



Epidemiologia das lesões e mortes no Trânsito

***Marli de Mesquita Silva
Montenegro***

*Coordenação Geral de Vigilância e Prevenção de
Violências e Acidentes e Promoção da Cultura de Paz –
CGVIVA/DAENT/SVSA/MS*



1. Cenário global e nacional



 **1,19 milhão de pessoas** morrem a cada ano em decorrência de lesões de trânsito;

 Usuários vulneráveis (**pedestres, ciclistas e motociclistas**) representam mais da metade de todas as mortes no trânsito;

 **92% das mortes no trânsito** ocorrem em **países de baixa e média renda**;

 As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte na faixa etária de **5 a 29 anos**.

Mortalidade proporcional por causas externas, segundo faixa etária e grupos de causas específicas. Brasil, 2023

GOV.BR/SAUDE



Posição	Menor 1	1 a 9	10 a 19	20 a 29	30 a 49	50 a 69	70 a 79	80 e mais	Total
1	Outros riscos acidentais a respiração (752)	Afogamento (633)	Agressões (4.626)	Agressões (15.830)	Agressões (17.302)	Lesões de trânsito (8.667)	Quedas (3.751)	Quedas (8.510)	Agressões (43.443)
2	Intenção indet. (138)	Lesões de trânsito (461)	Lesões de trânsito (2.402)	Lesões de trânsito (7.503)	Lesões de trânsito (12.680)	Quedas (4.411)	Lesões de trânsito (2.136)	Outros riscos acidentais a respiração (2.513)	Lesões de trânsito (34.881)
3	Agressões (82)	Outros riscos acidentais a respiração (221)	Lesão autoprovocada intencionalmente (1.120)	Lesão autoprovocada intencionalmente (3.535)	Lesão autoprovocada intencionalmente (6.864)	Agressões (4.245)	Intenção indet. (1.526)	Intenção indet. (2.453)	Quedas (18.900)
4	Lesões de trânsito (53)	Agressões (150)	Afogamento (742)	Intenção indet. (1.663)	Intenção indet. (3.795)	Lesão autoprovocada intencionalmente (4.132)	Outros riscos acidentais a respiração (1.123)	Lesões de trânsito (852)	Lesão autoprovocada intencionalmente (17.002)
5	Complicações de assistência médica (34)	Intenção indet. (133)	Intenção indet. (541)	Intervenção legal (1.260)	Quedas (1.714)	Intenção indet. (3.422)	Lesão autoprovocada intencionalmente (938)	Outras CE acidentais e as NE (794)	Intenção indet. (13.896)
6	Quedas (33)	Outras CE acidentais e as NE (93)	Intervenção legal (418)	Afogamento (841)	Afogamento (1.568)	Outros riscos acidentais a respiração (1.278)	Complicações de assistência médica (565)	Complicações de assistência médica (521)	Outros riscos acidentais a respiração (6.686)

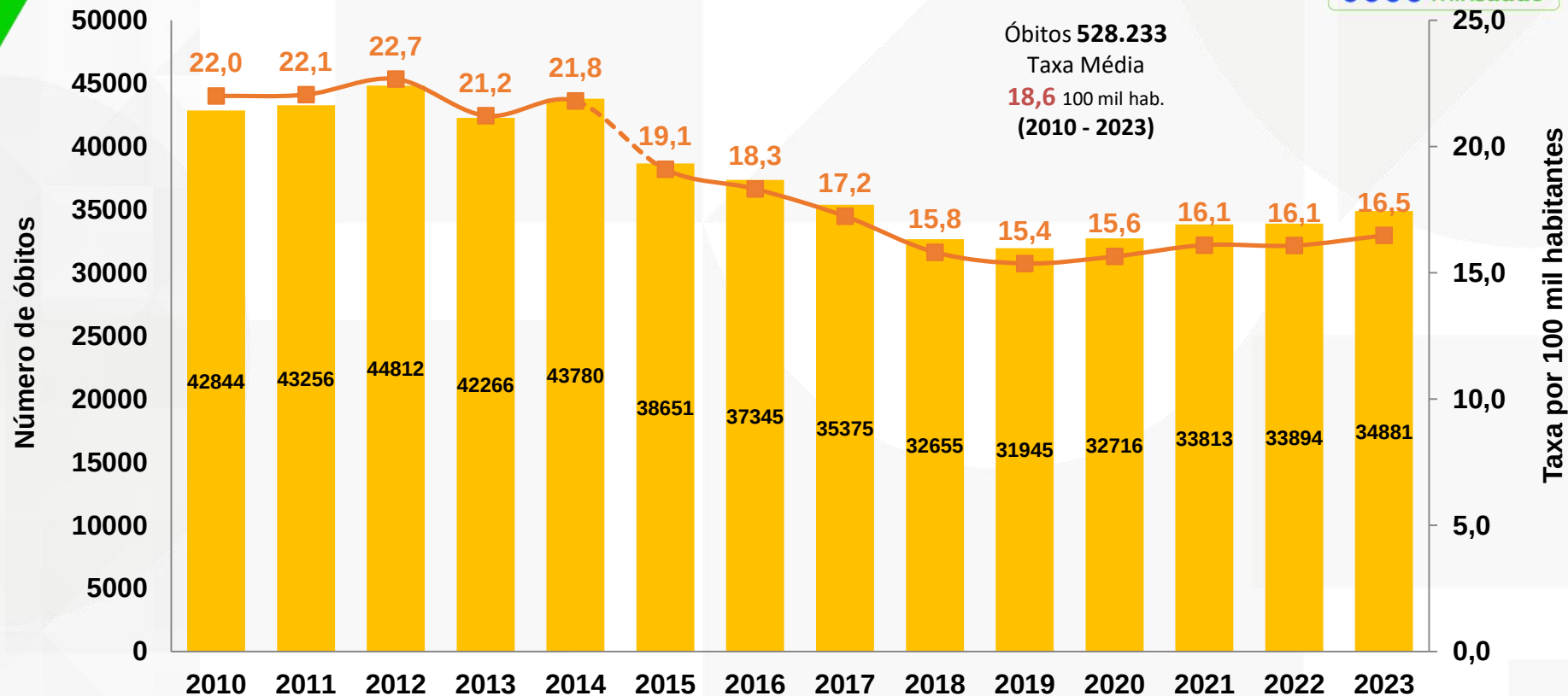
Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)/Ministério da Saúde (MS)



