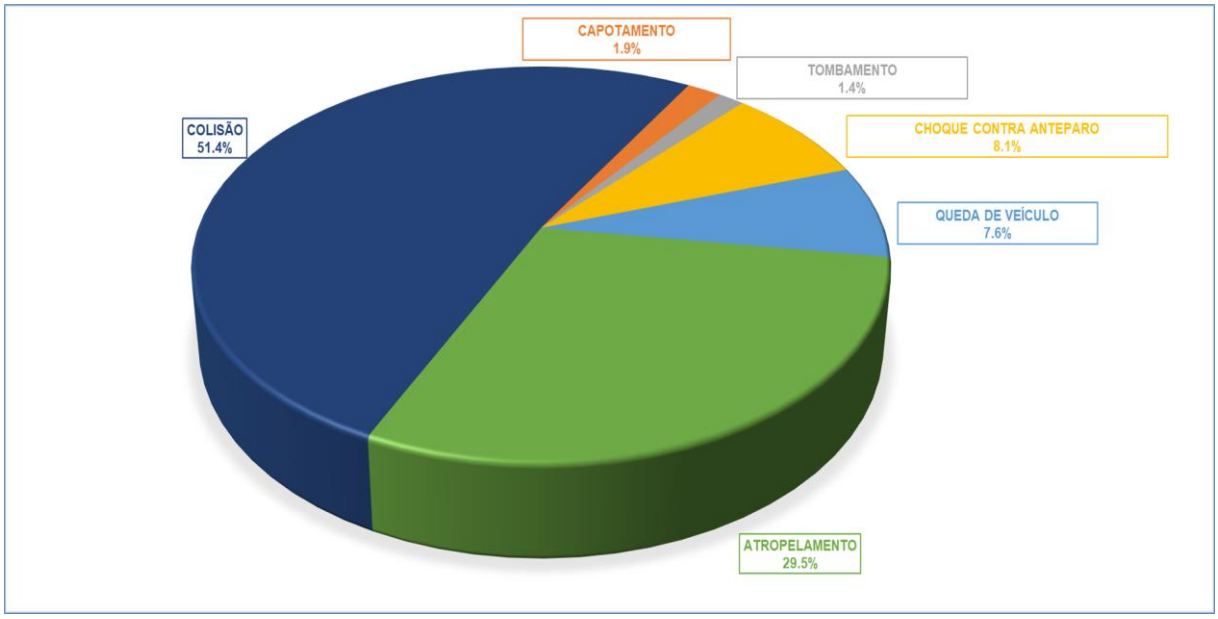
Dos 210 óbitos registrados, as colisões aparecem em maior proporção, totalizando 108 casos — o equivalente a 51,4% do total. Depois, vem os atropelamentos que somaram 62 registros (29,5%), evidenciando a vulnerabilidade dos pedestres no contexto urbano (Gráfico 4). Esses tipos de sinistros, geralmente estão associados a fatores como: uso de álcool e drogas, imprudência, distração, excesso de velocidade e desrespeito à sinalização viária. A concentração em colisões e atropelamentos indica dois eixos prioritários de intervenção, visando a redução da gravidade nas interações entre veículos e a proteção dos pedestres.

Na sequência, os choques contra anteparos totalizaram 17 casos (8,1%) e as quedas de veículos - 16 ocorrências (7,6%) (Gráfico 4). Cabe salientar que os choques contra anteparos, apesar de serem 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 e árvores — podem contribuir diretamente para a ocorrência e gravidade dos sinistros. Portanto, a identificação desses pontos críticos permite ao Departamento de Engenharia de Trânsito da Prefeitura propor alterações estruturais que minimizem o risco.

Demais sinistros como os capotamentos e tombamentos registraram 4 e 3 casos, respectivamente, respondendo juntos por 3,3% dos óbitos (Gráfico 4). 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 e demais equipamentos de proteção veicular.

Gráfico 4 - Distribuição da frequência dos óbitos por tipo de sinistro de trânsito ocorrido em Curitiba/PR, em 2025 (n = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
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, observou-se em 2025 a seguinte tipificação, representada na Tabela 1.

A colisão entre automóvel e motocicleta foi o tipo de sinistro mais frequente, com 44 ocorrências (21%) (Tabela 1). 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 sinistros com alto potencial de gravidade.

Em seguida, aparecem os atropelamentos por automóvel (28 casos; 13,3%), as colisões entre dois automóveis (16 casos; 7,6%), os atropelamentos por motocicleta (12; 5,7%), as quedas de motociclistas (10; 4,8%), as colisões entre motocicletas e caminhões (9;4,3%), os atropelamentos por ônibus (8; 3,8%) e por trem (7; 3,3%) (Tabela 1). Cabe destacar aqui que os pedestres figuram como o outro grupo de risco frequentemente afetado pelo desrespeito à sinalização, ausência de travessias seguras, uso de álcool e drogas, bem como pelo comportamento imprudente dos condutores e dos próprios pedestres.

Outros sinistros relevantes incluem o atropelamento por caminhão, o choque contra árvore, as colisões entre duas motocicletas e a colisão entre automóvel e bicicleta, todas elas com 6 casos cada (2,9%) (Tabela 1). Nestes sinistros, envolvendo veículos com grande disparidade de massa e proteção, deve-se considerar que há o agravamento dos desfechos clínicos para as vítimas de menor porte e o quão complexas são as interações entre veículos leves e pesados, especialmente em vias urbanas com tráfego misto, portanto reforçam que medidas de proteção aos mais vulneráveis no trânsito são uma prioridade.

Eventos menos frequentes, mas não menos relevantes, com frequências relativas iguais ou abaixo de 2,4%, como os choques contra postes (5 casos), capotamentos de automóveis (4 casos), tombamentos de caminhões (3 casos), entre outros, podem ser visualizados na Tabela 1. Estes também revelam alto potencial de gravidade, especialmente quando envolvem veículos de grande porte ou múltiplas vítimas, bem como estão frequentemente associados a situações como falta de direção defensiva, excesso de velocidade, condições climáticas adversas e falhas mecânicas, todos exigindo resposta rápida dos serviços de emergência e atenção hospitalar 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 com dados nacionais que apontam esses grupos como os mais vulneráveis no trânsito brasileiro.

Tabela 1 – Frequência absoluta(n) e relativa(%) dos óbitos por sinistro de trânsito ocorridos no município de Curitiba/PR, segundo o tipo de sinistro detalhado, em 2025 (n = 210).