MINISTÉRIO DA
SAÚDE



Número de óbitos e taxa de mortalidade por Lesões de Trânsito. Brasil, 2010 a 2023. GOV.BR/SAUDE



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)/Ministério da Saúde (MS) e Estimativa populacional municipal 2024.

CID10: V01 a V89



MINISTÉRIO DA SAÚDE

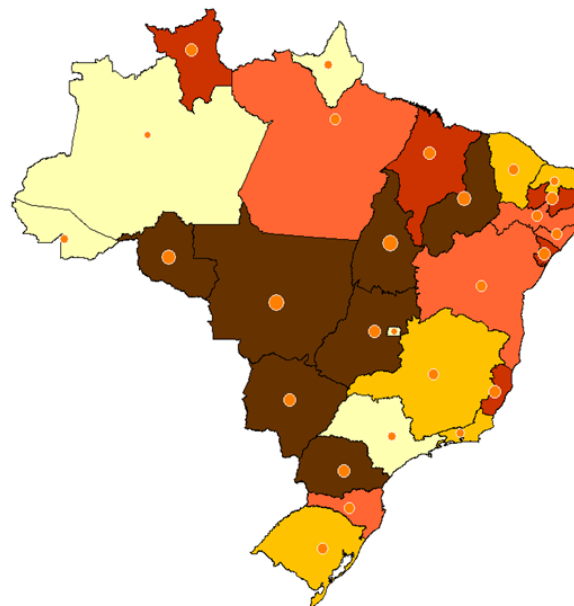


Taxa de mortalidade por Lesões de Trânsito, segundo Unidade da Federação. Brasil, 2023

GOV.BR/SAUDE

f t i n minsaude

UF	Nº Absoluto 2023	UF	Taxa Mortalidade 2023
São Paulo	5.022	Tocantins	35,2
Minas Gerais	3.249	Mato Grosso	31,9
Bahia	2.747	Piauí	29,7
Paraná	2.668	Rondônia	27,5
Rio de Janeiro	2.004	Mato Grosso do Sul	23,7
Rio Grande do Sul	1.753	Goiás	22,8
Goiás	1.657	Paraná	22,7
Pernambuco	1.632	Roraima	22,0
Pará	1.587	Maranhão	21,9
Maranhão	1.537	Paraíba	20,3
Santa Catarina	1.465	Sergipe	20,2
Ceará	1.394	Espírito Santo	19,9
Mato Grosso	1.207	Alagoas	19,7
Piauí	1.001	Bahia	18,5
Paraíba	837	Santa Catarina	18,5
Espírito Santo	810	Pará	18,4
Mato Grosso do Sul	683	Pernambuco	17,2
Alagoas	634	Rio Grande do Sul	15,6
Tocantins	552	Minas Gerais	15,3
Rondônia	479	Ceará	15,2
Sergipe	462	Rio Grande do Norte	12,0
Amazonas	440	Rio de Janeiro	11,6
Rio Grande do Norte	412	São Paulo	11,0
Distrito Federal	314	Amapá	10,9
Roraima	153	Acre	10,8
Acre	95	Distrito Federal	10,6
Amapá	87	Amazonas	10,4



Tx Mortalidade 2023

- até 11,0
- 11,0 - 15,6
- 15,6 - 19,7
- 19,7 - 22,0
- 22,0 - 35,2



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)/Ministério da Saúde (MS) e Estimativa populacional municipal 2024.
CID10: V01 a V89.