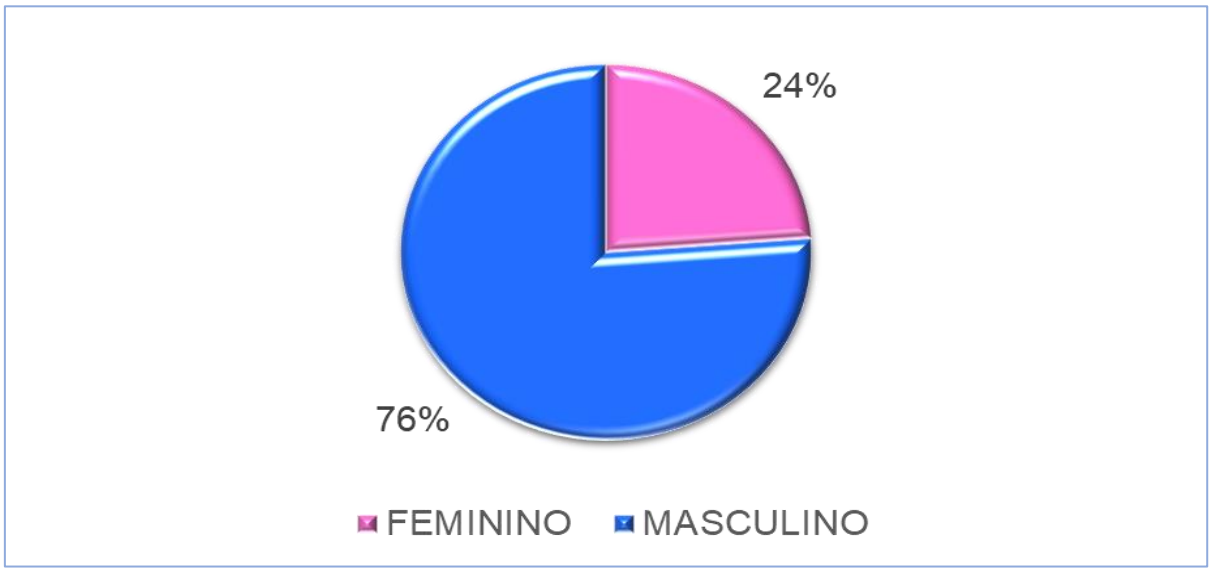
Descrição do Sinistro	Frequência absoluta (n)	Frequência relativa (%)	
ATROPELAMENTO POR AUTOMÓVEL	28	13.3	2º LUGAR
ATROPELAMENTO POR BICICLETA	1	0.5	
ATROPELAMENTO POR CAMINHÃO	6	2.9	
ATROPELAMENTO POR MOTOCICLETA	12	5.7	
ATROPELAMENTO POR ÔNIBUS	8	3.8	
ATROPELAMENTO POR TREM	7	3.3	
AUTO X AUTO	16	7.6	3º LUGAR
AUTO X BICICLETA	6	2.9	
AUTO X CAMINHÃO	3	1.4	
AUTO X CAMINHÃO X AUTO	2	1.0	
AUTO X MOTO	44	21.0	1º LUGAR
AUTO X MOTO X CAMINHÃO	2	1.0	
AUTO X ÔNIBUS	2	1.0	
AUTO X TREM	0	0.0	
BICICLETA X CAMINHÃO	1	0.5	
BICICLETA X MOTO	2	1.0	
BICICLETA X ÔNIBUS	2	1.0	
CAMINHÃO X CAMINHÃO	2	1.0	
CAPOTAMENTO DE AUTOMÓVEL	4	1.9	
CHOQUE CONTRA ÁRVORE	6	2.9	
CHOQUE CONTRA CAMINHÃO ESTACIONADO	1	0.5	
CHOQUE CONTRA MURO	1	0.5	
CHOQUE CONTRA PLACA DE SINALIZAÇÃO	1	0.5	
CHOQUE CONTRA POSTE	5	2.4	
CHOQUE CONTRA VEÍCULO ESTACIONADO	2	1.0	
COLISÃO MOTO X CAMINHÃO SEGUIDA DE QUEDA	1	0.5	
COLISÃO MOTO X CAMINHÃO SEGUIDA DE QUEDA E ATROPELAMENTO	1	0.5	
MOTO X CAMINHÃO	9	4.3	
MOTO X MOTO	6	2.9	
MOTO X ÔNIBUS	4	1.9	
MOTO X TRATOR	1	0.5	
MOTO X TREM	1	0.5	
MOTO X TRICICLO	1	0.5	
QUEDA DE BICICLETA	3	1.4	
QUEDA DE CAMINHÃO	1	0.5	
QUEDA DE MOTO SEGUIDA DE ATROPELAMENTO	2	1.0	
QUEDA DE MOTO SEGUIDA DE CHOQUE CONTRA DEFENSA	1	0.5	
QUEDA DE MOTO SEGUIDA DE CHOQUE CONTRA POSTE	1	0.5	
QUEDA DE MOTOCICLETA	10	4.8	
TOMBAMENTO DE CAMINHÃO	3	1.4	
SEM INFORMAÇÃO	1	0.5	

Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Na sequência segue a análise epidemiológica descritiva dos óbitos em sinistros de trânsito de 2025, considerando variáveis como sexo, faixa etária, local de residência da vítima, tipo de sinistro de acordo com a idade, tipo de via, dia da semana e horário da ocorrência do sinistro, 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 76% dos casos (160 óbitos), enquanto o sexo feminino representou 24% (50 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 = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A taxa de mortalidade por sinistros de trânsito entre os homens foi de 18,5 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto entre as mulheres foi de 5,2 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 3,6 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, também entre as faixas etárias.

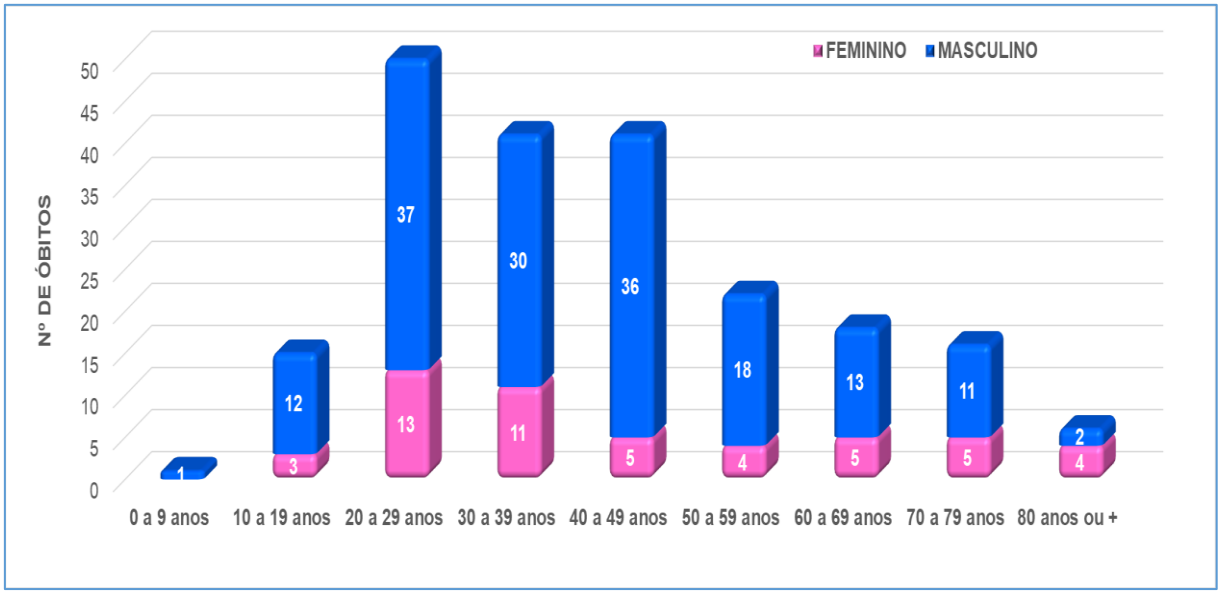
A distribuição dos óbitos por faixa etária evidencia que os adultos jovens estão entre os mais afetados. O grupo de 20 a 29 anos concentrou 50 mortes, sendo 37 homens e 13 mulheres. Já na faixa de 30 a 39 anos, foram registrados 41 óbitos — 30 masculinos e 11 femininos. A faixa de 40 a 49 anos também apresentou o segundo maior número de vítimas, com 41 óbitos, sendo 36 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 22 mortes (18 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 (13 homens e 5 mulheres). Já entre 70 e 79 anos, houveram 16 mortes (11 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, podem 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 houve apenas um óbito no sexo masculino (Gráfico 6), ou seja, as crianças e os 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 = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
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, bem como o aparecimento dos idosos, assim como das crianças e adolescentes dentre 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 por faixa etária, independentemente do número absoluto de casos (Gráfico 7).

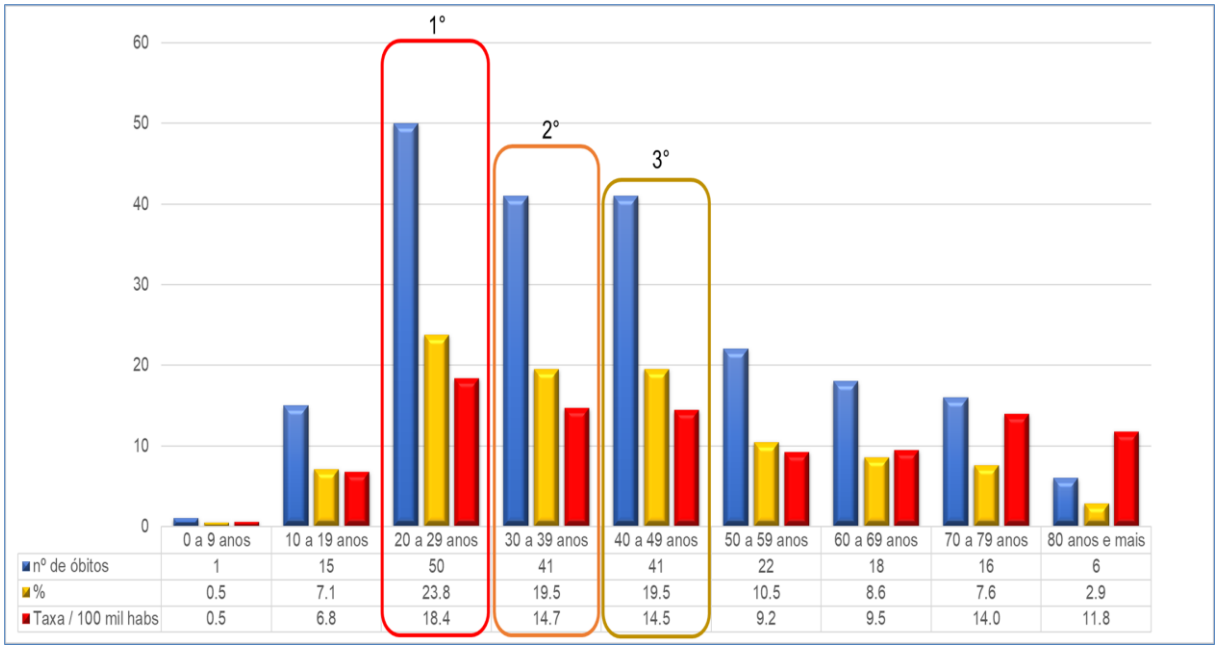
A maior taxa de mortalidade foi registrada na faixa de 20 a 29 anos, com 50 óbitos (23,8%), correspondendo a 18,4 óbitos por 100 mil habitantes. Em segundo lugar, figura a faixa dos 30 aos 39 anos, que concentrou 41 óbitos (19,5%), apresentando uma taxa de 14,7 óbitos por 100 mil habitantes. Na terceira posição destacam-se os adultos de 40 a 49 anos, com 41 óbitos (19,5%) e taxa de 14,5 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 fatais.