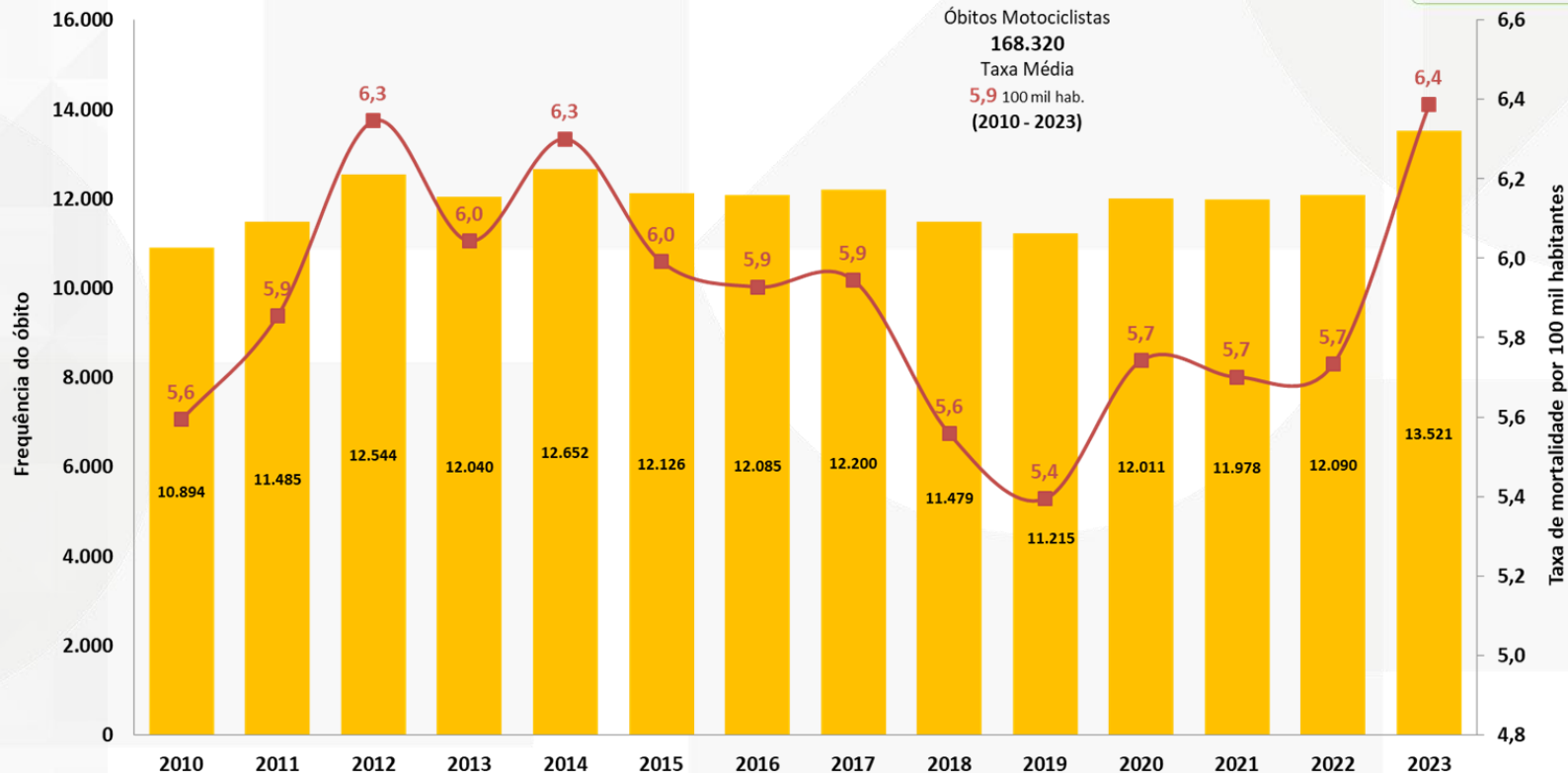
BRASIL BEM
CUIDADO

SUS+

MINISTÉRIO DA
SAÚDE

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Número de óbitos e taxa de mortalidade de Motociclistas. Brasil, 2010 a 2023



Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)/Ministério da Saúde (MS) e Estimativa populacional municipal 2024.

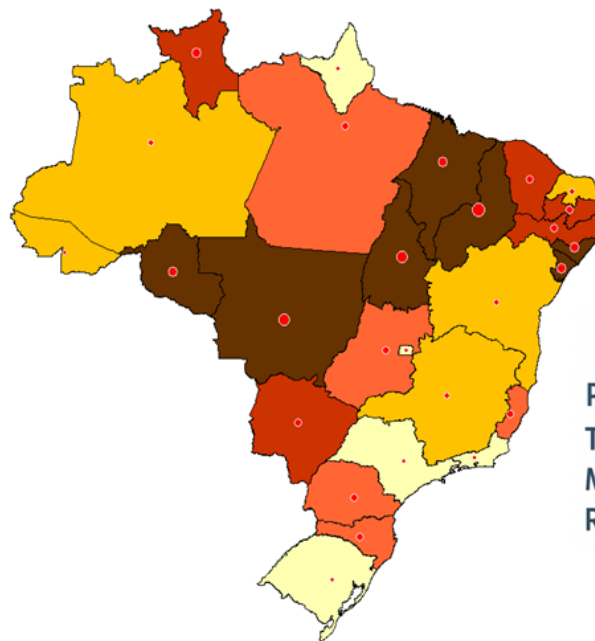
CID10: V01 a V89

Taxa de mortalidade de Motociclistas, segundo Unidade da Federação. Brasil, 2023

GOV.BR/SAUDE



UF	Taxa de mortalidade Motociclistas (2023)
Piauí	20,7
Tocantins	17,5
Mato Grosso	14,0
Rondônia	13,3
Sergipe	11,7
Alagoas	11,5
Maranhão	11,5
Roraima	9,9
Mato Grosso do Sul	9,6
Pernambuco	9,3
Paraíba	9,2
Ceará	9,0
Goiás	8,6
Espírito Santo	7,9
Pará	7,6
Paraná	7,0
Santa Catarina	6,6
Bahia	6,3
Amazonas	6,1
Rio Grande do Norte	5,8
Minas Gerais	4,0
Acre	3,9
Rio Grande do Sul	3,8
São Paulo	3,8
Distrito Federal	2,6
Amapá	2,6
Rio de Janeiro	2,5



Taxa de mortalidade Motociclist

até 3,8
3,9-6,3
6,3-8,6
8,6-9,9
9,9-20,7



MOTOCICLISTAS
(2023)

Piauí	20,7
Tocantins	17,5
Mato Grosso	14,0
Rondônia	13,3

Fonte: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)/Ministério da Saúde (MS) e Estimativa populacional municipal 2024.

CID10: V01 a V89

BRASIL BEM
CUIDADO
MÃOS SAÚDES PARA QUEM MAIS PRECISA



MINISTÉRIO DA
SAÚDE

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Gastos (em reais) das internações por lesões de trânsito. Brasil, 2024

GOV.BR/SAUDE

f t y+ minsaudef

R\$ 392.249.625,25



Fonte: Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS)/ Ministério da Saúde (MS)

BRASIL BEM
CUIDADO
MÁS SAÚDE PARA QUEM MÁS PRECISA

SUS+

MINISTÉRIO DA
SAÚDE

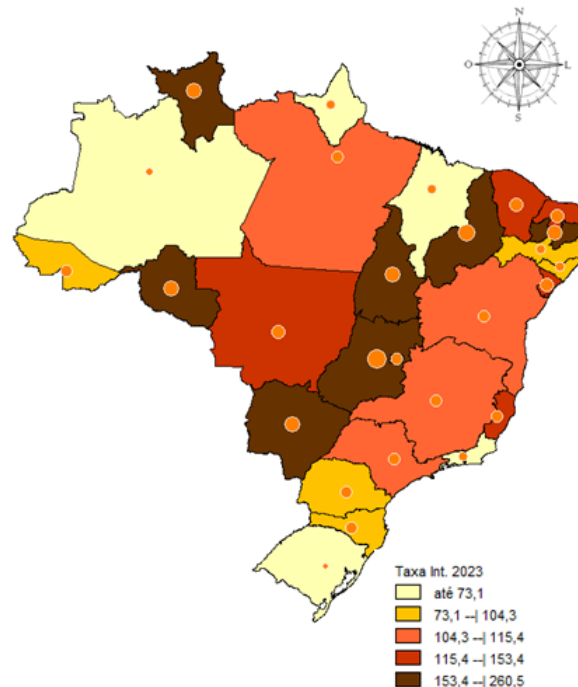
GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

Taxa das internações por Lesões de Trânsito, segundo Unidade da Federação. Brasil, 2023

GOV.BR/SAUDE

f t i y m minsaude

UF	Nº Internação 2023	UF	Taxa Int. 2023
São Paulo	49806	Goiás	260,5
Minas Gerais	23779	Piauí	208,5
Goiás	18950	Roraima	178,1
Bahia	15618	Mato Grosso do Su	173,5
Ceará	13231	Paraíba	170,8
Rio de Janeiro	12586	Tocantins	165,3
Paraná	11310	Rondônia	158,5
Pará	9946	Rio Grande do Norte	153,4
Santa Catarina	7408	Sergipe	148,7
Pernambuco	7249	Ceará	143,9
Paraíba	7046	Mato Grosso	122,5
Piauí	7018	Espírito Santo	117,0
Rio Grande do Nori	5271	Pará	115,4
Mato Grosso do Su	4993	Minas Gerais	111,9
Maranhão	4867	São Paulo	108,6
Espírito Santo	4767	Bahia	105,3
Mato Grosso	4630	Distrito Federal	105,2
Rio Grande do Sul	4366	Acre	104,3
Sergipe	3394	Paraná	96,2
Distrito Federal	3121	Santa Catarina	93,5
Alagoas	2915	Alagoas	90,6
Rondônia	2758	Pernambuco	76,2
Tocantins	2591	Rio de Janeiro	73,1
Amazonas	1873	16 Amapá	72,3
Roraima	1238	Maranhão	69,5
Acre	914	Amazonas	44,2
Amapá	578	Rio Grande do Sul	38,9



Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) e Estimativa populacional municipal 2024.