Na sequência vem os adultos de 50 a 59 anos, com 22 óbitos (10,5%) e taxa de 9,2 por 100 mil habitantes. O grupamento dos idosos na faixa dos 60 aos 69 anos, com 18 óbitos (8,6%), apresentou taxa de mortalidade de 9,5 óbitos a cada 100 mil habitantes. Já àqueles de 70 a 79 anos, que apesar dos 16 óbitos (7,6%) permanecem com uma taxa de 14 óbitos a cada 100 mil habitantes, ou seja, apresentam um risco bem elevado de morrer no trânsito, muito próximo ao risco das faixas de 30 aos 49 anos. Depois, com 15 óbitos (7,1%), os indivíduos de 10 a 19 anos registraram uma taxa de 6,8 óbitos por 100 mil habitantes. Idosos com 80 anos ou mais tiveram 6 óbitos (2,9%) e uma taxa de 11,8 por 100 mil habitantes, correspondendo ao quinto grupo de maior risco. Por fim, as crianças de 0(zero) aos 9 anos com 1 óbito (0,5%)

respondem pela menor taxa de mortalidade – 0,5 óbitos 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 70 a 79 anos e daqueles com 80 anos e mais. 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 = 210).

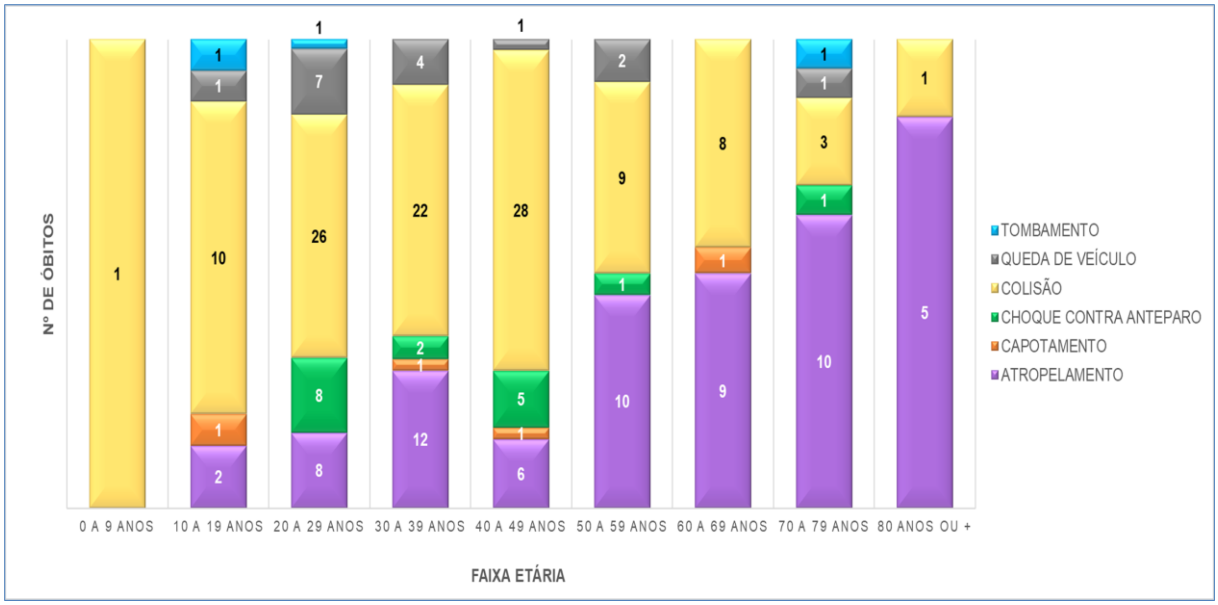


	0 a 9 anos	10 a 19 anos	20 a 29 anos	30 a 39 anos	40 a 49 anos	50 a 59 anos	60 a 69 anos	70 a 79 anos	80 anos e mais
nº de óbitos	1	15	50	41	41	22	18	16	6
%	0.5	7.1	23.8	19.5	19.5	10.5	8.6	7.6	2.9
Taxa / 100 mil habs	0.5	6.8	18.4	14.7	14.5	9.2	9.5	14.0	11.8

Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Considerando agora a distribuição dos tipos de sinistros fatais de acordo com as faixas etárias, pode-se observar claramente no gráfico 8 que os atropelamentos se concentram em maior número nos adultos de 50 a 59 anos e nos idosos com 60 anos e mais. Já as colisões se distribuem majoritariamente dos 10 até os 49 anos. Os demais tipos de sinistros têm variações diferenciadas entre todas as faixas etárias (Gráfico 8). Portanto, o foco das ações de prevenção deve ser amplo, atingindo todas as idades, priorizando àquelas voltadas ao comportamento e à educação no trânsito.

Gráfico 8 - Frequência absoluta de óbitos por sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, segundo a faixa etária e o tipo de sinistro, em 2025 (n = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
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 destes sinistros. A visualização do gráfico 9 mostra que a sexta-feira apresentou o maior número de óbitos (43), seguida de quinta-feira (33), sábado (31) e domingo (30). Por período do dia, houveram 64 óbitos à noite, 60 à tarde, 48 pela manhã e 35 na madrugada, além de 3 registros sem informação. Já análise por dia da semana e fase do dia, mostra que o maior número de óbitos ocorreu na noite de domingo e na tarde da quarta-feira, com 15 registros cada (Gráfico 9).

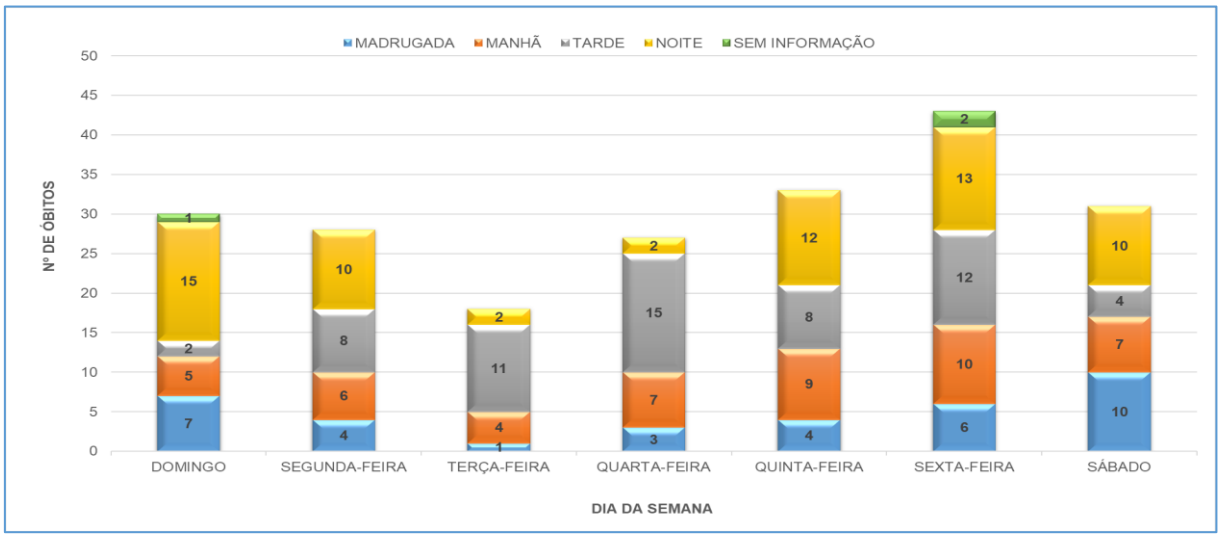
Esses dados são epidemiologicamente significativos, pois indicam que o período noturno concentra o maior risco de mortalidade no trânsito, superando consideravelmente a madrugada, a qual sempre esteve associada a comportamentos de risco.