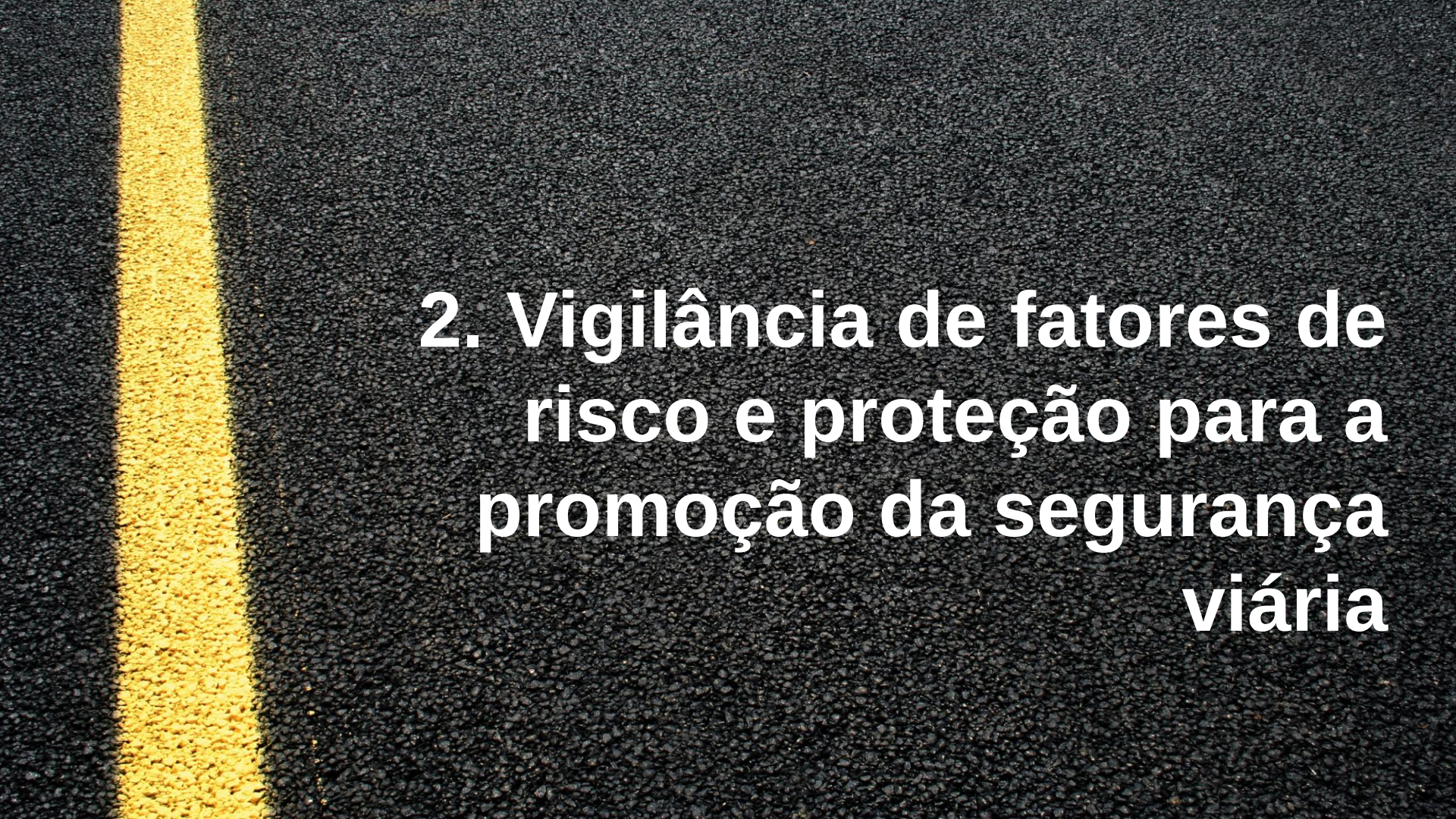
CID10: V01 a V89

BRASIL BEM
CUIDADO
MAIS SAÚDE PARA QUEM MAIS PRECISA

SUS+

MINISTÉRIO DA
SAÚDE

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



2. Vigilância de fatores de risco e proteção para a promoção da segurança viária



Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar

Percentual de escolares de 13 a 17 anos que conduziram veículo motorizado nos 30 dias anteriores à pesquisa.