A predominância dos óbitos à noite (30,5% do total) pode ser explicada por uma combinação de fatores pois 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, geralmente associados ao uso de álcool/drogas, velocidade excessiva, imprudência, dentre outros.

Comparativamente, a tarde foi a segunda fase do dia com maior número de óbitos (28,6% do total) e essa concentração parece estar ligada ao maior volume de tráfego no fim do dia e não a comportamentos de risco no trânsito.

No entanto, todas essas possíveis “causas” correlacionadas às fases do dia com maior risco de óbito são apenas hipóteses, somente uma análise estatística mais aprofundada e de toda série histórica poderia inferir isso.

Gráfico 9 - Frequência absoluta de óbitos por sinistros de trânsito ocorridos em Curitiba/PR, segundo dia da semana e período do dia, em 2025 (n = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

O Gráfico 10 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 e orientam operações e intervenções focalizadas.

A análise dessa variável mostra que os sinistros fatais de 2025 não se concentraram em períodos tradicionalmente considerados críticos, como o intervalo

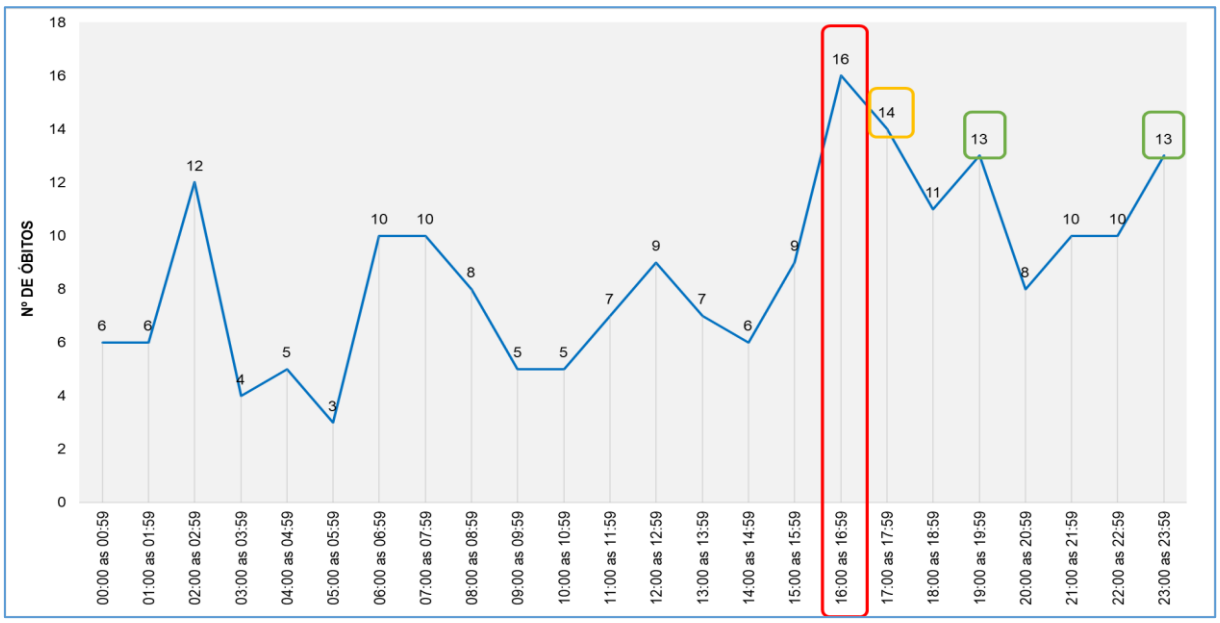
da madrugada, mas sim ao longo da tarde e início da noite, com picos específicos que refletem o comportamento da população e os diferentes fluxos de mobilidade urbana.

O maior número de óbitos foi registrado entre 16h00 e 16h59, com 16 ocorrências, indicando que o meio da tarde é o horário mais crítico, seguido das 17h00 às 17h59, com 14 óbitos. Na sequência aparecem empatados com 13 óbitos cada, os intervalos das 19h00 e 19h59 e das 23h00 às 23h59 (Gráfico 10). Esses horários coincidem com o encerramento das atividades escolares e profissionais com alto fluxo de veículos, 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 12 e 11 óbitos, respectivamente, o das 02h00 às 02h59 e o das 18h00 às 18h59. Na sequência, com 10 óbitos cada, as faixas de horário das 06h00 até às 08h00 e das 21h00 até às 23h00, completando assim os períodos com os maiores números de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba no ano de 2025 (Gráfico 10).

Demais horários variaram de 1 a 9 óbitos, sendo distribuídos ao longo de todo dia, sugerindo que apesar de terem redução da circulação viária, ainda mantêm o risco presente (Gráfico 10).

Gráfico 10 - Distribuição da frequência absoluta dos óbitos por sinistros de trânsito em Curitiba/PR, segundo faixa de horário de ocorrência, em 2025 (n = 210).



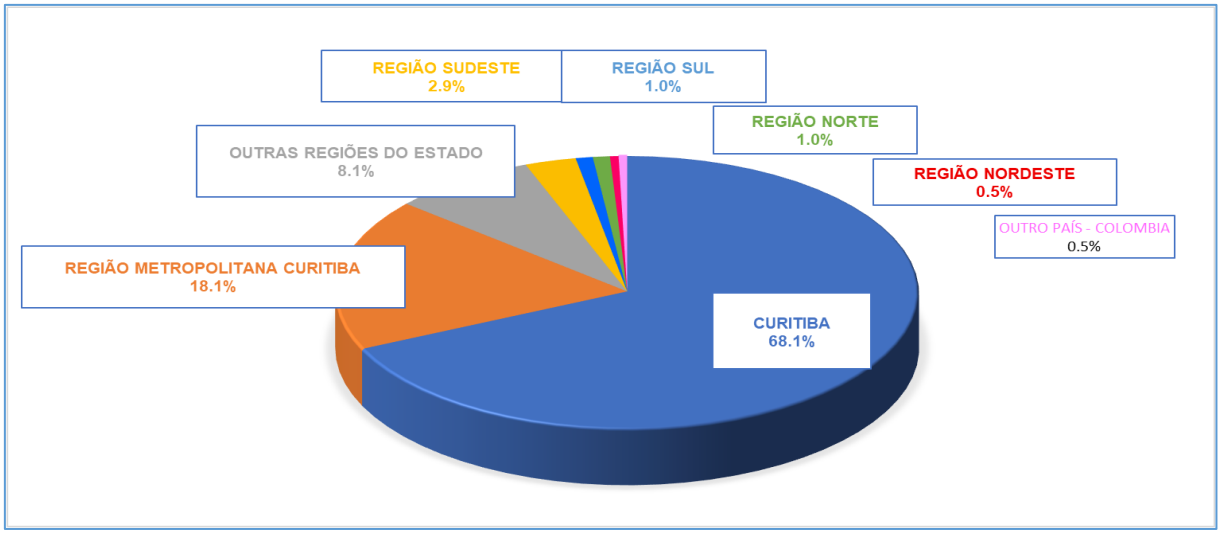
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Continuando a análise dos sinistros fatais, de acordo com o local de residência das vítimas (Gráfico 11), pode-se compreender a distribuição geográfica dos impactos da mortalidade viária, bem como reforça-se a importância de políticas públicas articuladas e integradas entre municípios da região metropolitana e demais regiões, com vistas à melhoria da segurança viária da capital.

A maioria absoluta das vítimas residia na própria cidade de Curitiba, totalizando 143 óbitos, o que representa cerca de 68,1% do total (Gráfico 11). Esse dado confirma que os sinistros fatais estão fortemente concentrados entre os moradores da capital, assim como reflete a intensa mobilidade e volume de tráfego urbano e os desafios específicos da infraestrutura viária curitibana. Já os moradores da região metropolitana de Curitiba foram identificados em 38 óbitos – 18,1% (Gráfico 11), indicando que uma parcela significativa das vítimas circulava pela capital em deslocamentos intermunicipais, seja por motivos de trabalho, estudo ou serviços.

As outras regiões do estado do Paraná responderam por 17 óbitos (8,1%), enquanto que outras 11 vítimas eram residentes da região sul - 2 óbitos (1%), sudeste - 6 óbitos (2,9%), norte – 2 óbitos (1%) e nordeste – 1 óbito (0,5%) do Brasil. Também houve 1 óbito (0,5%) de uma pessoa residente na Colômbia (Gráfico 11). Esses últimos casos, embora menos frequentes, mostram que Curitiba é palco de sinistros fatais envolvendo pessoas em trânsito, turistas e/ou trabalhadores temporários, o que amplia a responsabilidade da cidade na gestão da segurança viária.

Gráfico 11 - Distribuição da frequência relativa (%) das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2025, por região de residência (n = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Em 2025, os óbitos em sinistros de trânsito 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 63,3% dessas ocorrências (133 óbitos) (Gráfico 12). 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.

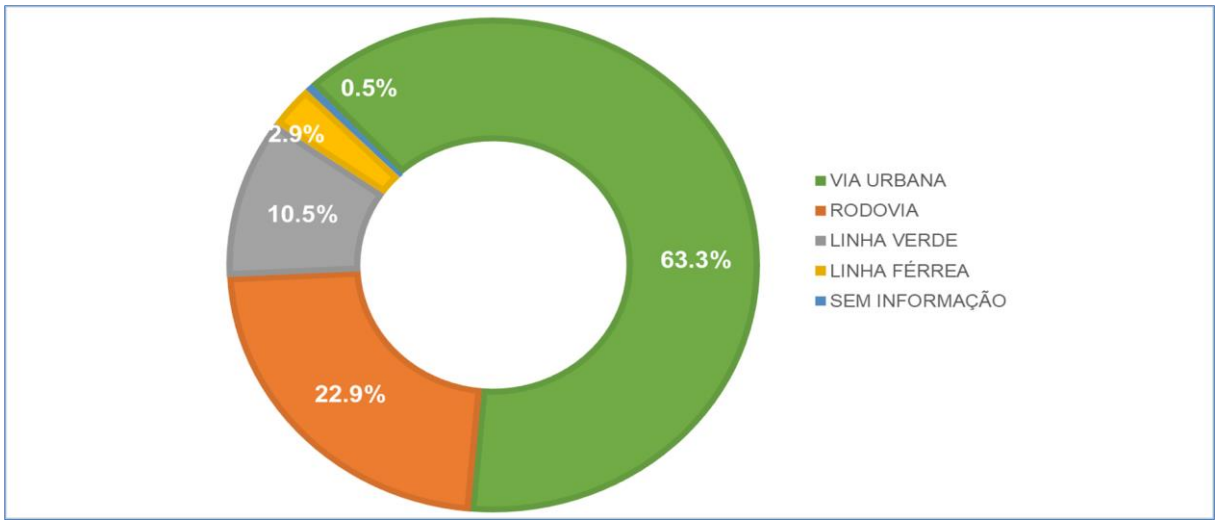
As rodovias (Federais e Estaduais) que cortam Curitiba representaram 22,9% dos sinistros de trânsito em 2025 (48 óbitos), as quais por serem projetadas para suportar tráfego intenso e pesado, normalmente apresentam riscos adicionais, como excesso de velocidade, ultrapassagens perigosas e o uso compartilhado e muitas vezes inseguro de veículos de pequeno e grande porte, contribuindo assim para a maior gravidade dos sinistros (Gráfico 12).

A Linha Verde, importante eixo viário que atravessa a cidade, registrou 22 óbitos, representando 10,5% do total (Gráfico 12). 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 6 óbitos (2,9%), 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. Houve ainda 1 sinistro fatal (0,5%) cujo tipo de via não foi informado.

A predominância dos sinistros fatais nas vias urbanas infere o quanto ela é relevante para a gestão municipal, assim como a participação das rodovias demonstra a importância da articulação com os demais órgãos responsáveis pela segurança viária.

Gráfico 12 - Distribuição da frequência relativa (%) das vítimas de sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba/PR em 2025, segundo tipo de via (n = 210).



Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

4.2 Análise dos Fatores, Condutas de Risco e de Proteção Inadequados

A análise de fatores e condutas de risco, bem como daqueles provenientes da proteção inadequada 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 ou de proteção inadequados, 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 204 sinistros de trânsito com desfecho fatal, resultando em 210 óbitos. Após a conclusão das análises de todos os sinistros pelo Comitê de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação do Programa Vida no Trânsito Curitiba, foi possível identificar os fatores contribuintes e as condutas de risco em 175 casos (85,8%), mas em 29 sinistros (14,2%) não foi possível a caracterização dos principais elementos associados à sua ocorrência.

Os fatores e condutas de risco avaliados incluíram: consumo de álcool ou drogas, infraestrutura viária inadequada, atitudes imprudentes dos condutores e pedestres, problemas com a 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 ao 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 13 apresenta a hierarquização dos fatores e condutas de risco, bem como dos equipamentos de proteção inadequados, os quais estiveram associados aos sinistros de trânsito fatais em Curitiba no ano de 2025. Para isso, utilizou-se a somatória dos pesos atribuídos seguindo 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 18,1% dos casos e acumulando a maior somatória de peso (366) dentre todos os fatores analisados (Gráficos 13 e 14). Esse dado reforça que a alcoolemia continua sendo o maior determinante da mortalidade no trânsito em Curitiba, 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 o desrespeito à sinalização (17,6% – peso 356), a atitude imprudente (16,2% - peso 318), os problemas com a habilitação dos condutores (11,3% - peso 188), a falta de direção defensiva (8,8% – peso 166), o transitar em local proibido (7,8% - peso 160) e a conversão sem dar preferência (5,9% - peso 120) evidenciando lacunas na formação e fiscalização dos condutores, assim como falhas comportamentais no trânsito, tais como negligência, irresponsabilidade e inconsequência. A predominância destes fatores converge para a necessidade de intervenções educativas contínuas e de fiscalização rigorosa.

Os problemas na infraestrutura viária (9,3% - peso 162) mostram 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 (Gráficos 13 e 14).

A velocidade excessiva ou inadequada (9,3% - peso 156) aparece em oitavo lugar, comprovando que seu abuso aumenta significativamente a gravidade dos impactos e reduz a margem de reação dos condutores (Gráficos 13 e 14).

A ausência do uso do cinto de segurança chamou atenção, pois apareceu em 10,3% dos sinistros analisados, com somatória de peso 105 (Gráfico 13 e 14). 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.

Já a ausência de uso, uso inadequado e a falha nos dispositivos de segurança, como do capacete presente em 4,9% dos sinistros - peso 50 e dos demais equipamentos de proteção do ocupante (cadeirinha, airbag, etc.) pontuado em 0,5% dos casos – peso 5) (Gráficos 13 e 14), se mostram como condutas críticas que contribuem 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.