Masc: 45,1% e fem: 21,2%

Percentual de escolares de 13 a 17 anos que andaram em veículo motorizado nos 30 dias anteriores à pesquisa cujo condutor havia ingerido bebida alcoólica. Masc: 27,0% e fem: 27,2%

Percentual de escolares (13 a 17ª) que nunca ou raramente usaram o cinto de segurança estando no banco da frente ou no banco de trás nos 30 dias anteriores à pesquisa:

total (masc: 28,9%; fem: 35,3%);

frente (masc: 15,8%; fem: 19,2%)

atrás (masc: 26,8%; fem: 33,5%)



% de escolares (13 a 17a) que usaram capacete dentre aqueles que andaram de motocicleta (30 dias antes à pesquisa) – Masc = 90,5% Fem = 87,1%

Percentual de passageiros (18a e +) de automóvel que referiram sempre usar cinto de segurança ao andar no banco da frente do veículo – Brasil: 83,8%

Percentual de condutores (18a e +) de automóvel que referiram sempre usar cinto de segurança ao conduzir o veículo - Brasil 84,3%

% de escolares (13 a 17a) que andaram em veículo motorizado nos 30 dias anteriores à pesquisa cujo condutor usou celular – Masc = 37,15% Fem = 38,9%

Percentual de passageiros (18a e +) de automóvel que referiram sempre usar cinto de segurança ao andar no banco da trás do veículo – Brasil = 57,3%

Consumo Abusivo de Álcool (Vigitel 2023):

GOV.BR/SAUDE

    minsauade

Em 2023, a frequência de beber episódico pesado (consumo abusivo de bebidas alcoólicas) entre adultos nas capitais brasileiras foi de **20,8%**.

Homens: 27,3% | **Mulheres:** 15,2%

Aumento progressivo entre 2006 e 2023, especialmente entre mulheres.

Direção Após Consumo de Álcool:

Homens: 10,1% relataram dirigir após beber.

Mulheres: 2,2% relataram o mesmo comportamento.

Impacto no Trânsito:

O consumo de álcool está fortemente associado ao aumento do risco de acidentes.

Contribui significativamente para a morbimortalidade no país.



Fontes: Vigitel Brasil 2023 – Ministério da Saúde/gov.br/saude – Notícias MS Novembro 2023

Vigilância em Saúde e Vigilância Epidemiológica

- ⊖ **Vigilância em Saúde: Coleta, consolidação, análise de dados** sobre eventos relacionados à saúde, visando o planejamento e a implementação de medidas de saúde pública, **para a proteção e promoção da saúde, prevenção e controle de riscos, agravos e doenças**. (Resolução Conselho Nacional de Saúde – CNS, nº 588, de 12 de julho de 2018)
- ⊖ **Vigilância Epidemiológica: Conjunto de ações, com a finalidade de recomendar e adotar as medidas de prevenção e controle** das doenças ou **agravos**. (Art. 6º, § 2º da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990)
- ⊖ Compreende **as informações, investigações e levantamentos necessários à programação e à avaliação das medidas de controle** de doenças e **de situações de agravos à saúde**. (Art. 2º da Lei nº 6.259, de 30 de outubro de 1975)
- ⊖ **Coleta das informações, diagnóstico, averiguação, proposição e execução das medidas de controle pertinentes, e adoção de mecanismos de comunicação e coordenação do sistema**. (Art. 5º do Decreto nº 78.231, de 12 de agosto de 1976)



Presidência da República
Secretaria-geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 13.614, DE 11 DE JANEIRO DE 2018.

Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pntrâns) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pntrâns) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

Art. 2º Fica criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pntrâns) a ser elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça.

Art. 3º O Pntrâns deverá conter:

I - os mecanismos de participação da sociedade em geral na consecução das metas estabelecidas;

II - a garantia da ampla divulgação das ações e procedimentos de fiscalização, das metas e dos prazos definidos, em balanços anuais, permitindo consultas públicas por meio da rede mundial de computadores;

III - a previsão da realização de campanhas permanentes e públicas de informação, esclarecimento, educação e conscientização visando a atingir os objetivos do Pntrâns.

Art. 4º A partir da implantação do Pntrâns, serão reconhecidos e distinguidos os gestores públicos e privados na redução das mortes e lesões no trânsito.

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 326-A:

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.

Metas Globais de Desempenho
para a Segurança no Trânsito

META 1 2020	META 2 2030
Meta 1: Até 2020, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito abrangente, com metas e prazos determinados.	Meta 2: Até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança viária.
META 5 2030	META 6 2030
Meta 5: Até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos, ou importados) e usados atenderem a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.	Meta 6: Até 2030, reduzir a metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade.
META 9 2030	META 10 2030
Meta 9: Até 2030, reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzem o caso de telefones celulares ao dirigir.	Meta 10: Até 2030, todos os países com leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir.