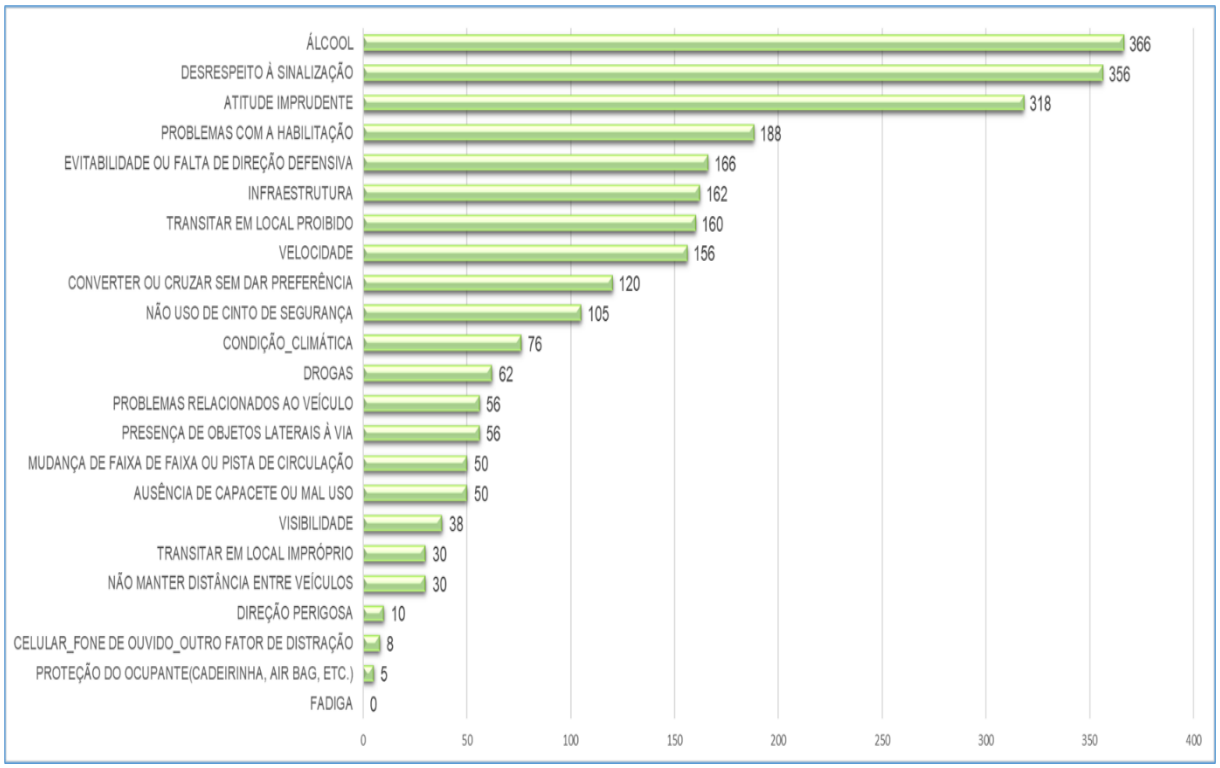
Outras condutas e fatores de risco relevantes incluem a condição climática (4,9% - peso 76), o uso de drogas ilícitas (3,4% - peso 62), os problemas relacionados a manutenção irregular dos veículos (2,9% - peso 56), a visibilidade (2,5% - peso 38), a mudança de faixa/pista de circulação (2,5% - peso 50), o fato de não manter a distância entre veículos (1,5% - peso 30) e a direção perigosa (0,5% - peso10) (Gráficos 13 e 14), todos elementos que 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 mais graves.

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 5,9% dos casos (peso 56), ou seja, a existência deles, seja de forma adequada ou não, promoveram impacto preponderante e traumatismos que levaram ao óbito (Gráfico 13 e 14).

Uma última conduta de risco, muito comum nos dias atuais é a crescente utilização de celulares, fones de ouvido ou quaisquer outros meios de distração durante a circulação no trânsito, constituindo-se de um importante fator de distração que pode comprometer a atenção, a percepção ambiental, a capacidade de resposta diante de situações de risco e a segurança de si mesmo e dos outros usuários da via.

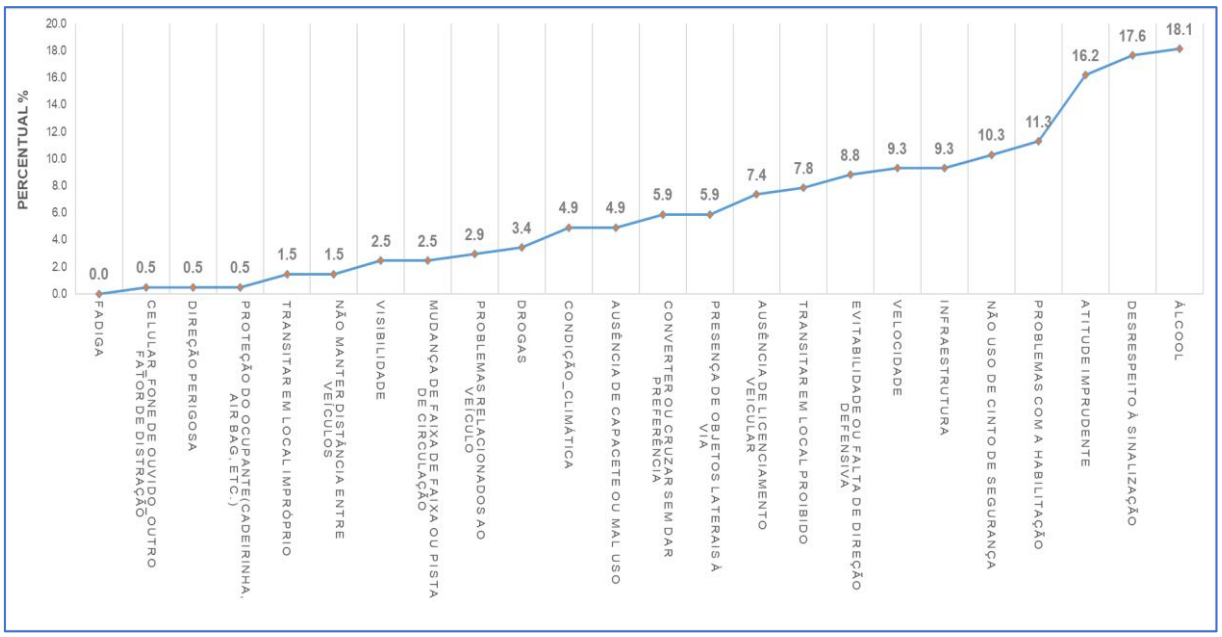
No entanto, as análises do PVT mostram que em apenas 0,5% dos sinistros (peso 8) isso corroborou para o óbito no trânsito (Gráficos 13 e 14). A explicação deste fato remete à ausência de informação que confirme sua presença durante a ocorrência e atendimento ao sinistro, ou seja, se não houver o registro disso nos boletins, não se infere peso à essa conduta de risco.

Gráfico 13 – 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 = 204).



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. Quantitativo total de sinistros em 2025 (n=204).
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

Gráfico 14 – Percentual (%) 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 = 204).



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. Quantitativo total de sinistros em 2025 (n=204).
Fonte: Comitê de coleta de dados, análise e gestão da Informação - Programa Vida no Trânsito Curitiba.
Elaborado por: Centro de Epidemiologia/Secretaria Municipal da Saúde de Curitiba.

A hierarquização indica que fatores relacionados a comportamento, não cumprimento das regras de circulação e condições do ambiente viário ocupam posição central na análise. Entretanto, a soma de pesos não corresponde a prevalência, incidência ou risco populacional, trata-se de uma medida de gradação dos fatores identificados nos casos analisados.

Os resultados sustentam que o enfrentamento da mortalidade no trânsito em Curitiba necessita de estratégias e políticas públicas integradas de fiscalização, educação, comunicação e engenharia. A presença de fatores como álcool, velocidade, desrespeito à sinalização e proteção inadequada reforçam que a prevenção deve atuar tanto sobre a ocorrência do sinistro quanto sobre a gravidade das lesões.

Do ponto de vista epidemiológico, a análise dos sinistros de trânsito fatais ocorridos em Curitiba, em 2025, demonstra que mais de dois terços dos fatores estão ligados a condutas evitáveis, sendo, portanto, fortemente influenciadas por decisões individuais e não apenas por questões estruturais.

Sendo assim, os achados deste relatório sugerem, com base no perfil dos sinistros fatais, linhas prioritárias de planejamento e ação, dentre elas:

- A manutenção da qualificação contínua das bases de dados dos sinistros fatais e o uso de tecnologias que permitam a análise de todos os sinistros, dos leves aos graves, de forma a entender todo o contexto do trânsito no município.
- A utilização da análise temporal e espacial dos óbitos para orientar as ações, a alocação de recursos e a avaliação dos resultados.
- Ampliação das estratégias de fiscalização, de forma 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 viária segura, com requalificação de pontos críticos e melhoria da sinalização;
- Integrar ações educativas e de comunicação com fiscalização e engenharia, evitando intervenções isoladas e priorizando públicos e horários identificados pela vigilância.
- 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.
- Priorizar ações de segurança viária para motociclistas e pedestres, com foco nos corredores, cruzamentos e pontos de maior concentração de eventos fatais.

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 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), o Grupo de Trânsito (GTran) da Guarda Municipal e demais organizações/instituições parceiras, mostram a eficácia de suas ações em coibir comportamentos inadequados dos usuários das vias e, consequentemente, na redução dos sinistros graves e fatais.

Considerando que o PVT Curitiba é composto 5 comissões: Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação; Educação; Fiscalização; Engenharia e Comunicação Social, que atuam de forma integrada e intersetorial com objetivo comum de salvar vidas no trânsito, seguem abaixo algumas das ações executadas em 2025.

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, redução da velocidade em vias estruturais, semáforos inteligentes com IA, 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.

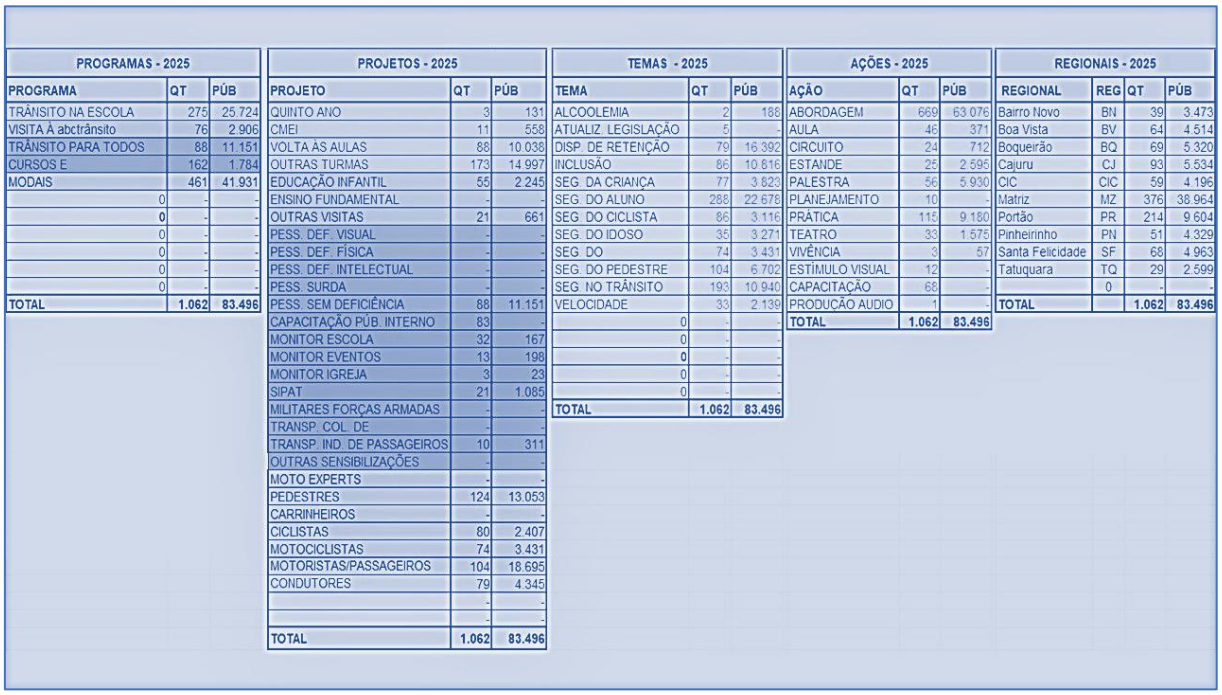
No ano de 2025, pela Comissão de Engenharia foram realizados 321 km de pinturas de sinalização horizontal; manutenção e implantação de mais de 10.000 unidades de sinalização vertical; reforço na sinalização vertical antes das passagens de nível em 10 cruzamentos semaforizados; em 43 locais foram implantadas rampas de acessibilidade; 52.347 novas placas de nomenclaturas de ruas foram fixadas; realizado o fechamento de cruzamentos entre ruas com alto índice de acidentes: Rua Paulo Setubal x Wilson Dacheux Pereira e Av. Mascarenhas de Moraes x Miguel Jorge Nasser; proibição de conversão no cruzamento da Av. Winston Churchill x Rua Luiz Del Gobbo; requalificação e correção geométrica na Rua João Falarz x Heitor Alencar Furtado; foram implantados 16 novos semáforos novos; 80 redutores de velocidade(lombadas); em mais de 200 locais foram implantados redutores eletrônicos de velocidade; 08 travessias elevadas; 122 cruzamentos foram revitalizados e tiveram implantação de (porta-focos) de pedestres; implantados sistemas binários de tráfego na circulação viária: Ruas João Mariano Gorski e São Leopoldo Mandic _ Bairro CIC,

Ruas Jair Coelho e Márcio José Aboniski - Bairro CIC; implantados dispositivos de fiscalização eletrônica (radares fixos) - 4 barreiras e 8 radares; criação da Comissão de Vistorias e Análise de Pontos Críticos e quase 315 km de estruturas cicloviárias implantadas e revitalizadas. 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.

Pela Comissão de Educação, durante o Maio Amarelo de 2025 foram promovidas ações com foco na educação e mudança de comportamento no trânsito, destacando-se a campanha “Ponto Cego”, com ações educativas e adesivagem em ônibus, contribuindo para a redução de sinistros em canaletas. Também, a campanha “Mão na Faixa”, com blitzes educativas voltadas à travessia segura de pedestres. Outras atividades educativas realizadas em escolas, empresas e espaços públicos, incluíram experiências imersivas com realidade virtual em parceria com o Instituto Renault.

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, atingindo quase 83,5 mil pessoas (Tabela 2).

Tabela 2 – Programas e projetos realizados pela ABC Trânsito em 2025 – Curitiba-PR.



PROGRAMAS - 2025

PROGRAMA	QT	PÚB
TRÂNSITO NA ESCOLA	275	25.724
VISITA À abctrânsito	76	2.906
TRÂNSITO PARA TODOS	88	11.151
CURSOS E	162	1.784
MODAIS	461	41.931
0	-	-
0	-	-
0	-	-
0	-	-
0	-	-
TOTAL	1.062	83.496

PROJETOS - 2025

PROJETO	QT	PÚB
QUINTO ANO	3	131
CMEI	11	558
VOLTA ÀS AULAS	88	10.038
OUTRAS TURMAS	173	14.997
EDUCAÇÃO INFANTIL	55	2.245
ENSINO FUNDAMENTAL	-	-
OUTRAS VISITAS	21	661
PESS. DEF. VISUAL	-	-
PESS. DEF. FÍSICA	-	-
PESS. DEF. INTELECTUAL	-	-
PESS. SURDA	-	-
PESS. SEM DEFICIÊNCIA	88	11.151
CAPACITAÇÃO PÚB. INTERNO	83	-
MONITOR ESCOLA	32	167
MONITOR EVENTOS	13	198
MONITOR IGREJA	3	23
SIPAT	21	1.085
MILITARES FORÇAS ARMADAS	-	-
TRANSP. COL. DE	-	-
TRANSP. IND. DE PASSAGEIROS	10	311
OUTRAS SENSIBILIZAÇÕES	-	-
MOTO EXPERTS	-	-
PEDESTRES	124	13.053
CARRINHEIROS	-	-
CICLISTAS	80	2.407
MOTOCICLISTAS	74	3.431
MOTORISTAS/PASSAGEIROS	104	18.695
CONDUTORES	79	4.345
	-	-
	-	-
TOTAL	1.062	83.496

TEMAS - 2025

TEMA	QT	PÚB
ALCOOLEMIA	2	188
ATUALIZ. LEGISLAÇÃO	5	-
DISP. DE RETENÇÃO	79	16.392
INCLUSÃO	86	10.816
SEG. DA CRIANÇA	77	3.823
SEG. DO ALUNO	288	22.678
SEG. DO CICLISTA	86	3.116
SEG. DO IDOSO	35	3.271
SEG. DO	74	3.431
SEG. DO PEDESTRE	104	6.702
SEG. NO TRÂNSITO	193	10.940
VELOCIDADE	33	2.139
0	-	-
0	-	-
0	-	-
0	-	-
0	-	-
TOTAL	1.062	83.496

AÇÕES - 2025

AÇÃO	QT	PÚB
ABORDAGEM	669	63.076
AULA	46	371
CIRCUITO	24	712
ESTANDE	25	2.595
PALESTRA	56	5.930
PLANEJAMENTO	10	-
PRÁTICA	115	9.180
TEATRO	33	1.575
VIVÊNCIA	3	57
ESTÍMULO VISUAL	12	-
CAPACITAÇÃO	68	-
PRODUCÃO AUDIO	1	-
TOTAL	1.062	83.496

REGIONAIS - 2025

REGIONAL	REG	QT	PÚB
Bairro Novo	BN	39	3.473
Boa Vista	BV	64	4.514
Boqueirão	BQ	69	5.320
Cajuru	CJ	93	5.534
CIC	CIC	59	4.196
Matriz	MZ	376	38.964
Portão	PR	214	9.604
Pinheirinho	PN	51	4.329
Santa Felicidade	SF	68	4.963
Tatuquara	TQ	29	2.599
	0	-	-
TOTAL		1.062	83.496

Fonte: Comissão de Educação - Programa Vida no Trânsito.
Elaborado por: ABC Trânsito/Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito.