União
Governo

Seventy-fourth session
Agenda item 12
Improving global road safety

Resolution adopted by the General Assembly
31 August 2020

[without reference to a Main Committee (A)]

74/299. Improving global road safety

The General Assembly,

Recalling its resolutions 57/309 of 21 March 2003, 60/5 of 26 October 2005, 60/260 of 19 April 2006, 61/260 of 15 April 2006 and 72/271 of 12 April 2008

Having considered the note by the Secretary-General of 21 April 2010

Reaffirming its resolution 70/1 of 23 September 2015

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

Recognizing that eradicating poverty in all its forms and dimensions, including extreme poverty, is the greatest global challenge for sustainable development, its commitment in its three dimensions – economic, social and environmental – and to building upon the Sustainable Development Goals and target the full implementation of the Agenda by 2030

A/74/299 and A/76/306/C.1.



30-113451-01 040920

3RD GLOBAL
MINISTERIAL CONFERENCE
ON ROAD SAFETY

ACHIEVING
GLOBAL GOALS 2030
STOCKHOLM
19-20 FEB 2020



PLANO GLOBAL
DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO
2021-2030



BRASIL

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

Ministério da Saúde

SUS

SUS

SUS

SUS

SUS

SUS

SUS

SAÚDE

SAÚDE

SAÚDE

SAÚDE

SAÚDE

SAÚDE

SAÚDE

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL

FEDERAL



Pnatrans
JUNTOS SALVAMOS VIDAS

Plano Nacional de Redução de
Mortes e Lesões

Sumário

- 4 Introdução
- 6 As Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito e a Agenda 2030
- 10 Sistema Seguro: mudança de paradigma e agenda global
- 14 Diagnóstico de segurança do trânsito no Brasil
- 18 Vidas salvas
- 22 Base de dados
- 26 Orçamento e capacidade operacional
- 28 O Pnatrans
- 36 Definição de índices
- Plano de ações**
- 40 **Pilar 1:** Gestão da Segurança no Trânsito
- 68 **Pilar 2:** Vias Seguras
- 88 **Pilar 3:** Segurança Veicular
- 106 **Pilar 4:** Educação para o trânsito
- 138 **Pilar 5:** Atendimento às Vítimas
- 154 **Pilar 6:** Normatização e Fiscalização

da de Ação pela
Trânsito 2021-2030
idade de aprender
as e lições de anos
aproveitar-se do fruto desse
adquirido, aprimorando
ar mais vidas. A Década
em com a Agenda 2030
sustentável.

e sustentável, o emprego pleno e
produtivo e o trabalho digno para todos.

**ODS 9 - Indústria, Inovação
e Infraestrutura:** Construir
infraestruturas resilientes, promover a
industrialização inclusiva e sustentável e
fomentar a inovação.

**ODS 12 - Consumo e Produção
Responsáveis:** Garantir padrões de
consumo e de produção sustentáveis.



Saúde e Bem-Estar: Garantir o
acesso à saúde de qualidade e promover o
bem-estar para todos, em todas as idades.

Até 2030, reduzir pela metade
os ferimentos globais por
acidentes de trânsito*.

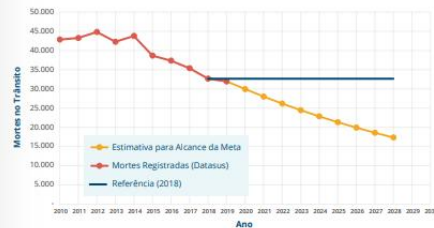


**Cidades e Comunidades
Sustentáveis:** Tornar as cidades e
as comunidades mais inclusivas, seguras,
resilientes e sustentáveis.

Até 2030, proporcionar o
acesso a sistemas de transporte seguros,
sustentáveis e a preço acessível
para todos, melhorando a segurança
por meio da expansão dos
transportes públicos, com especial
ênfase para as necessidades das pessoas
com deficiência, mulheres,
crianças e idosos.

* O termo que o referido termo abrange todos os

Definição de índices



* Dados de mortes extraídos do Tabnet Datasus (Óbitos por causas externas considerando categoria CID-10 V01 a V89)

Figura 5 - Mortes no trânsito no Brasil registradas entre 2010 e 2019 e estimadas até 2028



Mortes por habitantes

Mortes por grupo de
habitantes utilizado no âmbito do
Índice de Mortalidade por
100 mil habitantes. Este é
utilizado universalmente
no documento da OMS
para estimar a gravidade dos
acidentes de trânsito, sendo
utilizado para estimar a
gravidade do problema em
termos de causas de mortes e para
comparar ações entre realidades

Índice de mortes por 100 mil
habitantes calculado da seguinte forma:

$$\text{Índice de Mortes} = \frac{\text{Mortes}}{\text{População}} \times 100.000$$

Índice de mortes por grupo de
habitantes utilizado para
apuração;
é a quantidade de
mortes por ano e
população, é a população
calculada pela IBGE para o ano t.



Ação

A1018 - Instituir Câmara Temática de Gestão e Coordenação do PNATRA

Produto:

P1023 - Designação dos membros da Câmara Temática de Gestão e Coordenação do PNATRA

Indicador:
Normativo publicado

Órgão responsável:
SENATRAN

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
1				

Prazo/rotina:
-

Público-alvo:
Membros da Câmara Temática

Metas:				
2026	2027	2028	2029	2030

Ação

A1019 - Estimular o uso de tecnologias para processamento dos autos de infração pelos órgãos de trânsito

Produto:

P1024 - Tecnologias de processamento de autos implementadas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito

Indicador:
% de órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito com tecnologia de processamento de autos implementadas

Órgão responsável:
CONTRAN, SENATRAN, CETRAN e CONTRANDIFE

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
0,05	0,1	0,15	0,3	

Público-alvo:
Órgãos e entidades integrados ao Sistema Nacional de Trânsito que exercem a fiscalização de trânsito

Prazo/rotina:
Anual

Metas:				
2026	2027	2028	2029	2030
0,5	0,6	0,7		

Ação

A2005 - Regularizar e orientar a implantação de projetos de gestão de velocidades em áreas urbanas

Elaboração de manual de gestão de velocidades em áreas urbanas, em conformidade com a Norma de Segurança e com a Declaração de Estocólmio

Órgão responsável:

Público-alvo:

Ação

A6020 - Direcionar a fiscalização de trânsito em rodovias e estradas para focar em infrações de trânsito por excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas

Produto:

P6023 - Direcionamento da fiscalização para excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas

Indicador:
Relatório com a quantidade de horas de operações realizadas

Órgão responsável:
PRF, órgãos e entidades executivos rodoviários

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
-	12	12	12	12

Público-alvo:
Usuários de rodovias e estradas

Prazo/rotina:
Mensal

Ação

A6021 - Direcionar a fiscalização de trânsito, mediante abordagem, para constatação das infrações de uso de álcool, descumprimento do tempo de direção dos motoristas profissionais, transporte ilegal de passageiros e, genericamente, as cometidas por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomoteres

Produto:

P6024 - Direcionamento da fiscalização para operações focadas no uso de álcool, descumprimento do tempo de direção dos motoristas profissionais e, genericamente, as cometidas por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomoteres

Indicador:
Relatório com a quantidade de operações realizadas

Órgão responsável:
Rodovias estaduais e do Distrito Federal

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
-	12	12	12	12

Público-alvo:
Condutores sob suspeita de influência de álcool; motoristas profissionais (transporte de carga e coletivo de passageiros); condutores de veículos motorizados de duas rodas

Prazo/rotina:
Mensal

Órgão responsável:
PRF, órgãos e entidades executivos



Iniciativa 4 - Aprimoramento de formação, qualificação e capacitação dos agentes públicos

Ação

A5006 - Implantar centros de trauma, distribuídos estrategicamente nas proximidades das principais rodovias

Produto:

P5008 - Implantação de centros de trauma nas proximidades das principais rodovias

Indicador:
Normativo publicado, centros implantados

Órgão responsável:
Ministério da Saúde

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
-	1	10	20	30

Prazo/rotina:
Publicar normativo sobre implantação de centros de trauma, até dez/2022; agir 60 unidades de trauma nas principais rodovias até dez/2030

Público-alvo:
Vítimas graves de acidentes de trânsito

Metas:				
2026	2027	2028	2029	2030
40	45	50	55	

Ação

A4016 - Disponibilizar plataformas de capacitação continuada

Produto:

P4029 - Cursos específicos e Nacional de Trânsito de formação

Indicador:
Nº de plataformas disponibilizadas pelo total de Escolas Públicas de Trânsito;

Órgão responsável:
SENATRAN

Público-alvo:
Agentes de empresas, plataformas voltadas para escolas de trânsito, Nacional

Prazo/rotina:
Obter 100% de plataformas disponibilizadas nas escolas públicas de trânsito até dez/2030

Ação

A5007 - Implementar bases de resgate aeromédico em regiões metropolitanas que ainda não dispõem do serviço

Produto:

P5009 - Bases de resgate aeromédico em regiões metropolitanas

Indicador:
Nº de bases implantadas e/ou criadas

Órgão responsável:
Ministério da Saúde

Metas:				
2021	2022	2023	2024	2025
-	10	20	30	

Prazo/rotina:
Construir 60 bases de resgate aeromédico nas principais rodovias até dez/2030

Público-alvo:
Vítimas graves de acidentes de trânsito

Metas:				
2026	2027	2028	2029	2030
40	45	50	55	

Obrigada!

cgviva@saude.gov.br



MINISTÉRIO DA
SAÚDE



MINISTÉRIO DA
SAÚDE