No ano de 2025, a Comissão de Fiscalização composta pelo BPTRAN, PRF, BPRv e Gtran, realizou várias ações com foco na segurança viária. Neste contexto, o BPTRAN atuou em várias frentes, a saber:

1. Operações da Lei Seca - O BPTran intensificou significativamente o policiamento focado na coibição do consumo de álcool e direção. No segundo semestre de 2025, foram realizadas 20 operações da Lei Seca, superando amplamente a meta de 12 operações que estava prevista no PETRANS. Os resultados e planejamentos das blitzes foram amplamente divulgados nas redes sociais e na imprensa. Conforme o planejamento do 4º Trimestre de 2025, foi estabelecida a meta contínua de realizar, no mínimo, 1 operação de Lei Seca por semana.

2. Ações Educativas de Trânsito

   - BPTran nas Escolas - O programa de educação para o trânsito direcionado ao público infantil foi mantido ativo durante todo o ano, destacando-se as atividades integradas com o projeto "Detranzinho" realizadas no mês de março.

- Mídias Sociais e Comunicação: Foram promovidas campanhas semanais de conscientização nas plataformas sociais oficiais do batalhão (como Instagram e grupos de mensagem).
- Mídia de Massa: Em articulação com a seção de Comunicação Social (P5), o BPTran manteve uma meta de inserção de pautas e orientações educativas em canais de rádio e TV com frequência mínima mensal.

3. Plano de Operações Semanais e Fiscalizações (GDO) - O monitoramento da Gestão de Desempenho Operacional (GDO) do 4º Trimestre de 2025 estruturou as seguintes ações rotineiras para a redução de mortes no trânsito urbano:
   - Fiscalização Dinâmica (Pinçamentos): Execução de operações semanais de pinçamento em pontos estratégicos.
   - Modal Motocicleta: Desenvolvimento de operações integradas e específicas voltadas à fiscalização de motocicletas com periodicidade mensal.
   - Engenharia de Tráfego: Envio semestral de ofícios técnicos à SETRAN solicitando a revisão da sinalização viária e a instalação de redutores de velocidade nos pontos de maior letalidade mapeados.
   - Articulação Institucional: Elaboração de relatórios semestrais encaminhados ao Ministério Público e ao Judiciário para demonstrar o impacto da impunidade na reiteração de crimes de trânsito.

4. Grandes Operações e Eventos
   - Operação Verão 2025/2026: Planejada e iniciada em 19 de dezembro de 2025 sob a coordenação da Ordem de Serviço nº 286/2025. O BPTran destinou um efetivo de 20 policiais militares, 15 motocicletas e 4 viaturas para atuar no litoral paranaense, focando na segurança viária, bloqueios de trânsito, policiamento tático e apoio a operações integradas (como AIFU e festividades de final de ano).

Portanto, durante o ano de 2025, o Batalhão de Polícia de Trânsito ampliou suas ações de educação e conscientização, levando orientações de segurança viária a diferentes públicos.

Por meio de palestras realizadas em empresas, foram abordados temas relacionados à educação no trânsito, à prevenção de sinistros e à importância de atitudes responsáveis para a construção de um trânsito mais seguro.

O trabalho do BPTRAN também chegou às escolas, onde as equipes orientaram crianças sobre como ser pedestres conscientes e passageiros responsáveis, destacando a importância de respeitar as regras e adotar comportamentos seguros no dia a dia. Mais do que ensinar as crianças, a iniciativa buscou torná-las agentes de transformação dentro de suas próprias famílias, incentivando-as a reconhecer e até mesmo corrigir atitudes inadequadas dos adultos no trânsito. Afinal, a educação para um trânsito mais seguro começa cedo e pode transformar toda a sociedade.

Na sequência, pelo GTRAN - Grupo de Trânsito da Guarda Municipal de Curitiba – segue o rol de ações referentes à fiscalização de trânsito e ao atendimento de sinistros com e sem vítimas na BR-476 (Linha Verde) realizados em 2025:

1. Operação Blitz
   -Total operações: 45
   -Total abordagens: 2161 (770 automóveis/1375 motocicletas)
   -Total autuações: 1578
   -Total remoções: 546 (270 automóveis/268 motocicletas)
   -Total teste etilômetros realizados: 417 (15 autuações/ 03 encaminhamentos DEDETRAN por dirigir sob efeito de álcool)
   -Total de recusas ao teste: 18

2. Atendimento de Sinistros Com Vítimas Br-476 Linha Verde (BAT)
   -Total de sinistros COM vítimas e abertura de BAT: 503
   -Total de vítimas encaminhadas ao hospital: 432
   -Total de óbitos: 21 (10 condutores/ 05 pedestres/ 05 passageiros/ 01 ciclista)
   -Total de veículos envolvidos: 980
   -Total de encaminhamentos à delegacia: 67 (34 condutores não habilitados/ 26 condutores por alcoolemia/ 07 condutores envolvidos em sinistro com óbito)

3. Atendimento de Sinistros Sem Vítimas Br-476 Linha Verde (DAT)
   -Total de sinistros SEM vítimas atendidos (DAT): 206

4. Total de sinistros atendidos em 2025 na Br-476 Linha Verde (BAT+DAT SEM VÍTIMAS): 709 sinistros.

5. Ação concreta de redução de Sinistros Graves e com Vítimas Fatais:
   Mediante relatórios técnicos e com base nos dados de sinistralidade gerados pelo GTRAN foi solicitado a implantação de um radar em frente à empresa Mili, local de altos índices de sinistros graves e com óbitos. Com esta ação, em um período de quase dois anos, houve grande redução de sinistros graves e um óbito.

Por fim, cabe salientar que todas essas iniciativas, eventos e ações voltadas ao trânsito de Curitiba, 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 até 2025, a análise dos óbitos decorrentes de sinistros de trânsito em Curitiba revela um cenário epidemiológico que combina redução de longo prazo com aumento importante no período mais recente. Ou seja, embora o número de óbitos tenha apresentado redução expressiva no período de 2011 a 2025 (passando de 310 para 210 mortes), a comparação entre 2024 e 2025 revela um aumento de 30,4%, acompanhado pela elevação da taxa de mortalidade de 8,8 para 11,5 óbitos por 100 mil habitantes.

A redução expressiva de 42,3% no número de vítimas fatais em sinistros de trânsito, alcançada na 1ª Década de Ações pela Segurança no Trânsito, não se manteve na 2ª Década, a qual já acumula um aumento de 25% dos óbitos nestes primeiros cinco anos.

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 (2021), perdendo apenas para os anos de 2011 a 2014. Destaque especial se deve a persistência da alta mortalidade entre ocupantes de motocicletas e pedestres, que juntos representaram 74,3% dos óbitos e, portanto, persistem como o grupo prioritário para ações e intervenções de segurança viária.

A predominância masculina (76%) e a concentração de 62,9% das mortes entre 20 e 49 anos completam o perfil demográfico central. As taxas de mortalidade específicas por idade também mostram risco elevado entre idosos, particularmente nas faixas de 70 a 79 anos e 80 anos ou mais, indicando a necessidade de incorporar a perspectiva do envelhecimento e da sua vulnerabilidade no trânsito.

Colisões e atropelamentos foram os principais tipos gerais de sinistro, enquanto a colisão entre automóvel e motocicleta foi a categoria detalhada mais frequente. As vias urbanas concentraram a maior proporção dos óbitos, mas as rodovias também apresentaram participação expressiva.

A distribuição temporal mostrou maior concentração dos óbitos à noite e à tarde, sendo a sexta-feira o dia de maior frequência e o pico de horário entre 16h00 e 16h59. Esses achados não demonstram causalidade, mas podem subsidiar o planejamento de ações de fiscalização, comunicação, educação e gestão de velocidade nos períodos e locais verificados.

Na análise de fatores e condutas, o uso de álcool, o desrespeito à sinalização, a atitude imprudente e os problemas com a habilitação apresentaram as maiores somas de pesos nos sinistros fatais.

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.

Nesse contexto, torna-se imprescindível investir em ações integradas que combinem a proteção dos grupos mais vulneráveis, o enfrentamento dos principais fatores e condutas de risco identificados, a fiscalização efetiva, as campanhas educativas, a gestão de velocidade, a engenharia de tráfego e a qualificação contínua dos dados pautada na vigilância epidemiológica dos sinistros. Dessa maneira, será possível 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. ASIS – Análise de Situação de Saúde / Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás – Brasília (DF): Ministério da Saúde, 2015. Volume 1; Capítulo 6; p. 192-225.

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
- Grupo de Trânsito da Guarda Municipal de Curitiba - GTran
- 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

COORDENAÇÃO: Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT