

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA
SECRETARIA DE MUNICÍPIO DE SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICA
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO - PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO

RELATÓRIO

- 2025 -





**ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA
SECRETARIA DE MUNICÍPIO DE SEGURANÇA E ORDEM PÚBLICA
EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO - PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO**

Prefeito Municipal: Rodrigo Decimo

Vice-Prefeita: Lúcia Madruga

Secretário de Município de Segurança e Ordem Pública: Getúlio Jorge de Vargas

Secretário Adjunto: Sandro Nunes

Coordenadora de Educação para o Trânsito: T. Lucimar Garcia de Sá

Textos: T. Lucimar Garcia de Sá

Fontes:

CIOSP Cad - Secretaria de Segurança e Ordem Pública/SM

Datasus/Ministério da Saúde

Conselho Federal de Medicina

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - Abramet

Departamento Estadual de Trânsito - Detran/RS

Secretaria de Segurança Pública/RS - CSI

Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA

Forum Brasileiro de Segurança Pública - FBSP

Organização: T. Lucimar Garcia de Sá

*** Este relatório apresenta os dados corrigidos na série histórica a partir de 2020, atualizados em 2025.**

SUMÁRIO

1. Tema central - Contran/2025
2. Apresentação
3. Ações
 - 3.1. Movimento Vias + Seguras
 - 3.2. II Seminário de Segurança Viária
 - 3.3. Escola Pública de Trânsito
4. Projetos
 - 4.1. Segurança no Trânsito para Pedestres Idosos
 - 4.2. Alcoolemia como Fator de Risco no Trânsito
5. Programa Vida no Trânsito
6. A sinistralidade
 - 6.1. Sinistralidade com lesões corporais
 - 6.1.1. Dados estatísticos
 - 6.1.2. Perfil das vítimas
 - 6.2. Sinistralidade com vítimas fatais
 - 6.2.1. Dados estatísticos
 - 6.2.2. Perfil das vítimas
7. Outros indicadores
 - 7.1. Indicadores nos sinistros com vítimas fatais
 - 7.1.1. Frota e a relação com a sinistralidade
 - 7.1.2. População do município e a relação com vítimas do trânsito
 - 7.1.3. Perfil dos condutores
 - 7.2. Sinistralidade com lesões corporais
 - 7.2.1. Frota e a relação com a sinistralidade
 - 7.2.2. População do município e a relação com vítimas do trânsito
 - 7.2.3. Perfil dos condutores
8. Custos dos sinistros e vítimas de trânsito
 - 8.1. Impactos socioeconômicos
 - 8.1.1. Perda de produtividade
 - 8.1.2. Custos hospitalares e de saúde
 - 8.1.3. Danos patrimoniais
 - 8.1.4. Custos administrativos
 - 8.2. Impactos na saúde
 - 8.2.1. Sistema Único de Saúde
 - 8.3. Impacto social total
 - 8.4. Custo total
9. Considerações finais



Tema - 2025

“Desacelere. Seu bem maior é a vida”



2. APRESENTAÇÃO

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em parceria com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), a violência no trânsito continua sendo uma das maiores responsáveis por mortes no Brasil. O estudo revela que, embora as campanhas de segurança no trânsito e outras estratégias adotadas pelos órgãos competentes, os resultados ainda estão longe de alcançar as metas estabelecidas através das iniciativas da Organização Mundial da Saúde e da Organização das Nações Unidas, desde a criação da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito -(2011-2020), com o objetivo de reduzir 50% das mortes no trânsito.

Levando-se em conta as metas estabelecidas, entre 2010 e 2019, o Brasil registrou cerca de 392 mil mortes no trânsito — um aumento de 13,5% em relação à década anterior, com um crescimento de 2,3% na taxa de mortalidade por 100 mil habitantes. Estamos na metade da 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito e o cenário continua preocupante, com números de mortes no trânsito em constante elevação. Em 2024, segundo o Datasus, o Brasil registrou um aumento na mortalidade no trânsito, indicando 37.150 mil mortes, o que representa um aumento de 6,5% em relação a 2023, com a taxa de mortalidade no trânsito por 100 mil habitantes no Brasil cerca de 12,30 por 100 mil habitantes. Relatórios preliminares do Ipea e Datasus, indicam que 2025 seguiu a tendência de aumento. Com base em dados parciais e projeções do Ministério da Saúde sobre o ano de 2025, a taxa de mortalidade no trânsito no Brasil apresentou números elevados, consolidando a tendência de alta nos anos anteriores. Através de estudos de segurança viária e análises regionais, a taxa de mortes por 100.000 habitantes registra um número maior de 15 óbitos, observando-se maior grau de violência dos sinistros, principalmente com ocupantes de motocicletas e pedestres.

Dados do Ministério da Saúde, através do Datasus, revelam que em 2024, foram registradas 227.656 internações hospitalares por causa de sinistros de trânsito no Brasil, o que equivale a uma vítima recebendo atendimento de emergência a cada dois minutos. De acordo com o relatório, as hospitalizações por acidentes de trânsito aumentaram em 44% no período de 10 anos - 2015 a 2024, 157.602 registros em 2015 para 227.656 em 2024. Os motociclistas representam 60% das internações, seguidos de pedestres, com 16% dos casos, e ciclistas e condutores automóveis totalizando 7%. O impacto sobre o Sistema Único de Saúde é alarmante: nos últimos dez anos, o SUS contabilizou 1,8 milhão de internações por sinistros de trânsito, segundo as bases oficiais do Ministério da Saúde, totalizando R\$ 3,8 bilhões em despesas hospitalares diretas. Segundo estudos médicos, essas ocorrências pressionam cada vez mais os leitos de UTI e prolongam as internações, agregando outros custos com múltiplos procedimentos e reabilitação, com impacto também sobre a previdência e a assistência social. Nesses 10 anos, com os R\$ 3,8 bilhões gastos diretamente pelo SUS com internações por sinistros de trânsito, seria possível, por exemplo, construir de 32 a 64 hospitais de médio porte, implantar até 35 mil quilômetros de ciclovias urbanas, duplicar cerca de 505 quilômetros de rodovias federais, adquirir mais de 15 mil ambulâncias básicas ou habilitar quase 13 mil novos leitos de UTI. Não são somente os gastos na saúde - até meados de 2025, o impacto social e econômico dos sinistros de trânsito no Brasil consolidou-se como um dos maiores desafios de saúde pública e desenvolvimento do país, com estimativas de custos socioeconômicos na casa dos R\$ 50 bilhões anuais, que engloba custos hospitalares, danos patrimoniais, ambientais, perda de produtividade, indenizações e gastos materiais.

Segundo levantamento recente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea, com base em dados do Datasus, somente em 2024 o Sistema Único de Saúde gastou R\$ 449 milhões com atendimentos à vítimas de trânsito no país.

No cenário do Rio Grande do Sul, em 2023, houve uma importante queda no número de mortes no trânsito em relação ao ano anterior, com uma redução de 8%. No entanto, contrariando a expectativa de redução, devido às enchentes no estado, 2024 registrou 1.652 óbitos, contra 1.572 em 2023, apontando um aumento de 5,13% em relação ao ano anterior. Os custos em saúde, relacionados às vítimas de trânsito no Rio Grande do Sul e no Brasil representam uma carga financeira significativa para o Sistema Único de Saúde (SUS). Em 2024, do total de gastos do SUS, o Rio Grande do Sul foi responsável por mais de R\$ 11 milhões com atendimentos a vítimas de trânsito em 2024. No Rio Grande do Sul, a meta de redução dos índices de vítimas fatais e feridos no trânsito em relação a outras regiões do país, ainda não foi atingida, mantendo um cenário preocupante, que requer ações e intervenções efetivas, eficientes e eficazes para a garantia da segurança e preservação da vida.

Especificamente no município de Santa Maria, não foi ainda possível calcular os custos em saúde no Sistema Único de Saúde, pela dificuldade de acesso aos dados do HUSM, referência no atendimento às vítimas de lesões médias e graves e, ainda, internação daquelas vítimas que vão a óbito nos 30 dias subsequentes à data do fato. Entretanto, independente desta pesquisa, os custos apresentados no final desse relatório, combinados com os números absolutos de vítimas e, juntando-se, ainda, a alta rotatividade da população e veículos de outros municípios, que tem em Santa Maria suas referências em saúde, comércio, educação, entre outros serviços, dão-nos a dimensão da problemática no trânsito e nos obrigam a buscar alternativas efetivas para o enfrentamento dessa realidade complexa.

3. AÇÕES

De acordo com a legislação em vigor, que define a composição e competências dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito, são desenvolvidas ações para a promoção da Educação para o Trânsito, de forma ampla, permanente e num processo contínuo, sistemático e pedagógico, nas mais diversas formas de execução técnica e educacional, visando a compreensão do sistema de trânsito, sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito. Com empatia, responsabilidade, cooperação, segurança, equidade social e compromisso com a diversidade, mobilidade segura, meio ambiente e sustentabilidade, objetivando a defesa e preservação a vida de todos os cidadãos.

No decorrer do ano foram realizadas ações junto à rede escolar-privada e pública, nas comunidades, empresas, exército, vias públicas, que em diversos momentos envolveram outros órgãos parceiros, em forma de blitzes, simulações, palestras, mini-circuito de trânsito, rodas de conversa, entre outras. Além disso, com base na Resolução CONTRAN nº 1.014/2024, que estabeleceu o calendário de campanhas educativas de trânsito para 2025, com o tema central "Desacelere. Seu bem maior é a vida.", foram desenvolvidas ações pontuais, como: Volta às aulas-início de cada semestre letivo, Maio Amarelo, Semana Nacional do Trânsito e datas comemorativas específicas.

3.1. MOVIMENTO VIAS + SEGURAS

Importante destacar que, nesse ano, o Município de Santa Maria passou a ter representatividade na Câmara Temática de Redução de Sinistralidade, do Conselho Estadual de Trânsito/RS - Cetran. Por iniciativa da Câmara Temática foi implementado no Estado o Movimento Vias + Seguras, com o objetivo de mobilizar de forma integrada órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no RS, gestores municipais, instituições parceiras e a sociedade civil, com foco na redução efetiva da sinistralidade, com ações alinhadas aos eixos prioritários:

- Excesso de velocidade;
- Consumo de álcool associado à direção;
- Avanço do sinal vermelho;
- Não utilização do cinto de segurança e dos dispositivos de retenção infantil;
- Uso do celular ao volante.

Neste Movimento, foram realizadas ações coordenadas e integradas, com calendário periódico preestabelecido, de abrangência estadual, quando vários municípios desenvolveram as ações de maneira simultânea.

3.2. II SEMINÁRIO DE SEGURANÇA VIÁRIA

Com o objetivo de discutir a problemática do trânsito e a Educação para o Trânsito como caminho para a prevenção dos sinistros, foi realizada a segunda edição do Seminário Municipal de Segurança Viária, com foco em:

- Programa Vida no Trânsito: A importância do diagnóstico na segurança viária;
- A gestão de dados e inovações na Segurança e Ordem Pública;
- A complementariedade da educação e a fiscalização de trânsito;
- A Educação para o Trânsito e a promoção da segurança viária;
- Escolas Públicas de Trânsito - O cumprimento da lei;
- E práticas para a redução de mortes e lesões no trânsito.

3.3. ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO

A Escola Pública de Trânsito, subordinada à Secretaria de Município de Segurança e Ordem Pública, tem a finalidade de promover a educação para o trânsito de forma ampla, permanente e num processo contínuo, sistemático e pedagógico, nas mais diversas formas de execução técnica e educacional, visando a compreensão do sistema de trânsito, sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

A criação da Escola Pública de Trânsito em Santa Maria, atende ao disposto na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e na Lei 14.071, de 13 de outubro de 2020 – Código de Trânsito Brasileiro, nos artigos 7º e 24, que definem a composição e as competências dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito.

Através do Decreto Executivo nº 125, de 23 de outubro de 2025, foi instituída a Escola Pública de Trânsito no município de Santa Maria, em consonância com a Política Nacional de Trânsito, de acordo com a Resolução nº 929 do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, de 28 de março de 2022, que dispõe sobre os critérios de padronização e funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito e, ainda, alinhada com a Resolução do Conselho Nacional de Educação - CNE/CP Nº2, de 22 de dezembro de 2017, que institui e orienta a implantação da Base Nacional Comum Curricular, onde trata do tema da Educação para o Trânsito na rede escolar.

4. PROJETOS

4.1. SEGURANÇA NO TRÂNSITO E O PEDESTRE IDOSO

Com o apoio da Escola Pública de Trânsito do Detran/RS, através da iniciativa A Trilha dos Gestores, programa voltado para apoiar gestores municipais no planejamento e execução de ações educativas de trânsito, com o objetivo de formar multiplicadores e fortalecer o papel dos municípios na melhoria da segurança viária, alinhando a educação para o trânsito com a realidade local, com o fundamento no diagnóstico da sinistralidade no município, teve início o Projeto Segurança no Trânsito e o Pedestre Idoso.

A vulnerabilidade das pessoas idosas em função da mobilidade reduzida, da diminuição da capacidade visual e auditiva, além do uso de medicamentos, fatores contributivos para o aumento do número de atropelamentos, justificam a necessidade do desenvolvimento de ações estratégicas voltadas ao público idoso e a implementação do projeto, desenvolvido para trabalhar com os grupos de convivência de idosos. (<https://www.santamaria.rs.gov.br/smsop/1468-projetos>)

4.2. ALCOOLEMIA COMO FATOR DE RISCO NO TRÂNSITO

O projeto é direcionado aos alunos de EJA - Educação de Jovens Adultos da rede municipal e estadual de educação, estudantes do ensino fundamental e médio.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), no mundo, cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem anualmente vítimas de trânsito, além de muitos outros feridos graves. Vários são os fatores que levam aos sinistros e altos índices de vítimas, destacando-se a alcoolemia como fator determinante ou contributivo. Todos os anos, milhões de pessoas são feridas ou mortas no trânsito em todo o mundo, tornando-se um problema urgente de saúde pública e segurança. Estudos e estatísticas mundiais demonstram que a combinação de álcool e direção está diretamente ligada a um aumento significativo no número de sinistros e vítimas no trânsito. Além dos custos humanos dos sinistros de trânsito, há também custos em saúde, econômicos e, ainda mais grave, o significativo impacto social e psicológico com as vidas perdidas e famílias desfeitas.

No Brasil, em 2023, dados do Ministério da Saúde revelam que uma média de 1,2 pessoas por hora perderam a vida em sinistros de trânsito relacionados ao consumo de álcool. Estes dados indicam que mais de 10.000 pessoas morrem anualmente no Brasil em sinistros de trânsito envolvendo álcool, o que corresponde a uma média de 27 pessoas por dia. Em média, cerca de 40% dos sinistros de trânsito no Brasil estão relacionados ao consumo de álcool pelos condutores. No ano de 2023 o cenário em Santa Maria teve cerca de 50% das mortes no trânsito como fator determinante o uso de álcool. (<https://www.santamaria.rs.gov.br/smsop/1468-projetos>)

5. PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO - PVT

A partir do movimento internacional - Projeto Road Safety in 10 Countries, desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde - OMS, alinhado às metas da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito, o Programa Vida no Trânsito (PVT) foi instituído no Brasil como resposta aos desafios propostos pela OMS e pela ONU. Em 2010, iniciou a implantação em 5 capitais estratégicas, expandindo para outros municípios brasileiros a partir de 2011. É uma iniciativa focada na redução de mortes e lesões graves por sinistros de trânsito.

5.1. Objetivo: Fortalecimento das políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção de intervenções efetivas de segurança no trânsito para a redução das mortes e feridos graves;

5.2. Característica: Estratégia de governança e gestão intersetorial em parceria com atores do sistema de trânsito - interação entre os vários atores e instituições com objetivos e compromissos comuns;

5.3. Diretrizes: Planejamento participativo, descentralização administrativa e intersetorialidade;

5.4. Meta: Redução de 50% das lesões e mortes no trânsito.

5.5. Eixos de atuação:

5.5.1. Articulação Intersetorial: Entre órgãos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, das áreas de saúde, educação, meio ambiente, mobilidade urbana e, ainda, com instituições parceiras governamentais e da sociedade civil;

5.5.2. Qualificação das informações através da Integração e Análise de Dados: Construção de indicadores de segurança viária que servirão para subsidiar o planejamento e a execução das ações integradas de segurança no trânsito e seu monitoramento e, avaliação das ações implementadas.

5.5.3. Avaliação e qualificação das bases de dados existentes: Pareamento destas bases buscando complementar as fontes entre si.



Fonte. Adaptada de Cardita e Pietro (2010).

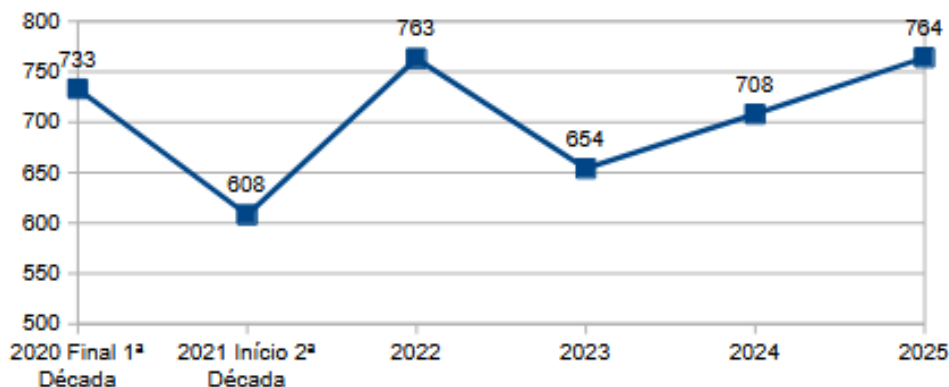
6. A SINISTRALIDADE

6.1. SINISTROS COM VÍTIMAS DE LESÕES CORPORAIS

6.1.1 Dados estatísticos

ANO	TOTAL DE SINISTROS POR ANO					
	2020 Final 1ª Década	2021 Início 2ª Década	2022	2023	2024	2025
TOTAL	733	608	763	654	708	764

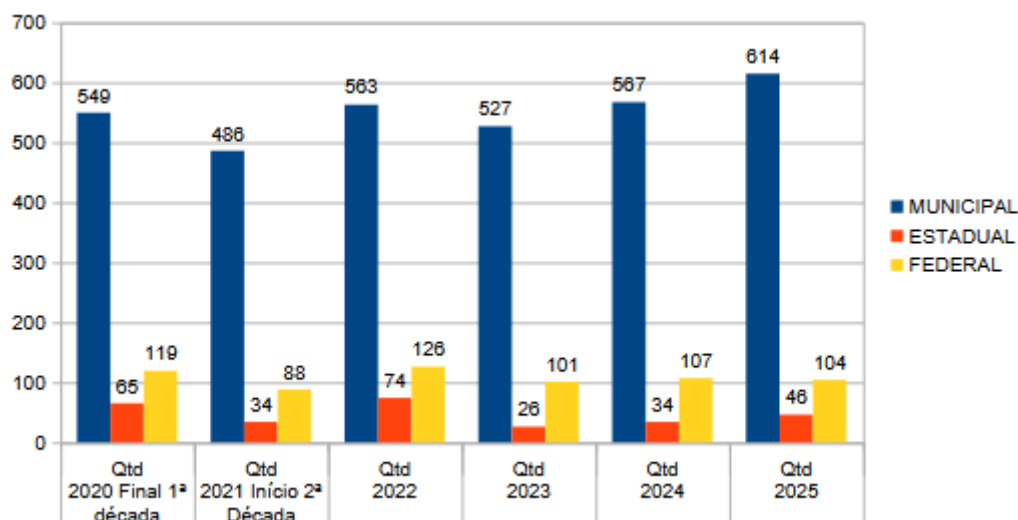
Tab.1. Sinistros - total por ano



Obs.: Pode haver alguns indicadores com comparativos de série histórica com início anual diferente, devido à dificuldade de busca ou subnotificação anterior, mas que foram atualizados pelo ano atual.

CIRCUNSCRIÇÃO	SINISTROS POR TIPO DE VIA											
	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
MUNICIPAL	549	74,90%	486	79,93%	563	73,79%	527	80,58%	567	80,08%	614	74,90%
ESTADUAL	65	8,87%	34	5,59%	74	9,70%	26	3,98%	34	4,80%	46	8,87%
FEDERAL	119	16,23%	88	14,47%	126	16,51%	101	15,44%	107	15,11%	104	16,23%
NAO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	733	100,00%	608	100,00%	763	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	764	100,00%

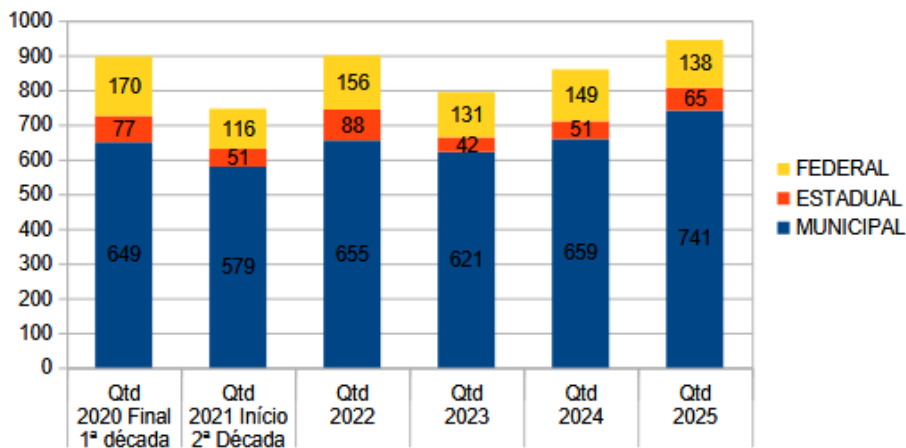
Tab.2. Sinistros por tipo de via - circunscrição



VITIMAS POR TIPO DE VIA												
CIRCUNSCRIÇÃO	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
MUNICIPAL	649	72,43%	579	77,61%	655	72,86%	621	78,21%	659	76,72%	741	78,50%
ESTADUAL	77	8,59%	51	6,84%	88	9,79%	42	5,29%	51	5,94%	65	6,89%
FEDERAL	170	18,97%	116	15,55%	156	17,35%	131	16,50%	149	17,35%	138	14,62%
NAO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	896	100,00%	746	100,00%	899	100,00%	794	100,00%	859	100,00%	944	100,00%

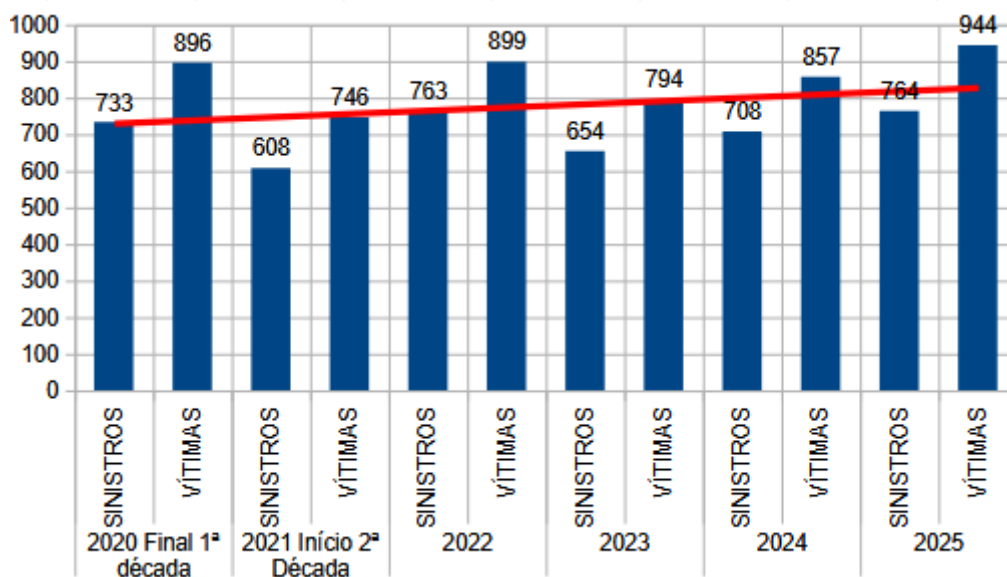
Tab.3. Vítimas por tipo de via - circunscrição

Vítimas por tipo de Via



SINISTROS E VÍTIMAS POR MÊS E ANO																								
MÊS	2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025													
	SINISTROS	VÍTIMAS	SINISTROS	VÍTIMAS	SINISTROS	VÍTIMAS	SINISTROS	VÍTIMAS	SINISTROS	VÍTIMAS	SINISTROS	VÍTIMAS												
JAN	65	8,87%	76	8,48%	51	8,39%	61	8,18%	42	5,50%	52	5,78%	36	5,50%	49	6,17%	47	6,64%	57	6,65%	46	6,02%	57	6,04%
FEV	64	8,73%	78	8,71%	51	8,39%	60	8,04%	48	6,29%	56	6,23%	32	4,89%	38	4,79%	57	8,05%	65	7,58%	56	7,33%	78	8,26%
MAR	54	7,37%	63	7,03%	43	7,07%	54	7,24%	63	8,26%	76	8,45%	42	6,42%	51	6,42%	72	10,17%	97	11,32%	63	8,25%	80	8,47%
ABR	29	3,96%	36	4,02%	49	8,06%	57	7,64%	80	10,48%	95	10,57%	59	9,02%	72	9,07%	59	8,33%	71	8,28%	53	6,94%	62	6,57%
MAI	65	8,87%	83	9,26%	58	9,54%	73	9,79%	66	8,65%	70	7,79%	52	7,95%	63	7,93%	58	8,19%	69	8,05%	75	9,82%	87	9,22%
JUN	53	7,23%	65	7,25%	59	9,70%	69	9,25%	68	8,91%	82	9,12%	54	8,26%	60	7,56%	61	8,62%	73	8,52%	51	6,68%	53	5,61%
JUL	74	10,10%	94	10,49%	56	9,21%	74	9,92%	63	8,26%	74	8,23%	66	10,09%	74	9,32%	61	8,62%	72	8,40%	59	7,72%	68	7,20%
AGO	72	9,82%	94	10,49%	62	10,20%	75	10,05%	67	8,78%	79	8,79%	64	9,79%	83	10,45%	68	9,60%	80	9,33%	69	9,03%	85	9,00%
SET	50	6,82%	58	6,47%	38	6,25%	44	5,90%	71	9,31%	78	8,68%	54	8,26%	68	8,56%	62	8,76%	77	8,98%	76	9,95%	97	10,28%
OUT	90	12,28%	107	11,94%	57	9,38%	74	9,92%	60	7,86%	74	8,23%	61	9,33%	76	9,57%	63	8,90%	75	8,75%	71	9,29%	89	9,43%
NOV	68	9,28%	88	9,82%	40	6,58%	52	6,97%	60	7,86%	73	8,12%	70	10,70%	85	10,71%	41	5,79%	52	6,07%	77	10,08%	107	11,33%
DEZ	49	6,68%	54	6,03%	44	7,24%	53	7,10%	75	9,83%	90	10,01%	64	9,79%	75	9,45%	59	8,33%	69	8,05%	68	8,90%	81	8,58%
TOTAL	733	100,00%	896	100,00%	608	100,00%	746	100,00%	899	100,00%	654	100,00%	794	100,00%	708	100,00%	857	100,00%	764	100,00%	944	100,00%	944	100,00%

Tab.4. Sinistros por mês e ano



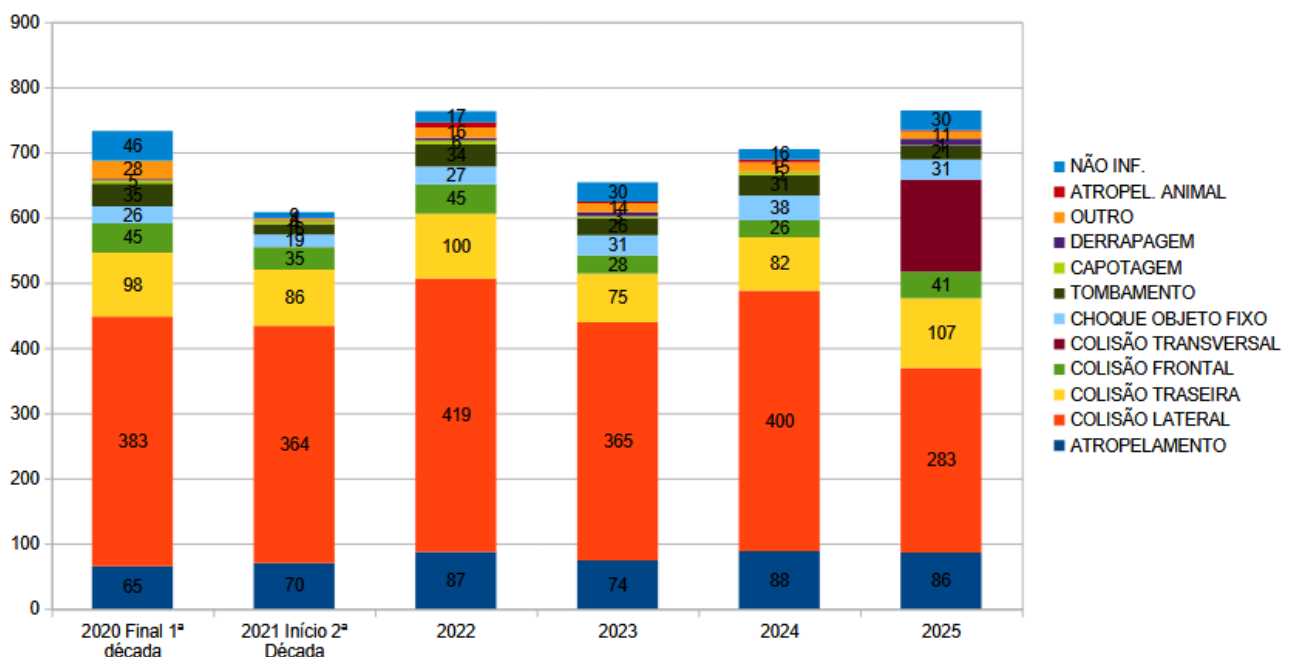
SINISTROS POR LOGRADOURO (20+)											
2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
BR 158	50	BR 158	38	BR 158	50	BR 158	45	BR 158	50	BR 158	47
BR 392	42	N. SRA. MEDIANEIRA	26	RSC 287	41	BR 287	27	BR 392	32	BR 392	32
RSC 287	39	RSC-287	24	BR 392	33	VENANCIO AIRES	24	LIBERDADE	25	AV. N. SRA. DAS DORES	25
BR 287	30	VENANCIO AIRES	24	BR 287	29	BORGES DE MEDEIROS	22	EUCLIDES DA CUNHA	24	R. VENANCIO AIRES	23
SILVA JARDIM	24	EUCLIDES DA CUNHA	19	RSC 509	25	BR 392	21	R. VENANCIO AIRES	20	PRESIDENTE VARGAS	20
RIO BRANCO	23	BR-392	19	PRESIDENTE VARGAS	22	PRESIDENTE VARGAS	19	BR-287	20	SILVA JARDIM	20
BORGES DE MEDEIROS	21	BORGES DE MEDEIROS	15	BORGES DE MEDEIROS	22	EUCLIDES DA CUNHA	18	PRESIDENTE VARGAS	18	BORGES DE MEDEIROS	19
VENANCIO AIRES	21	N. SRA. DORES	15	EUCLIDES DA CUNHA	20	LIBERDADE	14	BORGES DE MEDEIROS	17	EUCLIDES DA CUNHA	18
PRESIDENTE VARGAS	21	BR 287	14	LIBERDADE	16	RSC 287	11	AV. N. SRA. DAS DORES	16	PREF. EVANDRO BEHR - ERS 509	16
ERS 509	18	ERS-509	14	SILVA JARDIM	16	DORES	11	PREF. EVANDRO BEHR - ERS 509	16	BR-287	16
FLORIANO PEIXOTO	16	RIO BRANCO	13	DUQUE DE CAXIAS	16	FLORIANO PEIXOTO	11	SEN. TARSO DUTRA - RSC 287	15	RADIALISTA OSWALDO NOBRE	15
MEDIANEIRA	16	FLORIANO PEIXOTO	13	MEDIANEIRA	14	HELVIO BASSO	10	SILVA JARDIM	14	SENADOR TARSO DUTRA - RSC 287	15
EUCLIDES DA CUNHA	15	PRESIDENTE VARGAS	13	HELVIO BASSO	13	ACAMPAMENTO	9	VISCONDE DE PELOTAS	13	SERAFIM VALANDRO	15
PAULO LAUDA	13	CORONEL ERNESTO BECKER	11	VENANCIO AIRES	12	TUIUTI	9	DOS ANDRADAS	12	LIBERDADE	14
DOS ANDRADAS	13	PAULO LAUDA	11	ANDRADAS	12	SERAFIM VALANDRO	9	DUQUE DE CAXIAS	11	MARECHAL FLORIANO PEIXOTO	13
DORES	11	GOV. WALTER JOBIM	10	DORES	12	MEDIANEIRA	9	JOÃO MACHADO SOARES	10	DEPUTADO FERNANDO FERRARI	13
RAD. OSWALDO NOBRE	12	BARÃO DO TRIUNFO	9	AV. RIO BRANCO	12	SILVA JARDIM	8	SERAFIM VALANDRO	10	AV. N. SRA. MEDIANEIRA	12
LIBERDADE	12	LIBERDADE	9	SERAFIM VALANDRO	11	CEL NIEDERAUER	8	RORAIMA	10	DOS ANDRADAS	12
SERAFIM VALANDRO	10	CORONEL NIEDERAUER	8	FLORIANO PEIXOTO	10	BARAO DO TRIUNFO	8	HELVIO BASSO	9	BARAO DO TRIUNFO	11
BOZANO	10	ACAMPAMENTO	8	OSWALDO CRUZ	9	ERS 509	8	AV. N. SRA. MEDIANEIRA	9	HELVIO BASSO	11

Tab.5. Sinistros por logradouro 20+

SINISTROS POR NATUREZA												
NATUREZA	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
ATROPELAMENTO	65	8,87%	70	11,51%	87	11,40%	74	11,31%	88	12,48%	86	11,26%
COLISÃO LATERAL	383	52,25%	364	59,87%	419	54,91%	365	55,81%	400	56,74%	283	37,04%
COLISÃO TRASEIRA	98	13,37%	86	14,14%	100	13,11%	75	11,47%	82	11,63%	107	14,01%
COLISÃO FRONTAL	45	6,14%	35	5,76%	45	5,90%	28	4,28%	26	3,69%	41	5,37%
COLISÃO TRANSVERSAL											141	18,46%
CHOQUE OBJETO FIXO	26	3,55%	19	3,13%	27	3,54%	31	4,74%	38	5,39%	31	4,06%
TOMBAMENTO	35	4,77%	16	2,63%	34	4,46%	26	3,98%	31	4,40%	21	2,75%
CAPOTAGEM	5	0,68%	4	0,66%	6	0,79%	3	0,46%	5	0,71%	1	0,13%
DERRAPAGEM	2	0,27%	1	0,16%	4	0,52%	6	0,92%	0	0,00%	10	1,31%
OUTRO	28	3,82%	4	0,66%	16	2,10%	14	2,14%	15	2,13%	11	1,44%
ATROPEL. ANIMAL	0	0,00%	0	0,00%	8	1,05%	2	0,31%	4	0,57%	2	0,26%
NÃO INF.	46	6,28%	9	1,48%	17	2,23%	30	4,59%	16	2,27%	30	3,93%
TOTAL	733	100,00%	608	100,00%	763	100,00%	654	100,00%	705	100,00%	764	100,00%

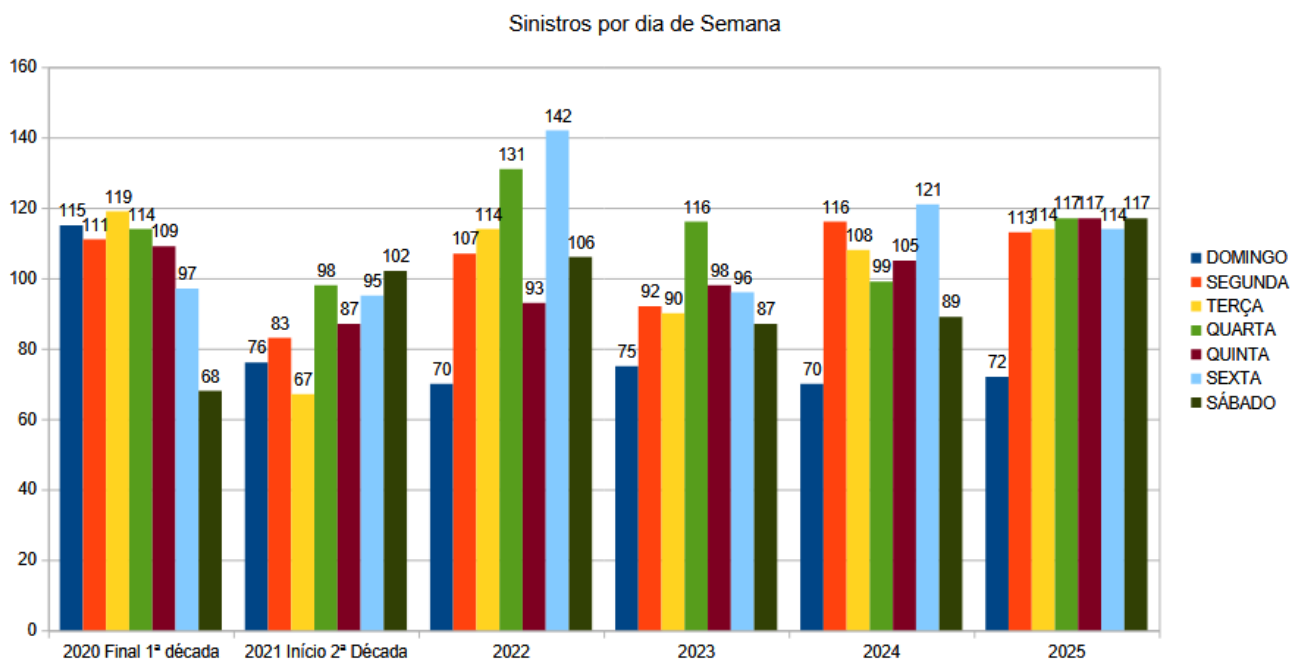
Tab.6. Sinistros por natureza

Até 2024, no indicador “Natureza” dos sinistros Colisão Lateral e Colisão Transversal eram classificadas juntas, sendo a partir de 2025 qualificadas separadamente.



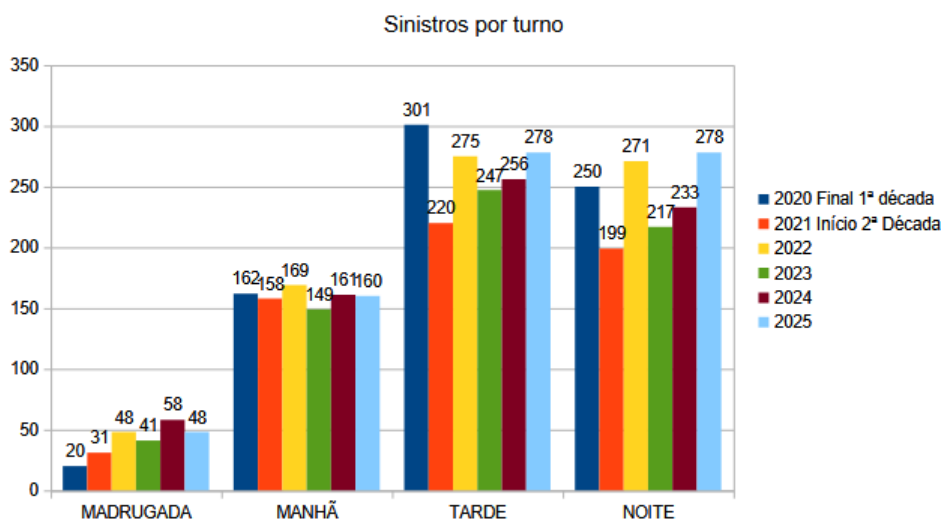
SINISTROS POR DIA DA SEMANA												
DIA/TURNO	2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
DOMINGO	115	15,69%	76	12,50%	70	9,17%	75	11,47%	70	9,89%	72	9,42%
SEGUNDA	111	15,14%	83	13,65%	107	14,02%	92	14,07%	116	16,38%	113	14,79%
TERÇA	119	16,23%	67	11,02%	114	14,94%	90	13,76%	108	15,25%	114	14,92%
QUARTA	114	15,55%	98	16,12%	131	17,17%	116	17,74%	99	13,98%	117	15,31%
QUINTA	109	14,87%	87	14,31%	93	12,19%	98	14,98%	105	14,83%	117	15,31%
SEXTA	97	13,23%	95	15,63%	142	18,61%	96	14,68%	121	17,09%	114	14,92%
SÁBADO	68	9,28%	102	16,78%	106	13,89%	87	13,30%	89	12,57%	117	15,31%
TOTAL	733	100,00%	608	100,00%	763	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	764	100,00%

Tab.7. Sinistros por dia da semana.



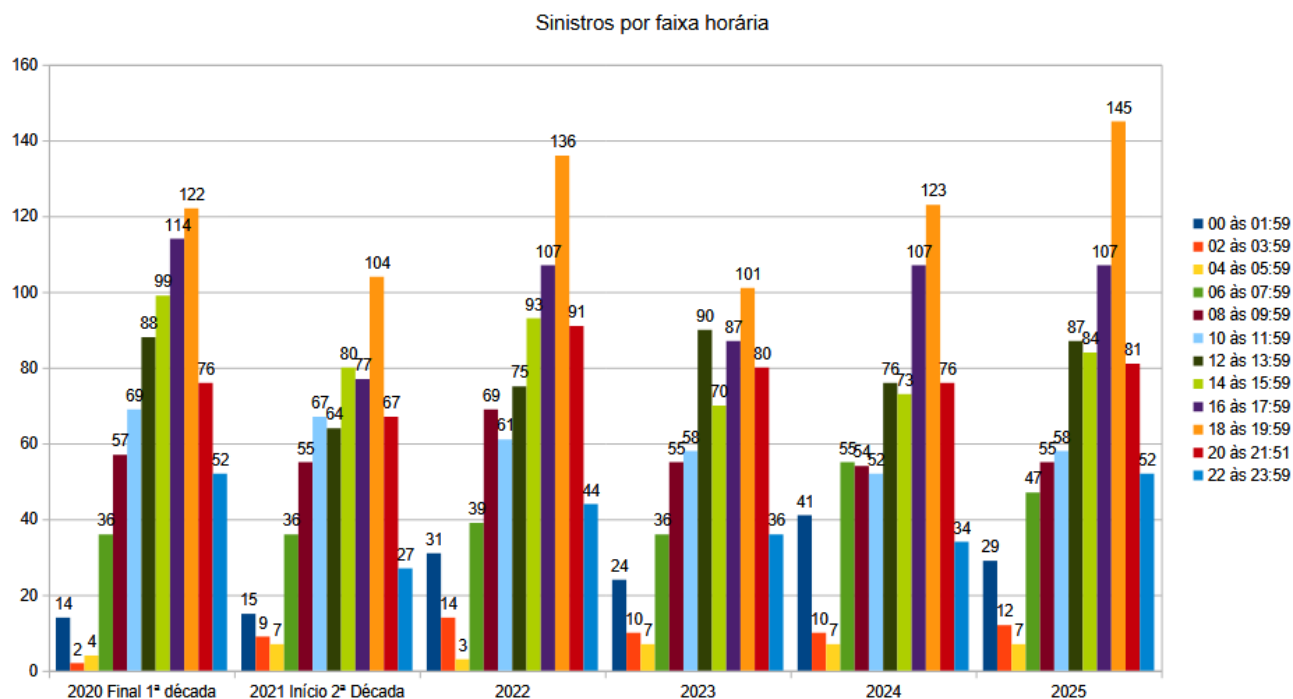
SINISTROS POR TURNO												
TURNO	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
MADRUGADA	20	2,73%	31	5,10%	48	6,29%	41	6,27%	58	8,19%	48	6,28%
MANHÃ	162	22,10%	158	25,99%	169	22,15%	149	22,78%	161	22,74%	160	20,94%
TARDE	301	41,06%	220	36,18%	275	36,04%	247	37,77%	256	36,16%	278	36,39%
NOITE	250	34,11%	199	32,73%	271	35,52%	217	33,18%	233	32,91%	278	36,39%
NÃO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	733	100,00%	608	100,00%	763	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	764	100,00%

Tab.8. Sinistros por turno



SINISTROS POR FAIXA HORÁRIA												
FAIXA HORÁRIA	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
00 às 01:59	14	1,91%	15	2,47%	31	4,06%	24	3,67%	41	5,79%	29	3,80%
02 às 03:59	2	0,27%	9	1,48%	14	1,83%	10	1,53%	10	1,41%	12	1,57%
04 às 05:59	4	0,55%	7	1,15%	3	0,39%	7	1,07%	7	0,99%	7	0,92%
06 às 07:59	36	4,91%	36	5,92%	39	5,11%	36	5,50%	55	7,77%	47	6,15%
08 às 09:59	57	7,78%	55	9,05%	69	9,04%	55	8,41%	54	7,63%	55	7,20%
10 às 11:59	69	9,41%	67	11,02%	61	7,99%	58	8,87%	52	7,34%	58	7,59%
12 às 13:59	88	12,01%	64	10,53%	75	9,83%	90	13,76%	76	10,73%	87	11,39%
14 às 15:59	99	13,51%	80	13,16%	93	12,19%	70	10,70%	73	10,31%	84	10,99%
16 às 17:59	114	15,55%	77	12,66%	107	14,02%	87	13,30%	107	15,11%	107	14,01%
18 às 19:59	122	16,64%	104	17,11%	136	17,82%	101	15,44%	123	17,37%	145	18,98%
20 às 21:51	76	10,37%	67	11,02%	91	11,93%	80	12,23%	76	10,73%	81	10,60%
22 às 23:59	52	7,09%	27	4,44%	44	5,77%	36	5,50%	34	4,80%	52	6,81%
TOTAL	733	100,00%	608	100,00%	763	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	764	100,00%

Tab.9. Sinistros por horário

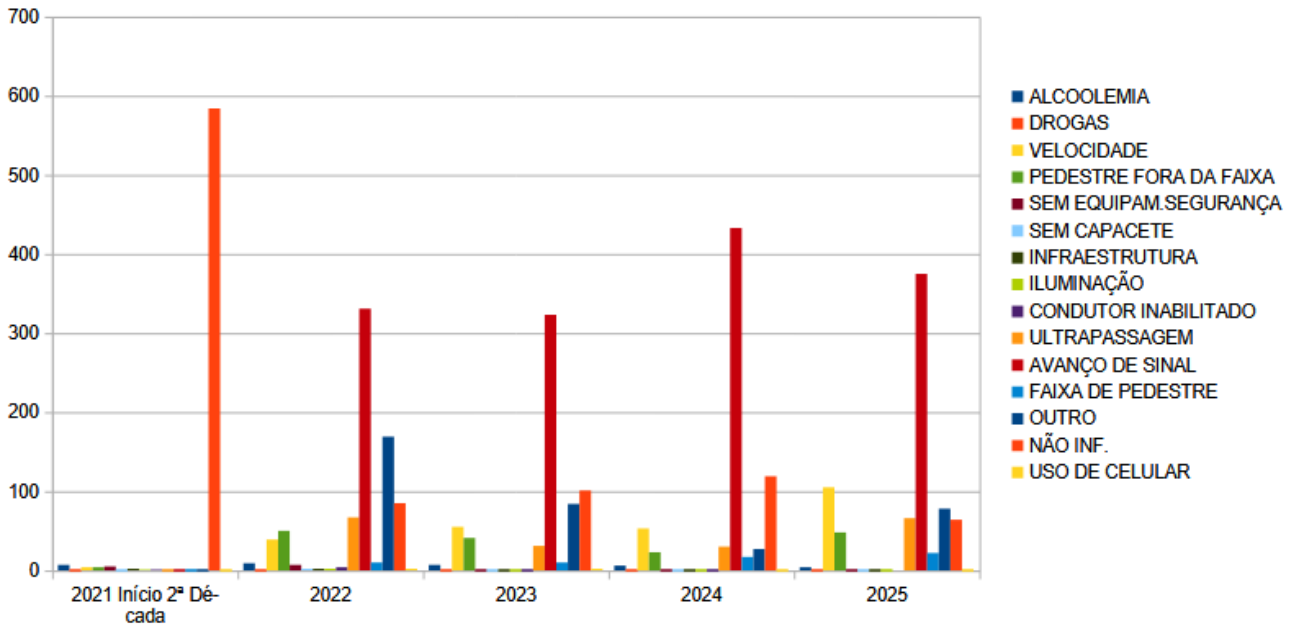


FATORES DETERMINANTES / CONTRIBUTIVOS											
TIPO	2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025		
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	
ALCOOLEMIA	7	1,15%	9	1,16%	7	1,07%	6	0,85%	4	0,52%	
DROGAS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
VELOCIDADE	4	0,66%	39	5,01%	55	8,41%	53	7,49%	105	13,78%	
PEDESTRE FORA DA FAIXA	4	0,66%	50	6,42%	41	6,27%	23	3,25%	48	6,30%	
SEM EQUIPAM.SEGURANÇ	5	0,82%	7	0,90%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
SEM CAPACETE	0	0,00%	2	0,26%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
INFRAESTRUTURA	2	0,33%	2	0,26%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
ILUMINAÇÃO	1	0,16%	2	0,26%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
CONDUTOR INABILITADO	1	0,16%	4	0,51%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
ULTRAPASSAGEM	0	0,00%	67	8,60%	31	4,74%	30	4,24%	66	8,66%	
AVANÇO DE SINAL		0,00%	331	42,49%	323	49,39%	433	61,16%	375	49,21%	
AVANÇO SINAL VERMELHO										0,00%	
CONVERSÃO SEM DAR SETA										0,00%	
TRAFEGAR CONTRAMÃO										0,00%	
FAIXA DE PEDESTRE	0	0,00%	10	1,28%	10	1,53%	17	2,40%	22	2,89%	
OUTRO	0	0,00%	169	21,69%	84	12,84%	27	3,81%	78	10,24%	
NÃO INF.	584	96,05%	85	10,91%	101	15,44%	119	16,81%	64	8,40%	
USO DE CELULAR	0	0,00%	2	0,26%	2	0,31%	0	0,00%	0	0,00%	
TOTAL	608	100,00%	779	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	762	100,00%	

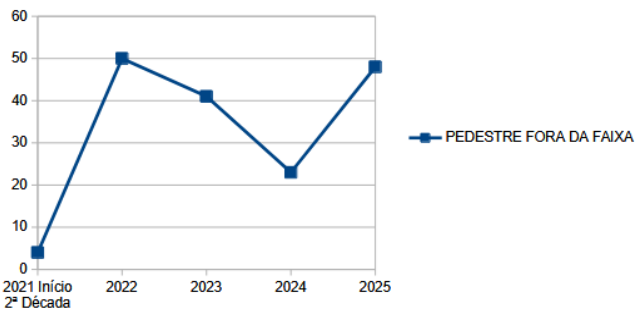
Tab.10. Fatores de risco

Ao longo do período analisado foram sendo qualificados novos indicadores, por isso os dados podem apresentar inconsistências. No caso do fator “Avanço de sinal”, até 2025 incluía os que estão em destaque.

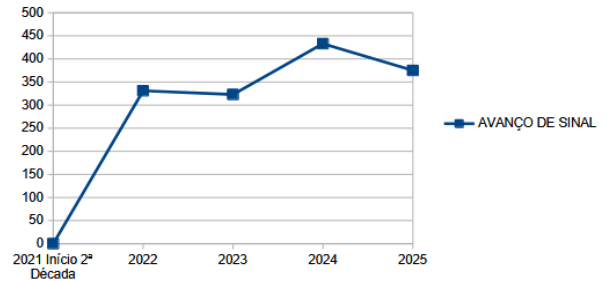
Fatores Determinantes



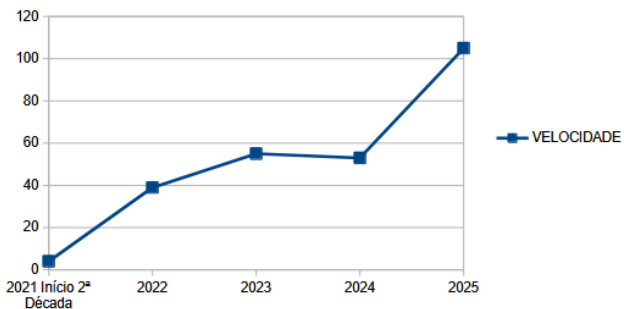
Fator determinante - Pedestre fora da Faixa



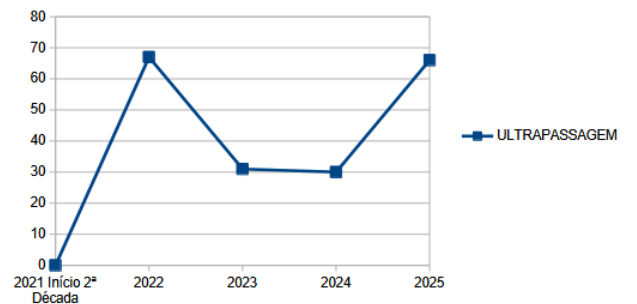
Fator Determinante - Avanço de Sinal



Fator determinante - Velocidade



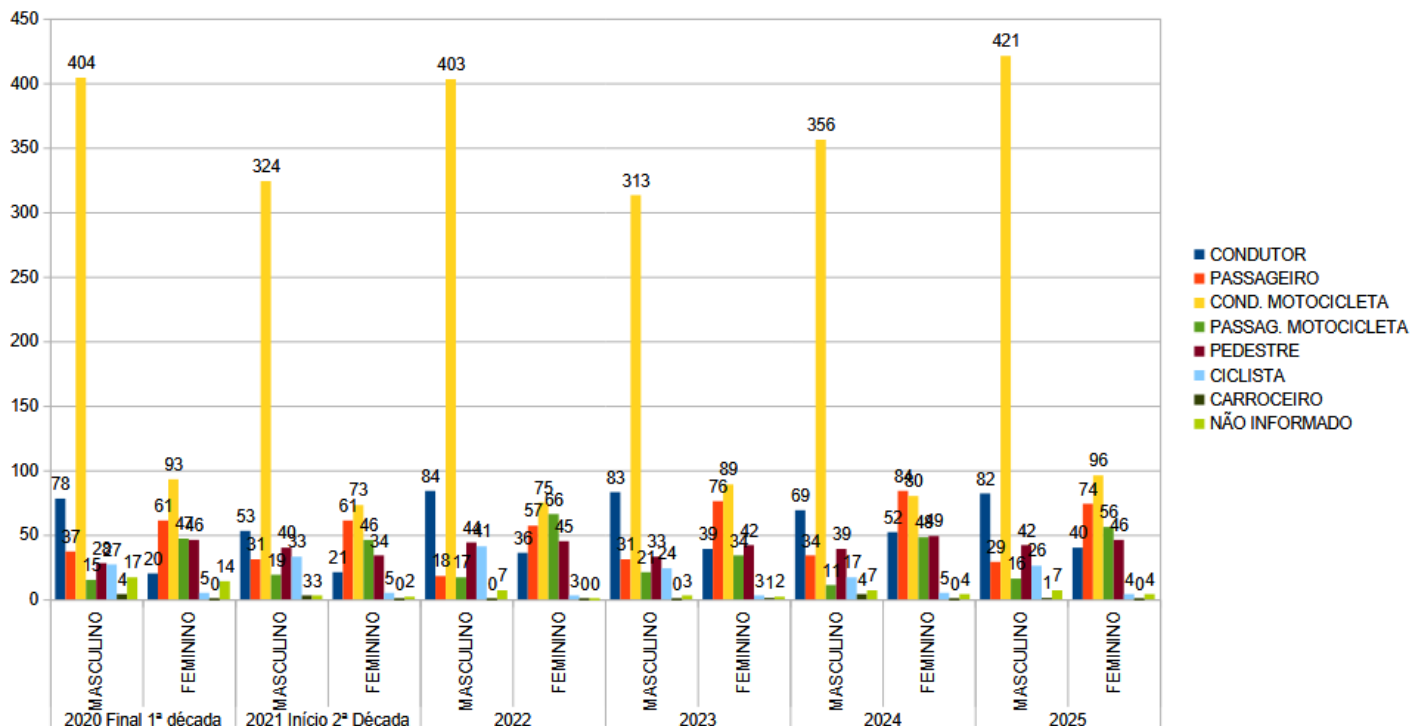
Fator de terminante - Ultrapassagem



PARTICIPANTE	VÍTIMAS POR SEXO E PARTICIPAÇÃO																	
	2020 Final 1ª década			2021 Início 2ª Década			2022			2023			2024			2025		
	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL
CONDUTOR	78	20	98	53	21	74	84	36	120	83	39	122	69	52	121	82	40	122
PASSAGEIRO	37	61	98	31	61	92	18	57	75	31	76	107	34	84	118	29	74	103
COND. MOTOCICLETA	404	93	497	324	73	397	403	75	478	313	89	402	356	80	436	421	96	517
PASSAG. MOTOCICLETA	15	47	62	19	46	65	17	66	83	21	34	55	11	48	59	16	56	72
PEDESTRE	28	46	74	40	34	74	44	45	89	33	42	75	39	49	88	42	46	88
CICLISTA	27	5	32	33	5	38	41	3	44	24	3	27	17	5	22	26	4	30
CARROCEIRO	4	0	4	3	0	3	0	0	0	0	1	1	4	0	4	1	0	1
NAO INFORMADO	17	14	31	3	2	5	7	0	7	3	2	5	7	4	11	7	4	11
TOTAL	610	286	896	506	242	746	614	282	896	508	286	794	537	322	859	624	320	944
% POR SEXO	68,08%	31,92%	100,00%	67,65%	32,35%	100,00%	68,41%	31,59%	100,00%	64,00%	36,00%	100,00%	62,52%	37,48%	100,00%	66,10%	33,90%	100,00%

Tab.11. Vítimas por sexo e participação

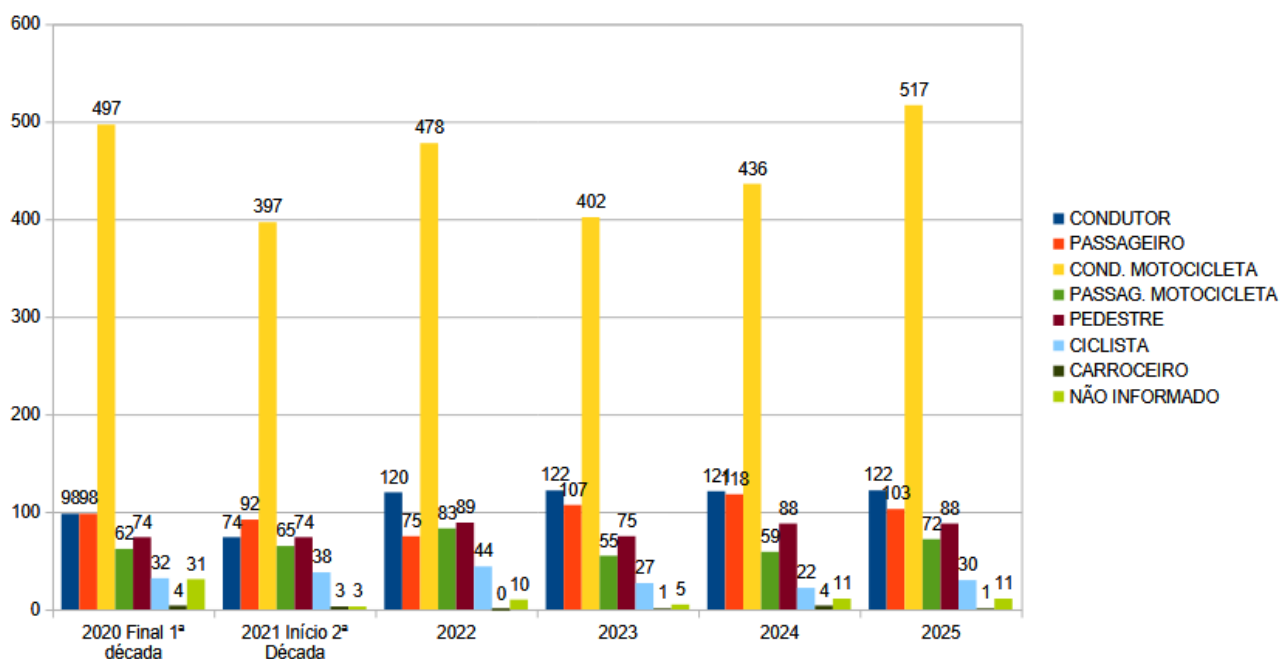
Vítimas por sexo e participação



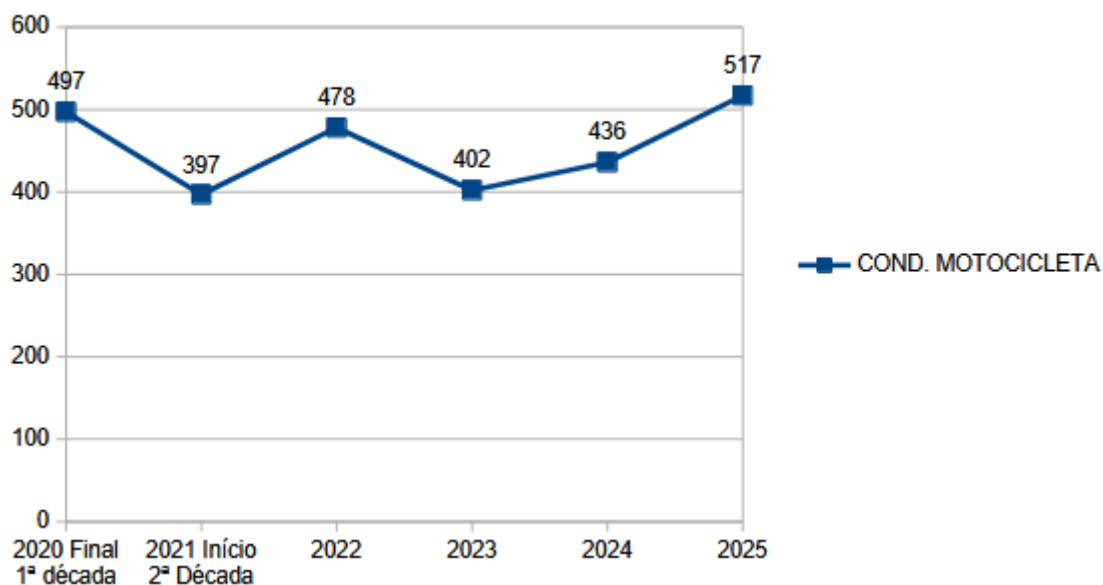
PARTICIPANTE	VÍTIMAS POR PARTICIPAÇÃO													
	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025			
CONDUTOR	98	10,94%	74	9,92%	120	13,35%	122	15,37%	121	14,09%	122	12,92%		
PASSAGEIRO	98	10,94%	92	12,33%	75	8,34%	107	13,48%	118	13,74%	103	10,91%		
COND. MOTO	497	55,47%	397	53,22%	478	53,17%	402	50,63%	436	50,76%	517	54,77%		
PASSAG. MOTO	62	6,92%	65	8,71%	83	9,23%	55	6,93%	59	6,87%	72	7,63%		
PEDESTRE	74	8,26%	74	9,92%	89	9,90%	75	9,45%	88	10,24%	88	9,32%		
CICLISTA	32	3,57%	38	5,09%	44	4,89%	27	3,40%	22	2,56%	30	3,18%		
CARROCEIRO	4	0,45%	3	0,40%	0	0,00%	1	0,13%	4	0,47%	1	0,11%		
NÃO INF.	31	3,46%	3	0,40%	10	1,11%	5	0,63%	11	1,28%	11	1,17%		
TOTAL	896	100,00%	746	100,00%	899	100,00%	794	100,00%	859	100,00%	944	100,00%		

Tab.12. Vítimas por participação

Vítimas por participação



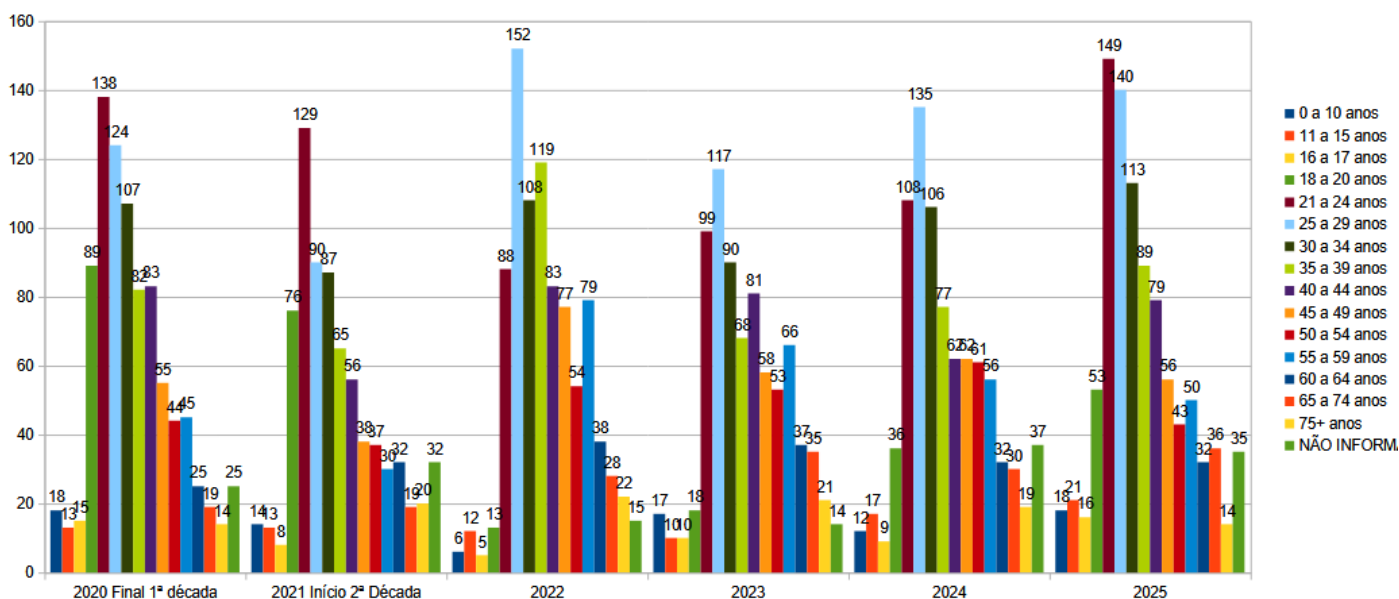
Vítimas por participação - Cond. Motocicleta



VÍTIMAS POR FAIXA ETÁRIA E SEXO																
FAIXA ETÁRIA	2020 Final	2021 Início	2022				2023				2024			2025		
	1ª Década	2ª Década	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL		
0 a 10 anos	18	14	3	3	6	7	10	17	2	10	12	8	10	18		
11 a 15 anos	13	13	5	7	12	2	8	10	11	6	17	11	10	21		
16 a 17 anos	15	8	0	5	5	5	5	10	6	3	9	9	7	16		
18 a 20 anos	89	76	7	6	13	9	9	18	18	18	36	33	20	53		
21 a 24 anos	138	129	61	27	88	74	25	99	86	22	108	108	41	149		
25 a 29 anos	124	90	114	38	152	84	33	117	88	47	135	103	37	140		
30 a 34 anos	107	87	70	38	108	62	28	90	67	39	106	80	33	113		
35 a 39 anos	82	65	83	36	119	42	26	68	44	33	77	62	27	89		
40 a 44 anos	83	56	61	22	83	50	31	81	43	19	62	46	33	79		
45 a 49 anos	55	38	59	18	77	34	24	58	34	28	62	34	22	56		
50 a 54 anos	44	37	36	18	54	37	16	53	41	20	61	30	13	43		
55 a 59 anos	45	30	53	26	79	40	26	66	28	28	56	35	15	50		
60 a 64 anos	25	32	23	15	38	18	19	37	14	18	32	15	17	32		
65 a 74 anos	19	19	16	12	28	23	12	35	20	10	30	19	17	36		
75+ anos	14	20	12	10	22	9	12	21	11	8	19	5	9	14		
NAO INFORM.	25	32	12	3	15	12	2	14	25	12	37	28	7	35		
TOTAL	896	746	615	284	899	508	286	794	538	321	859	626	318	944		

Tab.13. Vítimas por faixa etária e sexo

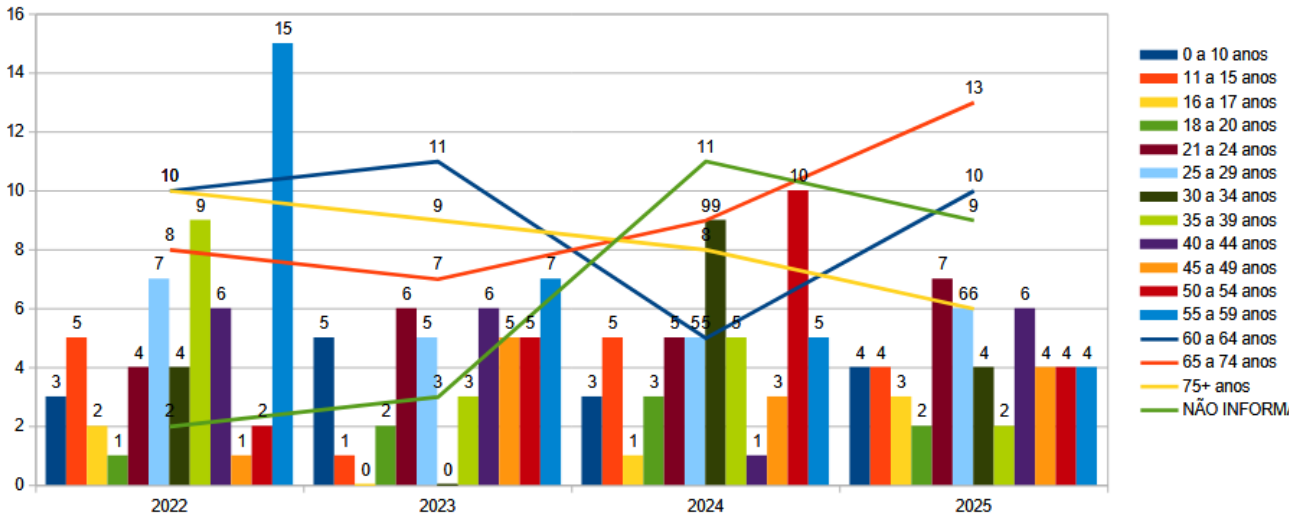
Vítimas por Faixa Etária



VÍTIMAS - ATROPELAMENTO - POR FAIXA ETÁRIA E SEXO																	
FAIXA ETÁRIA	2022				2023				2024				2025				
	M	F	TOTAL	%	M	F	TOTAL	%	M	F	TOTAL	%	M	F	TOTAL	%	
0 a 10 anos	3	0	3	3,37%	1	4	5	6,67%	1	2	3	3,41%	2	2	4	4,55%	
11 a 15 anos	3	2	5	5,62%	0	1	1	1,33%	3	2	5	5,68%	3	1	4	4,55%	
16 a 17 anos	0	2	2	2,25%	0	0	0	0,00%	0	1	1	1,14%	0	3	3	3,41%	
18 a 20 anos	1	0	1	1,12%	0	2	2	2,67%	0	3	3	3,41%	0	2	2	2,27%	
21 a 24 anos	3	1	4	4,49%	1	5	6	8,00%	5	0	5	5,68%	4	3	7	7,95%	
25 a 29 anos	3	4	7	7,87%	4	1	5	6,67%	3	2	5	5,68%	4	2	6	6,82%	
30 a 34 anos	2	2	4	4,49%	0	0	0	0,00%	4	5	9	10,23%	1	3	4	4,55%	
35 a 39 anos	6	3	9	10,11%	1	2	3	4,00%	1	4	5	5,68%	1	1	2	2,27%	
40 a 44 anos	1	5	6	6,74%	3	3	6	8,00%	0	1	1	1,14%	3	3	6	6,82%	
45 a 49 anos	1	0	1	1,12%	1	4	5	6,67%	1	2	3	3,41%	4	0	4	4,55%	
50 a 54 anos	1	1	2	2,25%	4	1	5	6,67%	5	5	10	11,36%	3	1	4	4,55%	
55 a 59 anos	8	7	15	16,85%	3	4	7	9,33%	3	2	5	5,68%	3	1	4	4,55%	
60 a 64 anos	6	4	10	11,24%	5	6	11	14,67%	0	5	5	5,68%	2	8	10	11,36%	
65 a 74 anos	3	5	8	8,99%	3	4	7	9,33%	5	4	9	10,23%	5	8	13	14,77%	
75+ anos	2	8	10	11,24%	4	5	9	12,00%	2	6	8	9,09%	1	5	6	6,82%	
NAO INF.	1	1	2	2,25%	2	1	3	4,00%	6	5	11	12,50%	7	2	9	10,23%	
TOTAL	44	45	89	100,00%	32	43	75	100,00%	39	49	88	100,00%	43	45	88	100,00%	

Tab.14. Vítimas por atropelamento e faixa etária

Vítimas por atropelamento



6.1.2. PERFIL DAS VÍTIMAS COM LESÕES CORPORAIS NO PERÍODO ANALISADO - 2022-2025

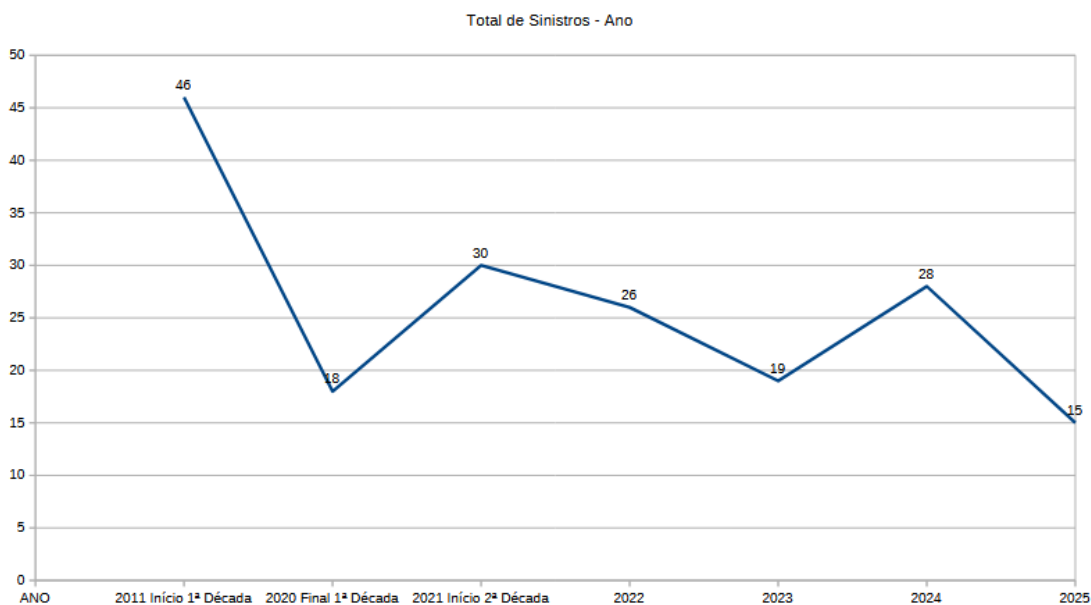
- Total de vítimas: 5.138
- Faixa etária - 21 a 34 anos, seguido de 35 a 44 anos
- Sexo - entre 62% e 68% das vítimas são homens
- Ocupantes de motocicletas: 3.123 (Condutor e passageiro de moto), equivalente a 62,40% do total de vítimas
- Destes 74,28% são do sexo masculino
- Faixa etária das vítimas ocupantes de motocicleta: entre 21 e 34 anos
- Vítimas de atropelamento - Total: 340 vítimas
- Do total - 53,52% são do sexo feminino
- Acima de 60 anos - (Idosos) - 106 vítimas, correspondente a 31,17% do total

6.2. SINISTRALIDADE COM VÍTIMAS FATAIS

6.2.1. Dados estatísticos

SINISTROS POR ANO							
ANO	2011 Início 1ª Década	2020 Final 1ª Década	2021 Início 2ª Década	2022	2023	2024	2025
TOTAL	46	18	30	26	19	28	15

Tab.1. Total de sinistros por ano

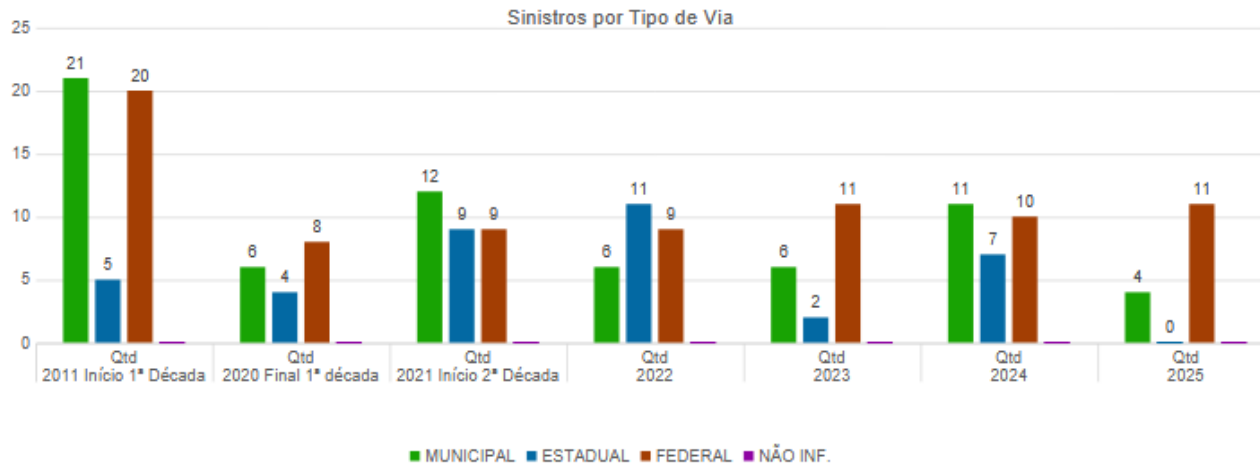


Obs.: Note-se que o período de análise, na sinistralidade com mortes, pode ser analisada a partir do ano de 2020. Pode haver alguns indicadores com comparativos de série histórica diferente, devido à dificuldade de busca ou subnotificação anterior, atualizados no ano atual.

O ano de 2025 apresentou a maior redução nos sinistros de trânsito no município em relação ao período analisado, a partir do início das iniciativas mundiais - 60,86%. Na 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito - 2011 a 2020, houve uma redução significativa dos sinistros com vítimas fatais, que atribui-se esse resultado à pandemia logo no início de 2020. Porém, atribuindo o grande aumento nos 2 anos seguintes ao afrouxamento das medidas que haviam sido impostas pelo isolamento social. Semelhante a isso, ocorreu nos anos de 2023 e 2024, com uma queda anterior e aumento subsequente, quando a violência no trânsito atingiu índices preocupantes no estado, apesar dos eventos climáticos que assolaram o estado no 1º semestre de 2024, com consequências devastadoras em vários aspectos.

SINISTROS POR TIPO DE VIA														
CIRCUNSCRIÇÃO	2011 Início 1ª Década		2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
	MUNICIPAL	21	45,65%	6	33,33%	12	40,00%	6	23,08%	6	31,58%	11	39,29%	4
ESTADUAL	5	10,87%	4	22,22%	9	30,00%	11	42,31%	2	10,53%	7	25,00%	0	0,00%
FEDERAL	20	43,48%	8	44,44%	9	30,00%	9	34,62%	11	57,89%	10	35,71%	11	73,33%
NÃO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	46	100,00%	18	100,00%	30	100,00%	26	100,00%	19	100,00%	28	100,00%	15	100,00%

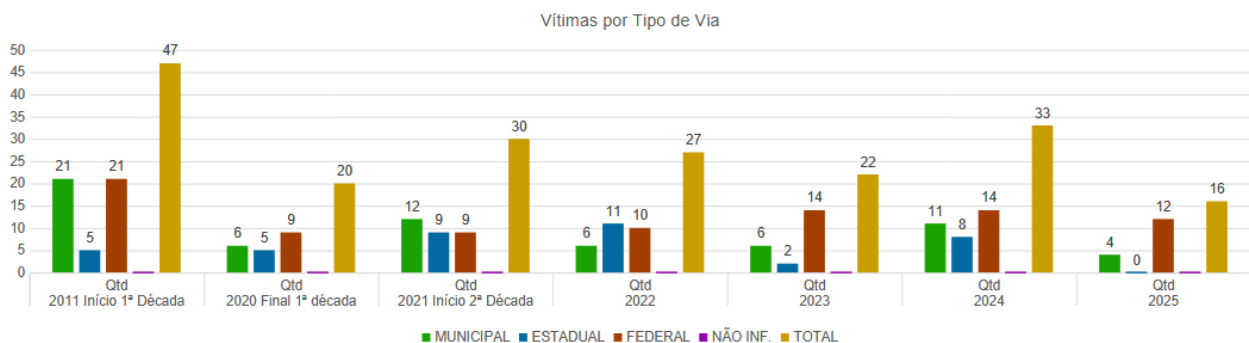
Tab.2. Sinistros por circunscrição - tipo de via



VÍTIMAS POR TIPO DE VIA														
CIRCUNSCRIÇÃO	2011 Início 1ª Década		2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
	MUNICIPAL	21	44,68%	6	30,00%	12	40,00%	6	22,22%	6	27,27%	11	33,33%	4
ESTADUAL	5	10,64%	5	25,00%	9	30,00%	11	40,74%	2	9,09%	8	24,24%	0	0,00%
FEDERAL	21	44,68%	9	45,00%	9	30,00%	10	37,04%	14	63,64%	14	42,42%	12	75,00%
NÃO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL	47	100,00%	20	100,00%	30	100,00%	27	100,00%	22	100,00%	33	100,00%	16	100,00%

Tab.3. Vítimas por circunscrição - tipo de via

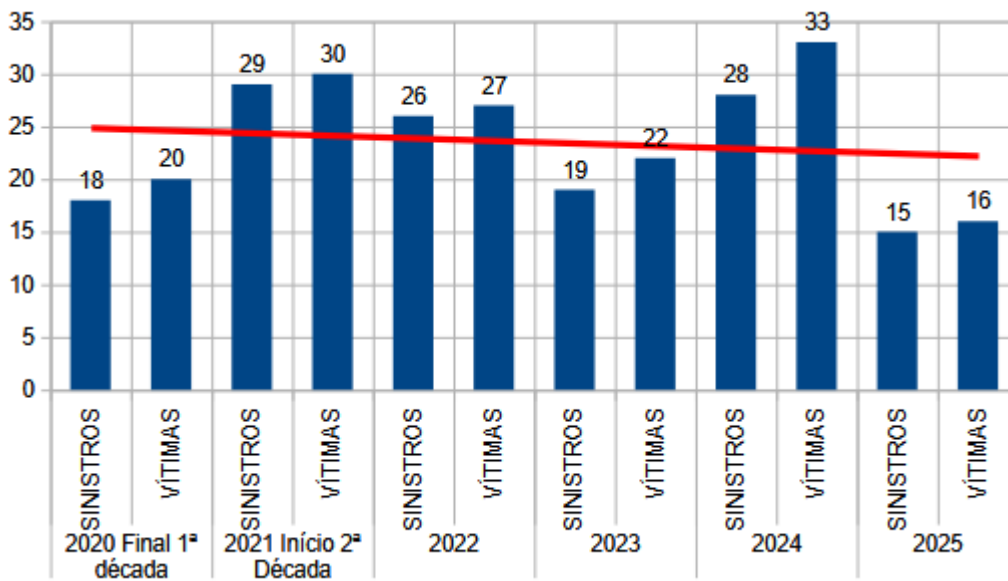
A maior redução no índice de vítimas fatais em relação ao início da 1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito deu-se em 2025, com 65,95%. Porém, se consideramos a partir do início da 2ª Década - 2021, a redução é menor, com 46,66%. Embora as oscilações nos percentuais durante o período, 2025 apresentou uma redução de 51,51% em relação ao ano anterior.



VÍTIMAS FATAIS MÊS E ANO																							
2020 Final 1ª década				2021 Início 2ª Década				2022				2023				2024				2025			
MÊS	S	%	V	%	S	%	V	%	S	%	V	%	S	%	V	%	S	%	V	%			
JAN	2	11,11%	2	10,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	3,85%	1	3,70%	3	15,79%	3	13,64%	2	7,14%	2	6,06%	4	26,67%	
FEV	5	27,78%	5	25,00%	3	10,34%	3	10,00%	5	19,23%	5	18,52%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
MAR	0	0,00%	0	0,00%	2	6,90%	2	6,67%	2	7,69%	2	7,41%	1	5,26%	1	4,55%	2	7,14%	3	9,09%	0	0,00%	
ABR	0	0,00%	0	0,00%	1	3,45%	1	3,33%	1	3,85%	1	3,70%	0	0,00%	0	0,00%	4	14,29%	4	12,12%	2	13,33%	
MAI	4	22,22%	6	30,00%	6	20,69%	6	20,00%	4	15,38%	4	14,81%	1	5,26%	3	13,64%	4	14,29%	5	15,15%	1	6,67%	
JUN	0	0,00%	0	0,00%	2	6,90%	2	6,67%	3	11,54%	3	11,11%	1	5,26%	1	4,55%	2	7,14%	2	6,06%	1	6,67%	
JUL	1	5,56%	1	5,00%	0	0,00%	0	0,00%	3	11,54%	3	11,11%	2	10,53%	2	9,09%	1	3,57%	1	3,03%	3	20,00%	
AGO	1	5,56%	1	5,00%	1	3,45%	1	3,33%	2	7,69%	3	11,11%	1	5,26%	1	4,55%	2	7,14%	2	6,06%	0	0,00%	
SET	2	11,11%	2	10,00%	4	13,79%	4	13,33%	1	3,85%	1	3,70%	4	21,05%	4	18,18%	6	21,43%	9	27,27%	0	0,00%	
OUT	1	5,56%	1	5,00%	3	10,34%	3	10,00%	1	3,85%	1	3,70%	1	5,26%	1	4,55%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
NOV	0	0,00%	0	0,00%	1	3,45%	1	3,33%	1	3,85%	1	3,70%	2	10,53%	2	9,09%	4	14,29%	4	12,12%	2	13,33%	
DEZ	2	11,11%	2	10,00%	6	20,69%	7	23,33%	2	7,69%	2	7,41%	3	15,79%	4	18,18%	1	3,57%	1	3,03%	2	13,33%	
TOTAL	18	100,00%	20	100,00%	29	100,00%	30	100,00%	26	100,00%	27	100,00%	19	100,00%	22	100,00%	28	100,00%	33	100,00%	15	100,00%	

Tab.4. Sinistralidade com vítimas fatais

O número de vítimas nem sempre equivale ao total de sinistros, considerando-se a violência e gravidade que resulta em múltiplas vítimas.



SINISTROS POR LOGRADOURO													
2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025		2025	
Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros	Logradouro	Sinistros
Rua Sete de Setembro	1	BR 392	5	RSC 287	5	BR 158	7	Eulalia Oliveira Irion	1	BR 158	6		
Rua das Bergamoteiras	1	BR 287	1	BR 158	4	BR 287	3	BR 287	4	BR-287	4		
Rua Carlos Hur	1	BR 158	3	RSC 509	4	BR 392	1	VRS 830	2	Presidente Vargas	1		
Av. Rio Branco	1	RSC 509	4	BR 287	3	Rua Mal Deodoro	1	Avenida N. Sra. Dores	1	Liberdade	1		
Av. N. Sra. Dores	1	RSC 287	5	BR 392	2	Rua Branca	1	Rua Lauro Machado Soares	1	BR 392	1		
Av. D. Ivo Lorscheider	1	Av. João Machado Soares	2	VRS 516	1	Rua Jose Barin	1	RSC 287	2	Major Duarte	1		
BR 158	4	Av. N. Sra. Dores	1	VRS 830	1	Av Arthur Marques Pfeifer	1	Rua Aristides Lobo -	1	Estr. Mun. Antonio Ovidio	1		
BR 392	3	Av. Helvio Basso	1	Avenida Dores	1	Av Medianeira	1	RSC 509	2				
BR 287	2	Av. Borges De Medeiros	1	Rua Silva Jardim	1	Rsc 287	1	Rua Lourenço Rebelato	1				
RSC 287	1	Av. Osvaldo Cruz	1	Estrada Juca Monteiro	1	Vrs 830	1	Rua Idelvina Severo Lopes	1				
RSC 509	2	Av. Paulo Lauda	1	Avenida Secundária	1	Joao Luiz Pozzobon	1	Av. Walter Jobim	1				
		Av. Maestro Barbosa Ribas	1	Rua Zeferino Rodrigues	1			Rua Bernardo Cohen	1				
		Av. Medianeira	1	Av. Angelo Bolson	1			BR 158	3				
		Av. Liberdade	1					BR 392	3				
		Rua Venancio Aires	1					ER\$ 516	1				
								Jose Barin	1				
								Distrito De Pains	1				
								Estrada Angelin Bortoluzzi	1				
TOTAL	19		29		26		19		28		15		15

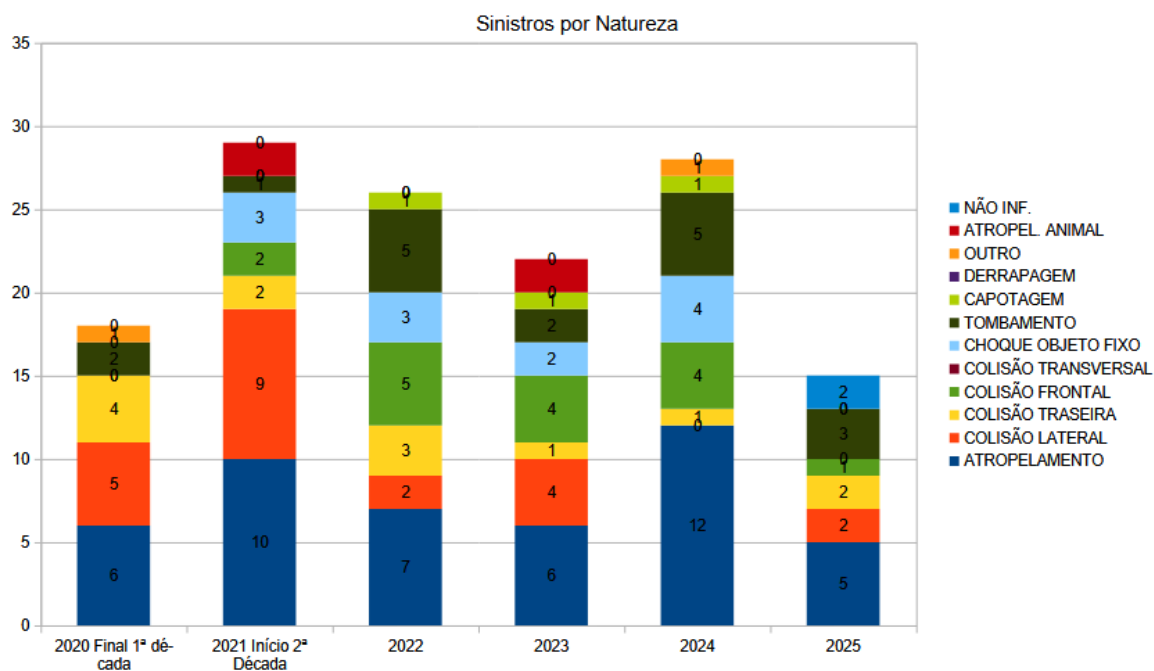
Tab.5. Sinistralidade por ano e logradouro

As rodovias federais, com malha viária extensa na área urbana do município, lideram o ranking no período analisado, concentrando em todo o período o maior número de sinistros, seguidas pelas vias municipais, retirando do ranking as rodovias estaduais, que, até o ano anterior vinha se mantendo em segundo e terceiro lugar.

SINISTROS POR NATUREZA												
NATUREZA	2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
ATROPELAMENTO	6	33,33%	10	33,33%	7	26,92%	6	31,58%	12	42,86%	5	33,33%
ATROP. DE ANIMAL	0	0,00%	2	6,67%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
COLISÃO LATERAL	5	27,78%	9	30,00%	2	7,69%	4	21,05%	0	0,00%	2	13,33%
COLISÃO TRASEIRA	4	22,22%	2	6,67%	3	11,54%	1	5,26%	1	3,57%	2	13,33%
COLISÃO FRONTAL	0	0,00%	2	6,67%	5	19,23%	4	21,05%	4	14,29%	1	6,67%
CHOQUE OBJETO FIXO	0	0,00%	3	10,00%	3	11,54%	2	10,53%	4	14,29%	0	0,00%
TOMBAMENTO	2	11,11%	1	3,33%	5	19,23%	2	10,53%	5	17,86%	3	20,00%
CAPOTAGEM	0	0,00%	1	3,33%	1	3,85%	0	0,00%	1	3,57%	0	0,00%
OUTRO	1	5,56%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	3,57%	0	0,00%
NÃO INF.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	13,33%
TOTAL	18	100,00%	30	100,00%	26	100,00%	19	100,00%	28	100,00%	15	100,00%

Tab.6. Sinistros por natureza

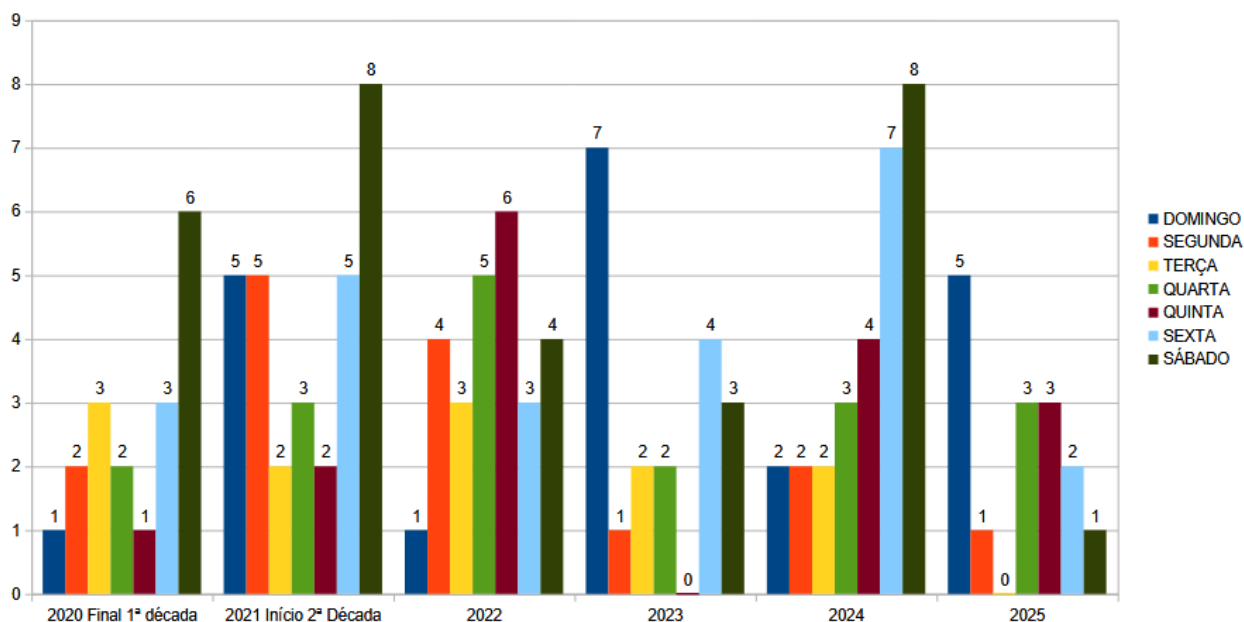
Nos casos de vítimas fatais, Atropelamento lidera o ranking, em todo o período analisado.



SINISTROS POR DIA DA SEMANA						
DIA	2020 Final 1ª Década	2021 Início 2ª Década	2022	2023	2024	2025
DOMINGO	1	5	1	7	2	5
SEGUNDA	2	5	4	1	2	1
TERÇA	3	2	3	2	2	0
QUARTA	2	3	5	2	3	3
QUINTA	1	2	6	0	4	3
SEXTA	3	5	3	4	7	2
SÁBADO	6	8	4	3	8	1
TOTAL	18	30	26	19	28	15

Tab.7. Sinistros por dia da semana

Sinistros por dia de Semana

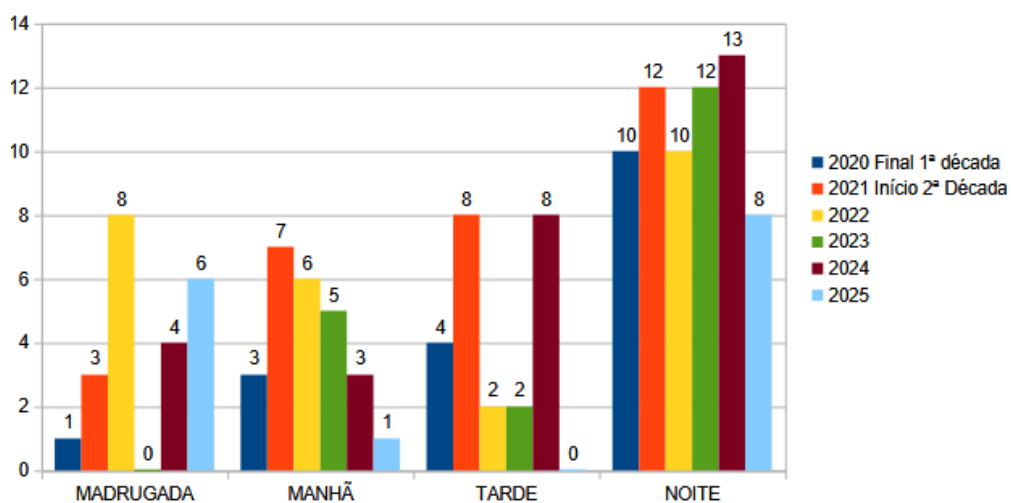


Ao contrário dos anos anteriores, em 2025 o dia com maior número de sinistros passou a ser domingo.

SINISTROS POR TURNO						
TURNO	2020 Final 1ª Década	2021 Início 2ª Década	2022	2023	2024	2025
MADRUGADA	1	3	8	0	4	6
MANHÃ	3	7	6	5	3	1
TARDE	4	8	2	2	8	0
NOITE	10	12	10	12	13	8
TOTAL	18	30	26	19	28	15

Tab.8. Sinistros por turno

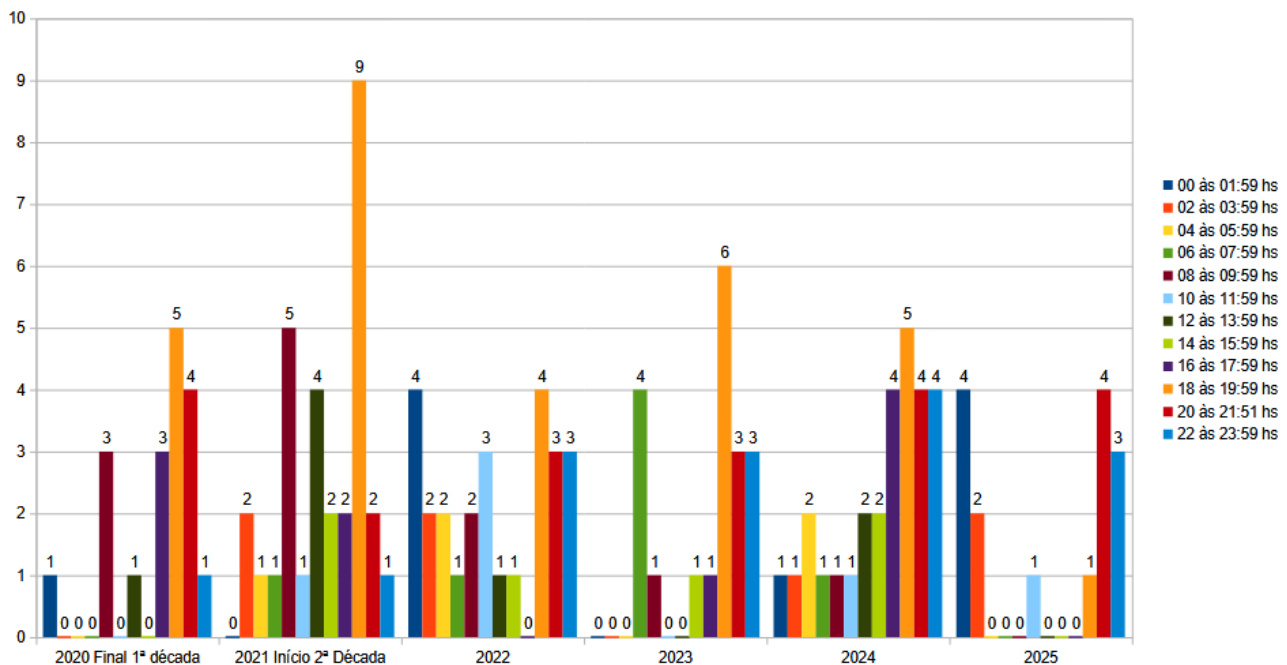
Sinistros por turno



SINISTROS POR FAIXA HORÁRIA						
FAIXA HORÁRIA	2020 Final 1ª Década	2021 Início 2ª Década	2022	2023	2024	2025
00 às 01:59	1	0	4	0	1	4
02 às 03:59	0	2	2	0	1	2
04 às 05:59	0	1	2	0	2	0
06 às 07:59	0	1	1	4	1	0
08 às 09:59	3	5	2	1	1	0
10 às 11:59	0	1	3	0	1	1
12 às 13:59	1	4	1	0	2	0
14 às 15:59	0	2	1	1	2	0
16 às 17:59	3	2	0	1	4	0
18 às 19:59	5	9	4	6	5	1
20 às 21:51	4	2	3	3	4	4
22 às 23:59	1	1	3	3	4	3
TOTAL	18	30	26	19	28	15

Tab.9. Sinistralidade com vítimas fatais

Sinistros por faixa horária

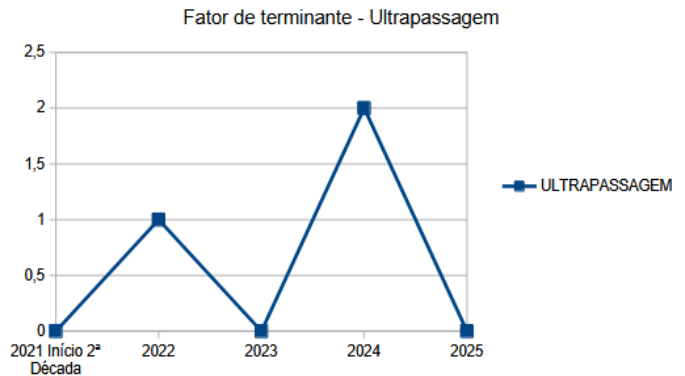
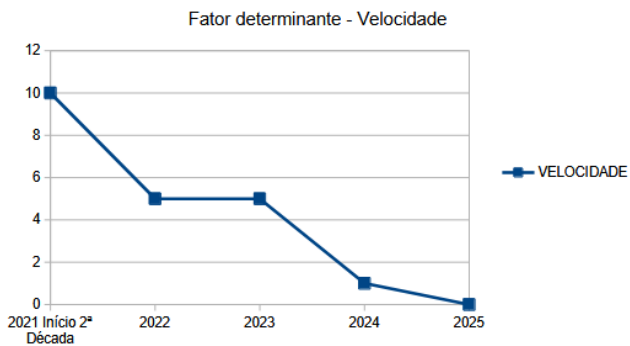
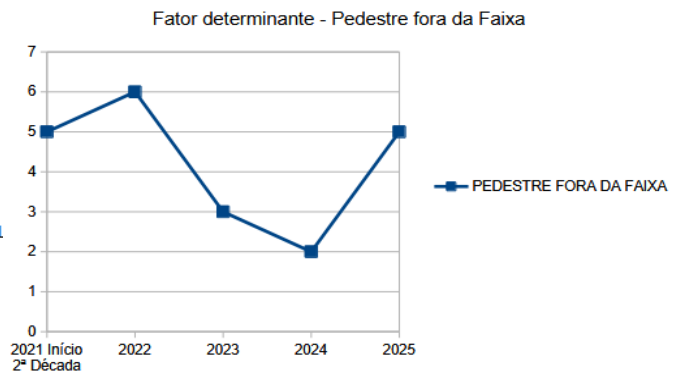
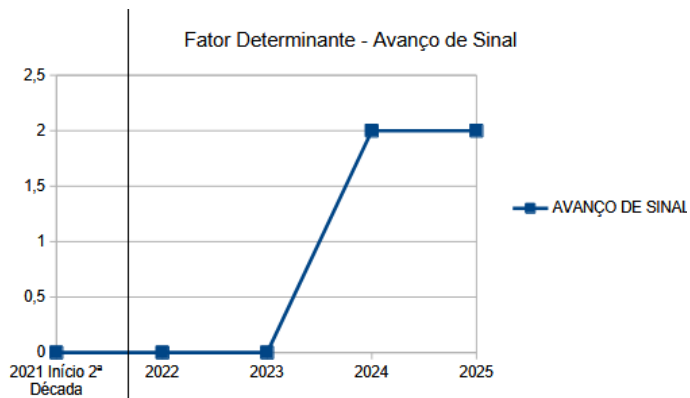
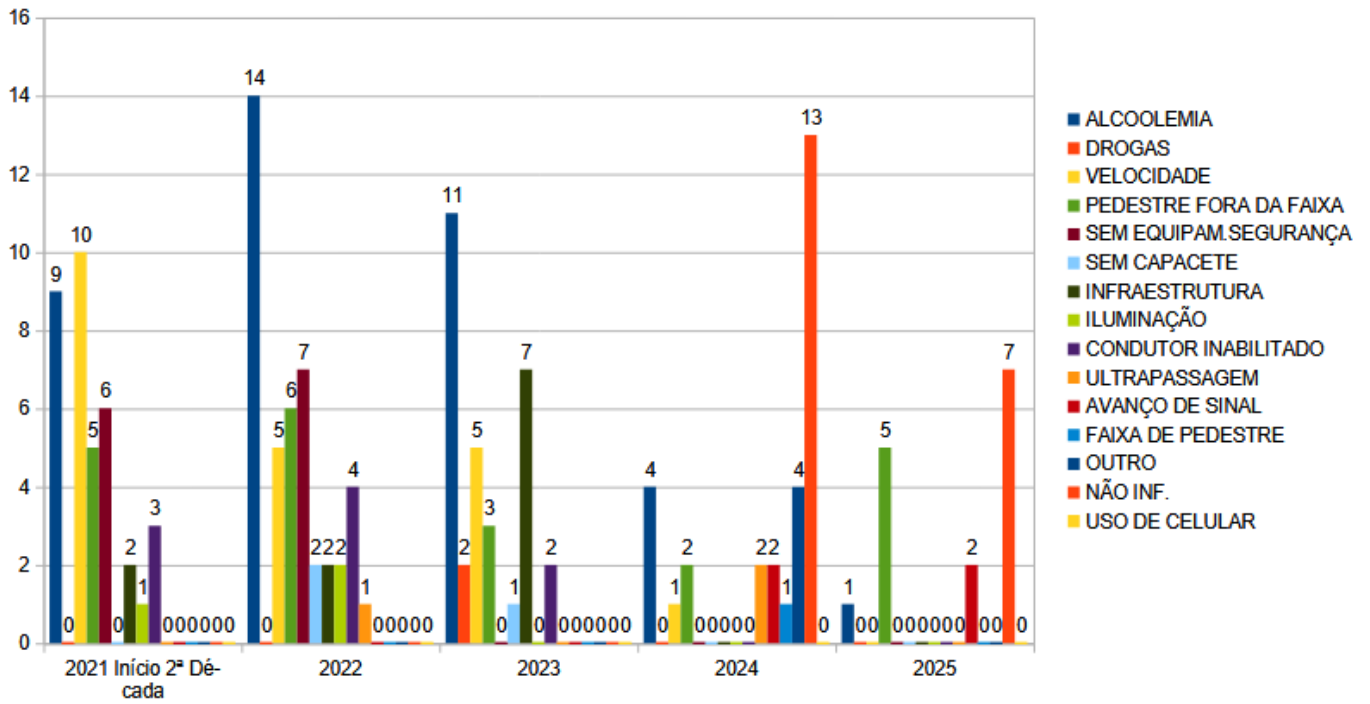


FATORES DETERMINANTES / CONTRIBUTIVOS												
TIPO	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	QTD	%	QTD	%	QTD	%	QTD	%	QTD	%	QTD	%
ALCOOLEMIA	7	29,17%	14	25,00%	14	38,89%	11	25,58%	4	13,79%	1	3,45%
DROGAS	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%
VELOCIDADE	4	16,67%	5	27,78%	5	13,89%	5	11,63%	1	3,45%	0	0,00%
PEDESTRE FORA DA FAIXA	4	16,67%	6	13,89%	6	16,67%	3	6,98%	2	6,90%	5	17,24%
FAIXA DE PEDESTRE	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	3,45%	0	0,00%
S/ EQUIP. DE SEGURANÇA	5	20,83%	7	16,67%	7	19,44%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
SEM CAPACETE	0	0,00%	2	5,56%	2	5,56%	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%
INFRAESTRUTURA	2	8,33%	2	5,56%	2	5,56%	7	16,28%	0	0,00%	0	0,00%
ILUMINAÇÃO	1	4,17%	2	2,78%	2	5,56%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
AVANÇO DE SINAL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	6,90%	1	3,45%
AVANÇO SINAL VERMELH*	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	3,45%
COND. INABILITADO	1	4,17%	4	8,33%	4	11,11%	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%
ULTRAPASSAGEM INDEVI*	0	0,00%	1	2,78%	1	2,78%	0	0,00%	2	6,90%	0	0,00%
OUTRO	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	4	13,79%	0	0,00%
NÃO INFORMADO	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	13	44,83%	7	24,14%
TOTAL	24	100,00%	43	100,00%	43	100,00%	29	100,00%	29	100,00%	15	51,72%

Tab.10. Fatores de risco determinantes ou contributivos

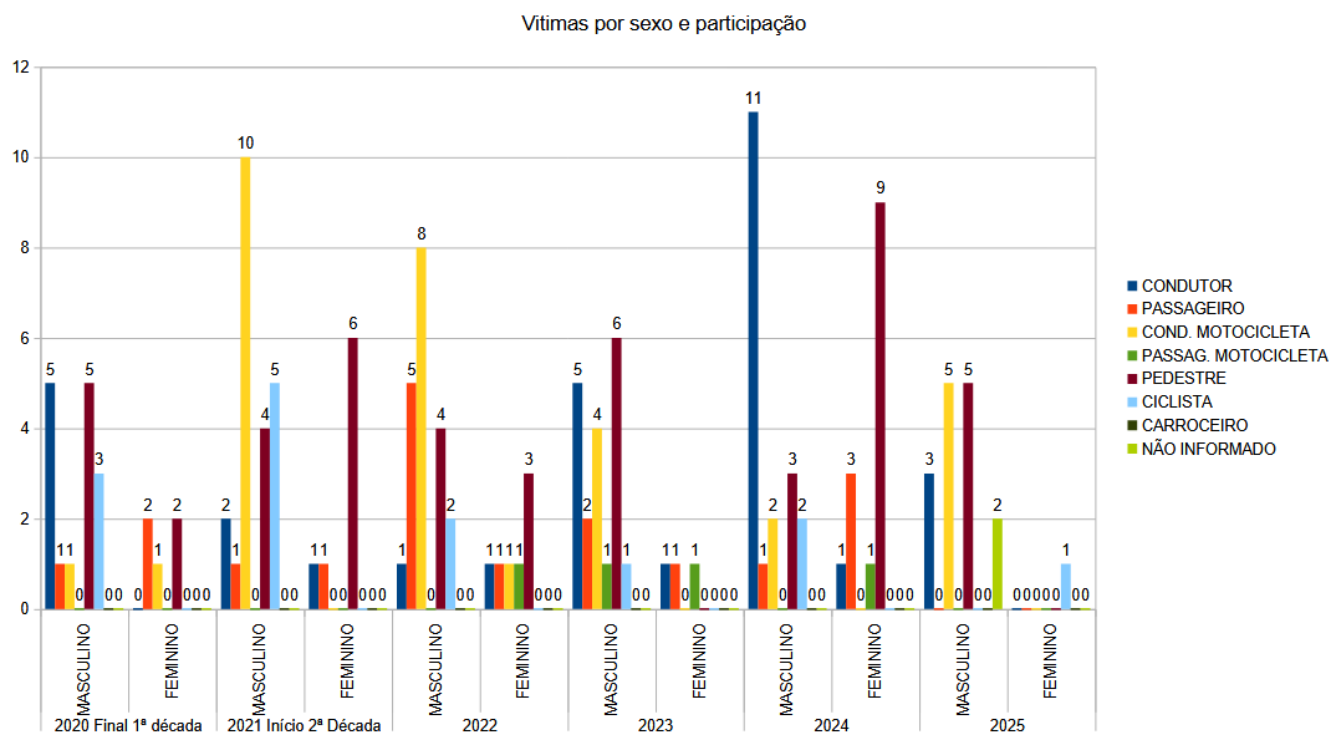
Nos anos de 2024 e 2025, podem haver ainda outros fatores de risco não identificados, dificultados pela ausência de informações para análise dos casos.

Fatores Determinantes



VÍTIMAS POR SEXO E PARTICIPAÇÃO													
PARTICIPANTE	2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª década		2022		2023		2024		2025		
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
CONDUTOR	5	0	2	1	1	1	5	1	11	1	3	0	
PASSAGEIRO	1	2	1	1	5	1	2	1	1	3	0	0	
COND. MOTOCICLETA	1	1	10	0	8	1	4	0	2	0	5	0	
PASSAG. MOTOCICLETA	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	
PEDESTRE	5	2	4	6	4	3	6	0	3	9	5	0	
CICLISTA	3	0	5	0	2	0	1	0	2	0	0	1	
CARROCEIRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
TOTAL	15	5	22	8	20	7	19	3	19	14	15	1	

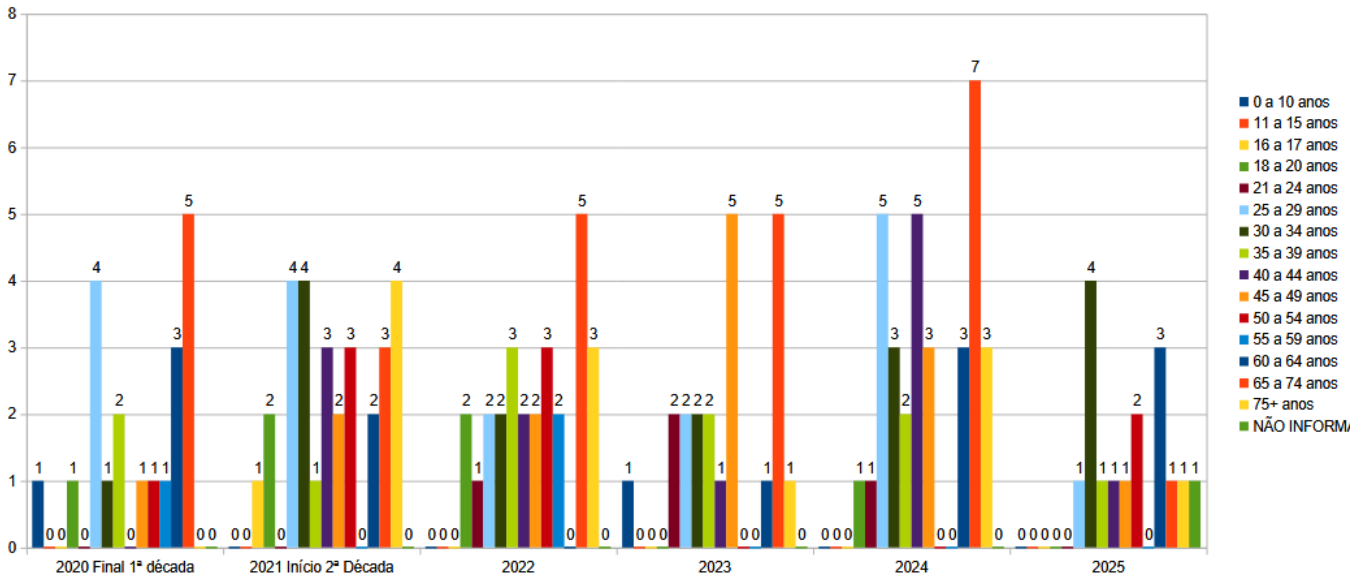
Tab.11. Vítimas fatais por sexo e participação



VÍTIMAS - POR FAIXA ETÁRIA E SEXO														
FAIXA ETÁRIA	2020 Final 1ª década		2021 Início 2ª década		2022		2023		2024			2025		
	TOTAL	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL
0 a 10 anos	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
11 a 15 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 a 17 anos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 a 20 anos	1	2	2	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0
21 a 24 anos	0	0	1	0	1	1	1	2	0	1	1	0	0	0
25 a 29 anos	4	4	1	1	2	2	0	2	3	2	5	1	0	1
30 a 34 anos	1	4	1	1	2	2	0	2	2	1	3	4	0	4
35 a 39 anos	2	1	2	1	3	2	0	2	1	1	2	1	0	1
40 a 44 anos	0	3	2	0	2	1	0	1	3	2	5	1	0	1
45 a 49 anos	1	2	1	1	2	4	1	5	2	1	3	1	0	1
50 a 54 anos	1	3	3	0	3	0	0	0	0	0	0	2	0	2
55 a 59 anos	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60 a 64 anos	3	2	0	0	0	1	0	1	3	0	3	2	1	3
65 a 74 anos	5	3	4	1	5	4	1	5	4	3	7	1	0	1
75+ anos	0	4	1	2	3	1	0	1	1	2	3	1	0	1
NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
TOTAL	20	29	20	7	27	19	3	22	20	13	33	15	1	16

Tab.12. Vítimas fatais por faixa etária e sexo

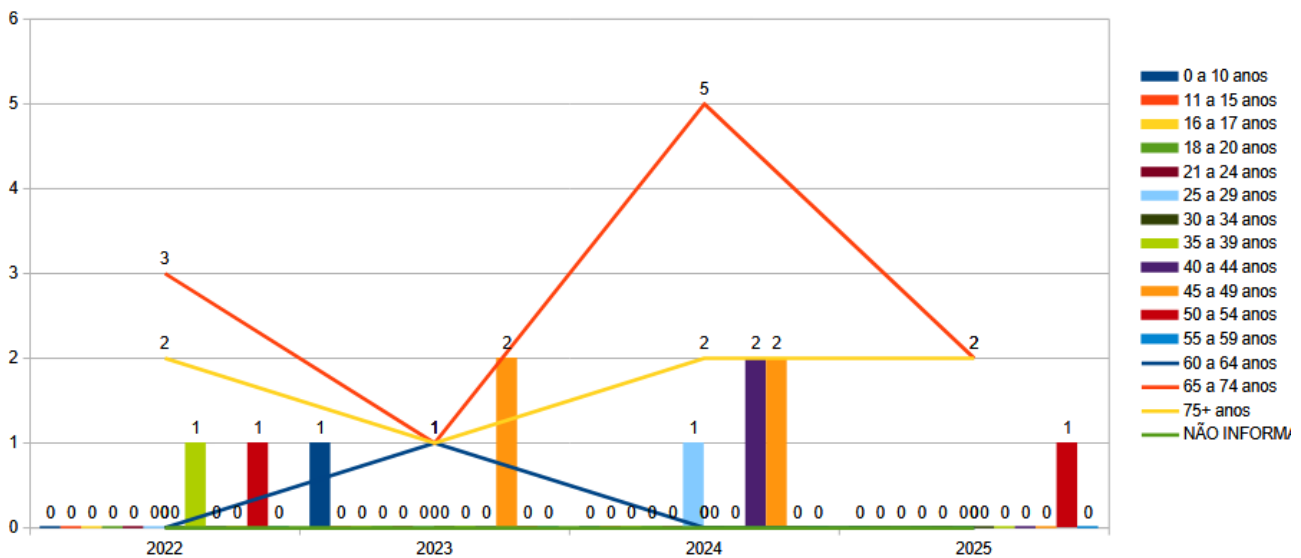
Vítimas por Faixa Etária



VÍTIMAS - ATROPELAMENTO - POR FAIXA ETÁRIA E SEXO														
FAIXA ETÁRIA	2020 Final 1ª Década		2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024			2025		
	TOTAL	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL	M	F	TOTAL
0 a 10 anos	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
11 a 15 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16 a 17 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18 a 20 anos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 a 24 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25 a 29 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
30 a 34 anos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 a 39 anos	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40 a 44 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
45 a 49 anos	0	1	0	0	0	2	0	2	1	1	2	0	0	0
50 a 54 anos	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
55 a 59 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60 a 64 anos	1	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2
65 a 74 anos	5	1	1	2	3	1	0	1	2	3	5	0	0	0
75+ anos	0	4	1	1	2	1	0	1	0	2	2	2	0	2
NÃO INFORMADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	10	4	3	7	6	0	6	4	8	12	5	0	5

Tab.13. Vítimas fatais por atropelamento - sexo e faixa etária

Vítimas por atropelamento



6.2.2. PERFIL DAS VÍTIMAS FATAIS NO PERÍODO ANALISADO: 2020 - 2025

- Total de vítimas: 148
- Faixa etária - 25 a 54 anos, seguido de 60 a 75+ anos
- Sexo - 75% das vítimas são homens (condutores)
- Ocupantes de motocicletas: 36 (condutor e passageiro de moto), equivalente a 78,26%
 - Destes 86,11% são do sexo masculino
- Faixa etária das vítimas ocupantes de motocicleta: entre 21 e 34 anos
- Vítimas de atropelamento :
 - Total - 46 vítimas
 - Acima de 60 anos - (Idosos) -vítimas, correspondente a 69,56% do total
 - Do total, 41% são do sexo feminino

Destaque para pedestres idosos:

No ano de 2021 foram 10 atropelamentos que representaram 50% do total de vítimas fatais e destes, 70% eram pedestres acima de 60 anos. No ano de 2022, as vítimas fatais por atropelamento representaram 26,92% do total, sendo 71,43% delas idosas. Em 2023, houve significativa redução no índice de pedestres vítimas fatais, com 31,58% do total de atropelamentos, sendo destes 33,34% de idosos. No ano de 2024, novamente os índices subiram, apresentando 42,86% dos óbitos no trânsito por atropelamento e destes, 72,73% das vítimas eram idosos. Em 2025, foram registrados 5 atropelamentos, destes 80% tinham acima de 60 anos.

7. OUTROS INDICADORES

Obs.: Alguns indicadores foram sendo incorporados às análises anuais em anos diferentes e devido à dificuldade de busca ou subnotificação anterior, justificam comparativos em períodos de início diferentes, 2020, 2021 ou 2022 até final do ano de 2025.

7.1. FROTA E A RELAÇÃO COM A SINISTRALIDADE

7.1.1. NOS SINISTROS COM VÍTIMAS FATAIS



Neste relatório os dados passaram pela atualização do Detran/RS, com base em veículos - Jan. 2025

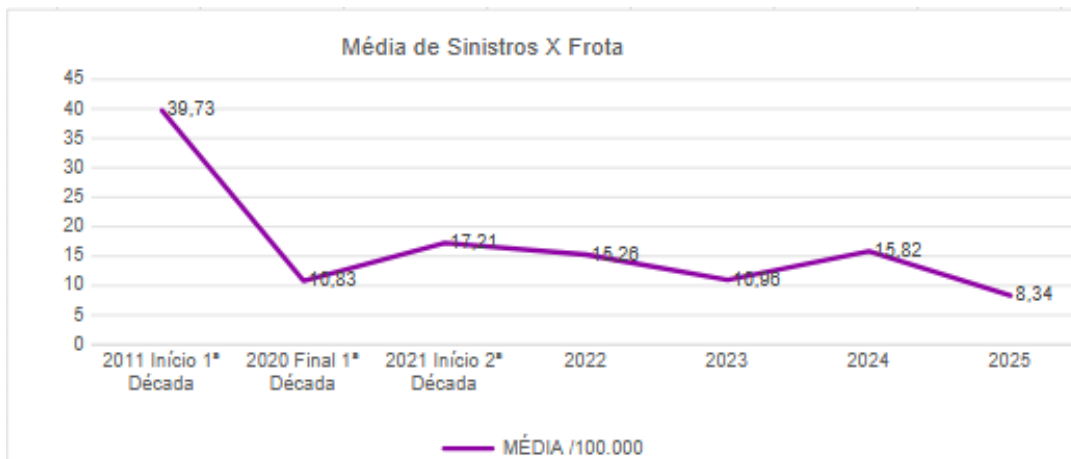
- - Em circulação - veículo que está regularmente cadastrado no Estado
- Registro desativado - veículo com placa antiga, sem movimentação no cadastro desde 2003
- Baixado - veículo tornado sucata ou definitivamente desmontado, cuja condição consta assim assentada no cadastro
- Transferido para outra UF - veículo que foi transferido para outro Estado e cujo registro passa a ser responsabilidade daquele.

No período entre 2020 a 2025, houve um aumento de 8,15% no total da frota. Em relação ao número de sinistros no mesmo período, houve aumento de 3,95%. Do total de veículos da frota, cerca de 59% são Automóveis e, aproximadamente 19% são Motocicletas e similares, seguidos de Utilitários, Caminhonetes e Camionetas, cerca de 16%. O restante distribui-se entre outros tipos de veículos.

Obs.: Como cada órgão tem sua própria metodologia e atualizações em menor ou maior espaço de tempo, os dados podem ser diferentes, no caso Detran/RS, Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, sendo necessária a correção ora apresentada.

MÉDIA DE SINISTROS X FROTA			
ANO	FROTA	SINISTROS	MÉDIA /100.000
2011 Início 1ª Década	118756	46	39,73
2020 Final 1ª Década	166177	18	10,83
2021 Início 2ª Década	168498	29	17,21
2022	170341	26	15,26
2023	173312	19	10,96
2024	176933	28	15,82
2025	179719	15	8,34

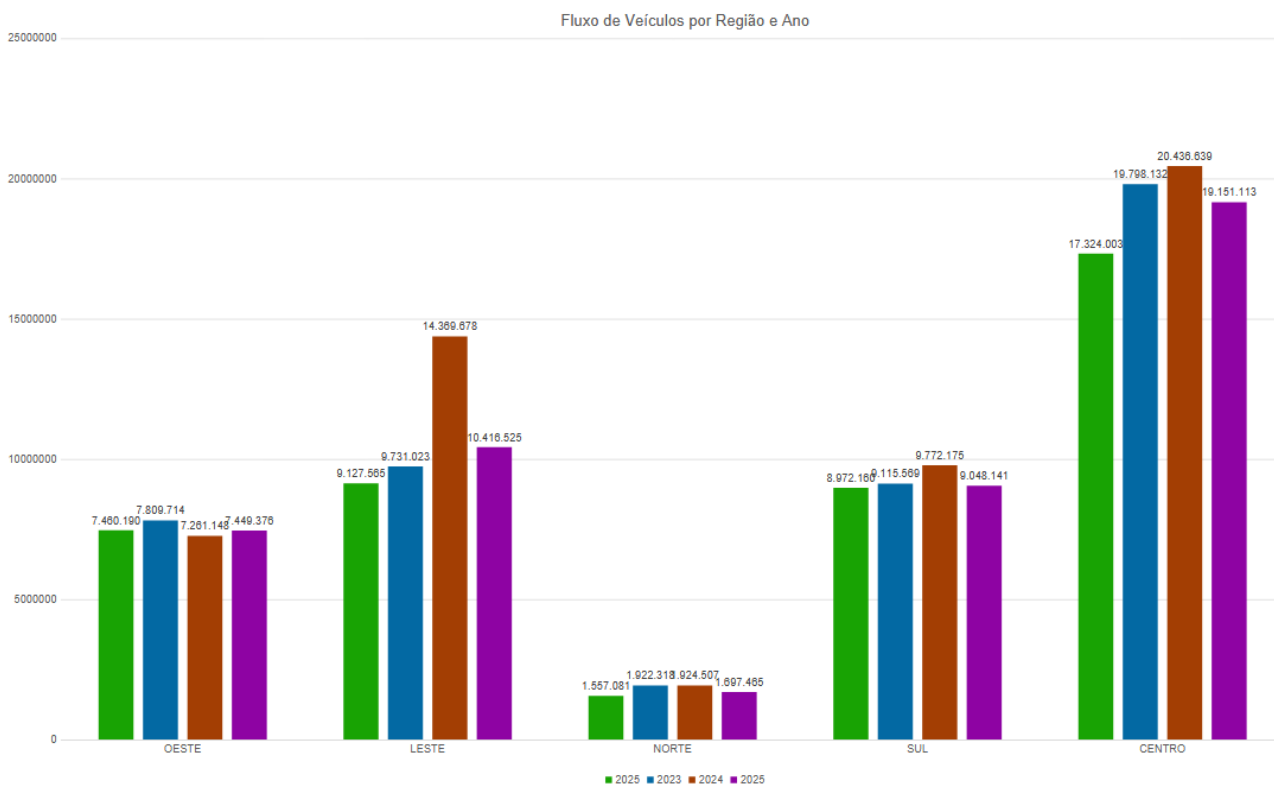
Tab.1. Relação entre a Frota X Sinistros



FLUXO DE VEÍCULOS POR REGIÃO E ANO								
REGIÃO	2022	%	2023	%	2024	%	2025	%
OESTE	7.460.190	16,79%	7.809.714	16,14%	7.261.148	13,51%	7.449.376	15,60%
LESTE	9.127.565	20,54%	9.731.023	20,12%	14.369.678	26,73%	10.416.525	21,81%
NORTE	1.557.081	3,50%	1.922.318	3,97%	1.924.507	3,58%	1.697.465	3,55%
SUL	8.972.160	20,19%	9.115.569	18,84%	9.772.175	18,18%	9.048.141	18,94%
CENTRO	17.324.003	38,98%	19.798.132	40,92%	20.436.639	38,01%	19.151.113	40,10%
TOTAL	44.440.999	100,00%	48.376.756	100,00%	53.764.147	100,00%	47.762.620	100,00%

Tab.2. Fluxo de veículos por região

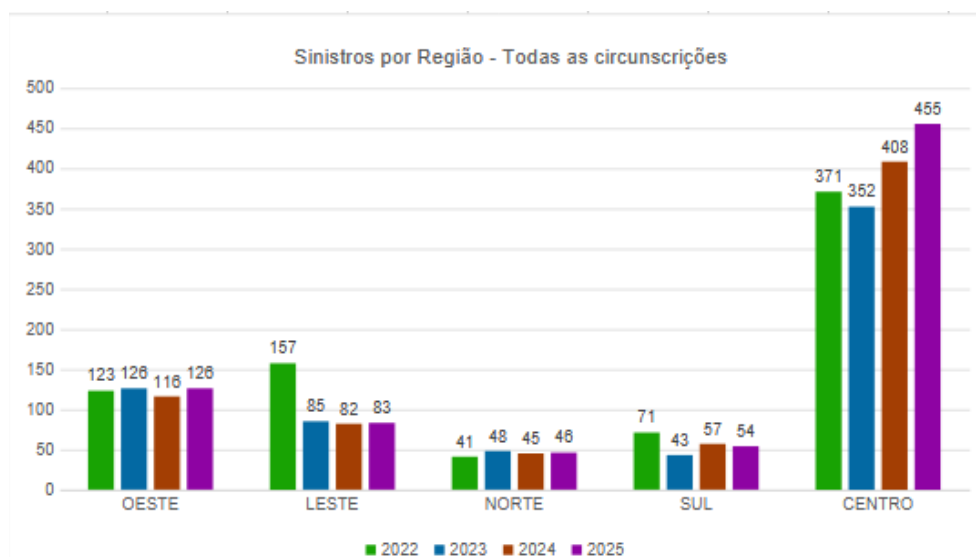
No período analisado, o fluxo de veículos no município, incluindo a malha viária de todas as circunscrições - municipal, estadual e federal, apresentou um aumento de 7,47%. As regiões com maior fluxo de veículos são leste e centro, justificado pela maior população e serviços e entrada/saída. A seguir a região oeste, com grande área militar, populosa e entrada/saída do município.



ÍNDICES DE SINISTROS POR REGIÃO - TODAS AS CIRCUNSCRIÇÕES								
REGIÃO	2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
OESTE	7	26,92%	9	47,37%	9	32,14%	8	53,33%
LESTE	9	34,62%	2	10,53%	6	21,43%	1	6,67%
NORTE	1	3,85%	1	5,26%	2	7,14%	0	0,00%
SUL	2	7,69%	2	10,53%	6	21,43%	2	13,33%
CENTRO	7	26,92%	5	26,32%	5	17,86%	4	26,67%
TOTAL	26	100,00%	19	100,00%	28	100,00%	15	100,00%

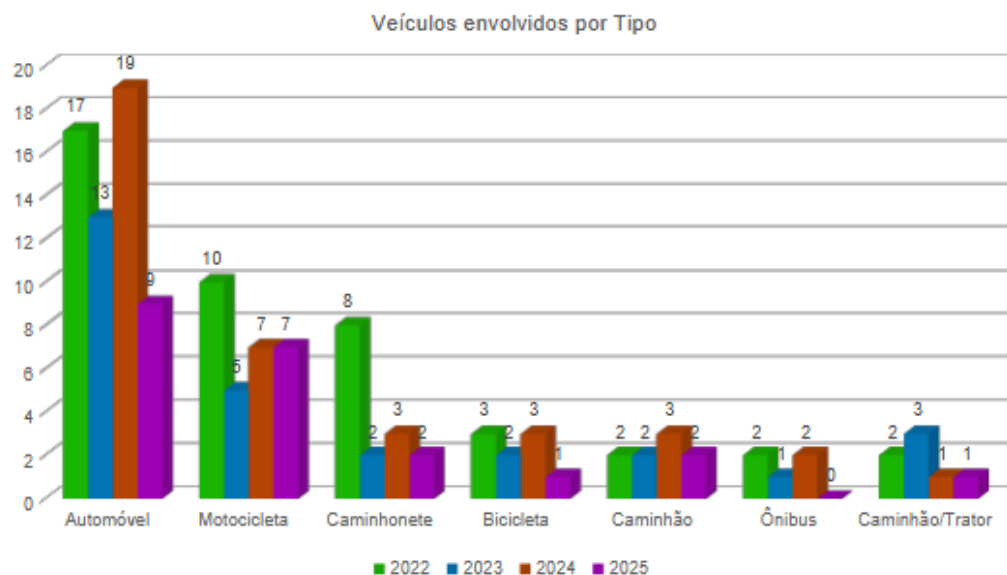
Tab. 3. Sinistros por região

Nas regiões Oeste e Leste apresentam destaque pelo fato de as rodovias serem importantes vias de acesso ou saída, onde se concentram os maiores índices de sinistros com vítimas fatais.



TIPO	VEÍCULOS ENVOLVIDOS POR TIPO									
	2021 Início 2ª Década		2022		2023		2024		2025	
	Qtd		Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
Automóvel			17	38,64%	13	46,43%	19	50,00%	9	40,91%
Motocicleta			10	22,73%	5	17,86%	7	18,42%	7	31,82%
Caminhonete	Não havia a qualificação do dado		8	18,18%	2	7,14%	3	7,89%	2	9,09%
Bicicleta			3	6,82%	2	7,14%	3	7,89%	1	4,55%
Caminhão			2	4,55%	2	7,14%	3	7,89%	2	9,09%
Ônibus			2	4,55%	1	3,57%	2	5,26%	0	0,00%
Caminhão/Trator			2	4,55%	3	10,71%	1	2,63%	1	4,55%
TOTAL			44	100,00%	28	100,00%	38	100,00%	22	100,00%

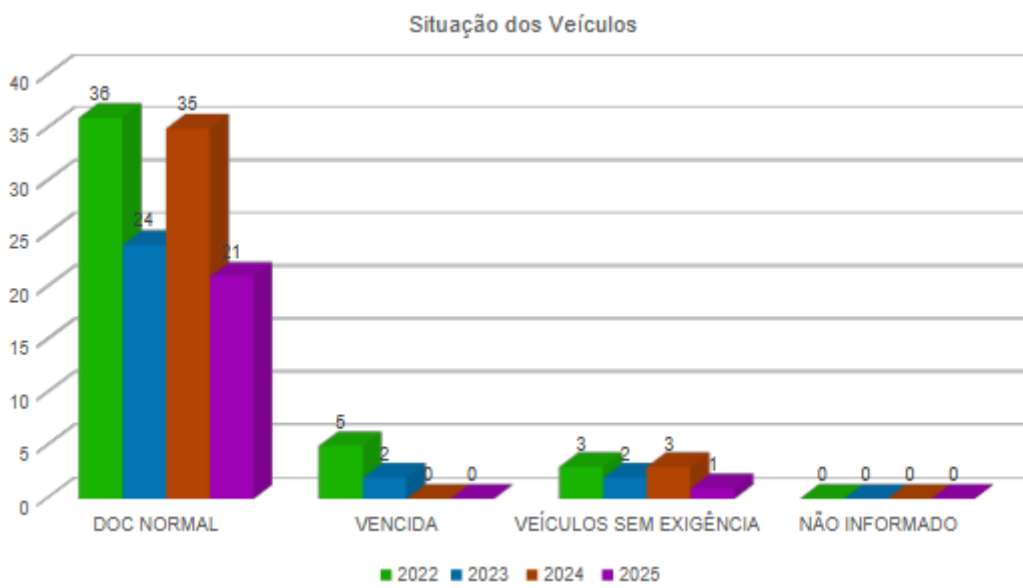
Tab. 2. Sinistros e veículos envolvidos



Ao contrário da sinistralidade com feridos, nos sinistros com vítimas fatais o maior número de veículos envolvidos é de automóveis.

		SITUAÇÃO - VEÍCULO							
SITUAÇÃO	2021 Início 2ª Década	2022		2023		2024		2025	
		Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
DOC NORMAL	Não havia a qualificação do dado	36	81,82%	24	85,71%	35	92,11%	21	95,45%
VENCIDA		5	11,36%	2	7,14%	0	0,00%	0	0,00%
VEÍCULOS SEM EXIGÊNCIA		3	6,82%	2	7,14%	3	7,89%	1	4,55%
NÃO INFORMADO		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTAL		44	100,00%	28	100,00%	38	100,00%	22	100,00%

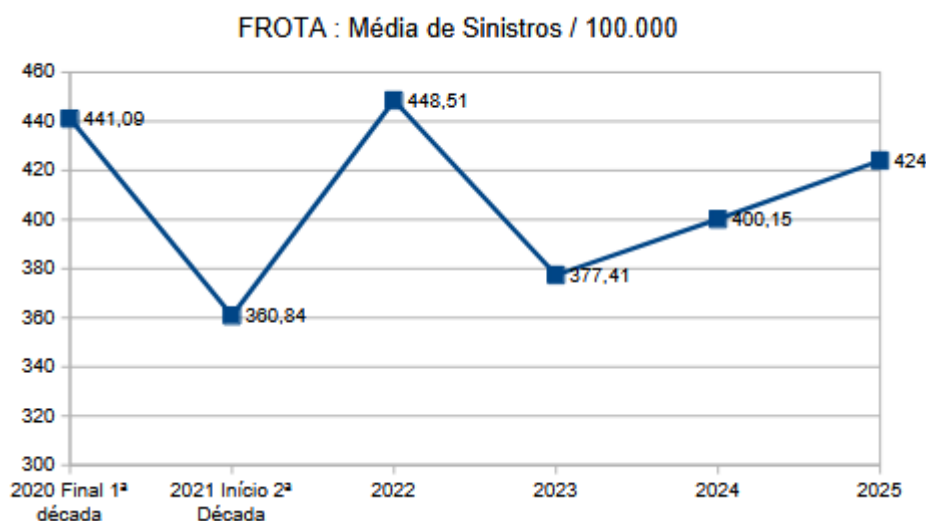
Tab. 3. Situação dos veículos envolvidos - documentação



7.1.2. COM VÍTIMAS DE LESÕES CORPORAIS

TAXA SINISTROS X FROTA MUNICÍPIO			
ANO	FROTA	SINISTROS	MÉDIA/100.000
2011 Início 1ª Década	118.756	NI	
2020 Final 1ª Década	166.177	733	441,09
2021 Início 2ª Década	168.498	608	360,84
2022	170.341	764	448,51
2023	173.312	654	377,41
2024	176.933	708	398,46
2025	179.719	763	424,56

Tab. 1. Relação entre a frota e os sinistros



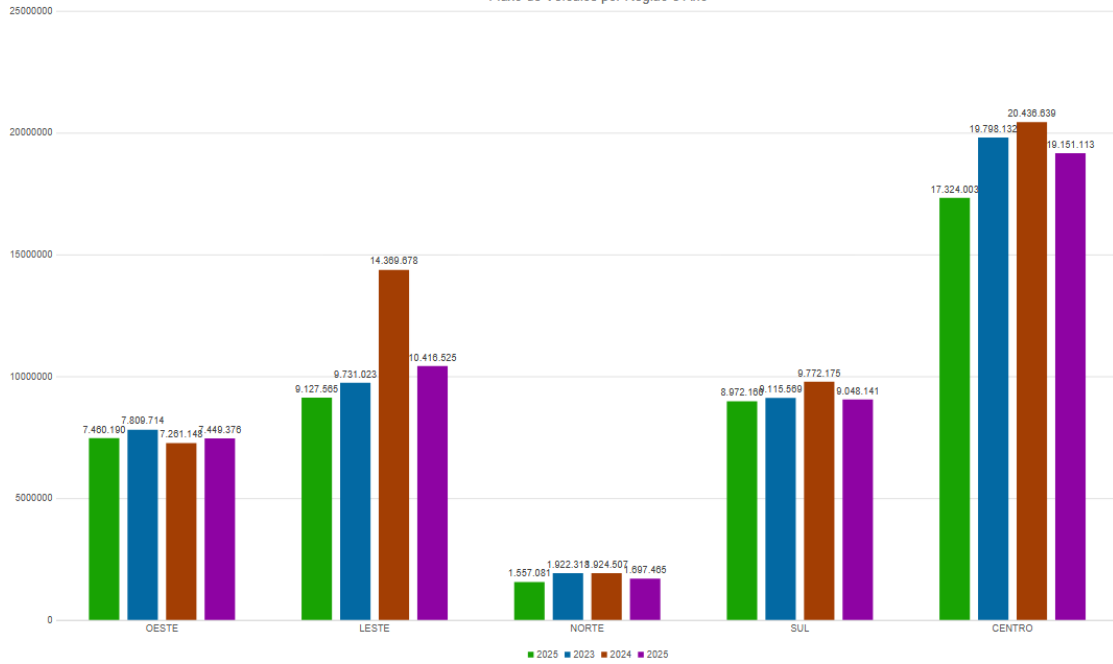
FLUXO DE VEÍCULOS POR REGIÃO E ANO								
REGIÃO	2022	%	2023	%	2024	%	2025	%
OESTE	7.460.190	16,79%	7.809.714	16,14%	7.261.148	13,51%	7.449.376	15,60%
LESTE	9.127.565	20,54%	9.731.023	20,12%	14.369.678	26,73%	10.416.525	21,81%
NORTE	1.557.081	3,50%	1.922.318	3,97%	1.924.507	3,58%	1.697.465	3,55%
SUL	8.972.160	20,19%	9.115.569	18,84%	9.772.175	18,18%	9.048.141	18,94%
CENTRO	17.324.003	38,98%	19.798.132	40,92%	20.436.639	38,01%	19.151.113	40,10%
TOTAL	44.440.999	100,00%	48.376.756	100,00%	53.764.147	100,00%	47.762.620	100,00%

Tab. 2. Fluxo de veículos por região, incluindo todas as circunscrições

No período analisado, últimos 4 anos, o fluxo de veículos no município, incluindo a malha viária de todas as circunscrições - municipal, estadual e federal, apresentou um aumento de 7,47%.

As regiões com maior fluxo de veículos são leste e centro, justificado pela maior população e serviços e entrada/saída. A seguir a região oeste, com grande área militar, populosa e entrada/saída do município.

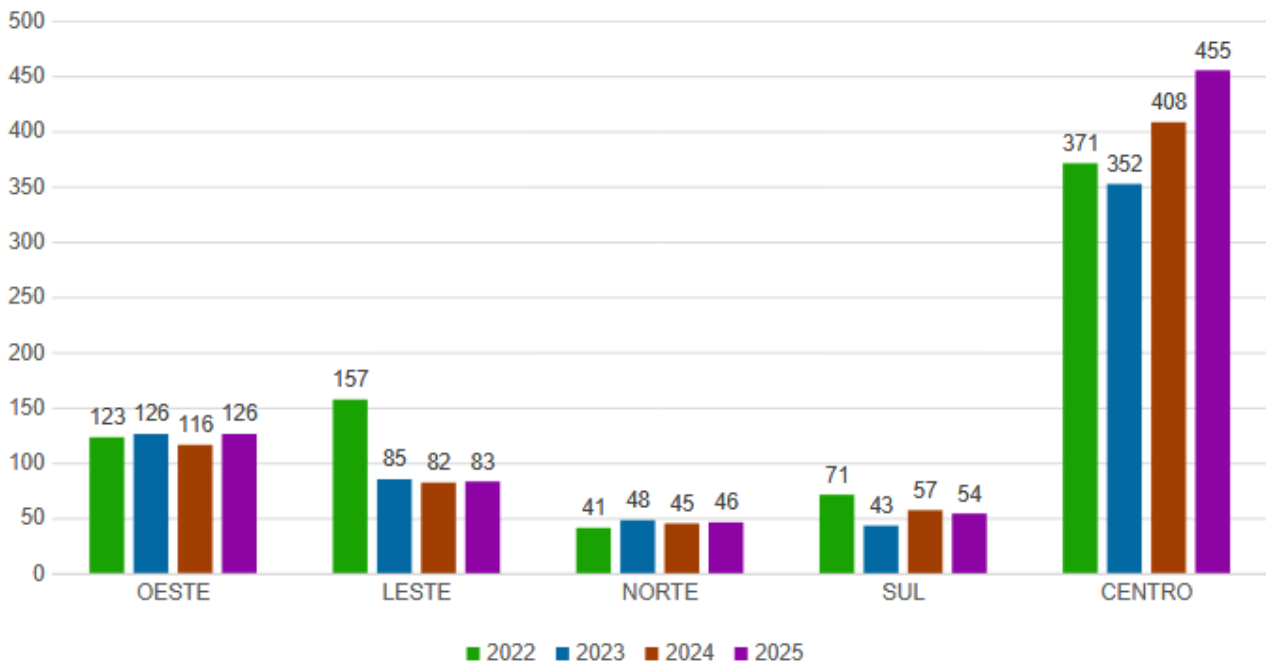
Fluxo de Veículos por Região e Ano



SINISTROS POR REGIÃO - TODAS AS CIRCUNSCRIÇÕES								
REGIÃO	2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
OESTE	123	16,10%	126	19,27%	116	16,38%	126	16,49%
LESTE	157	20,55%	85	13,00%	82	11,58%	83	10,86%
NORTE	41	5,37%	48	7,34%	45	6,36%	46	6,02%
SUL	71	9,29%	43	6,57%	57	8,05%	54	7,07%
CENTRO	372	48,69%	352	53,82%	408	57,63%	455	59,55%
TOTAL	764	100,00%	654	100,00%	708	100,00%	764	100,00%

Tab. 3. Sinistros por região, incluindo todas as circunscrições

Sinistros por Região - Todas as circunscrições

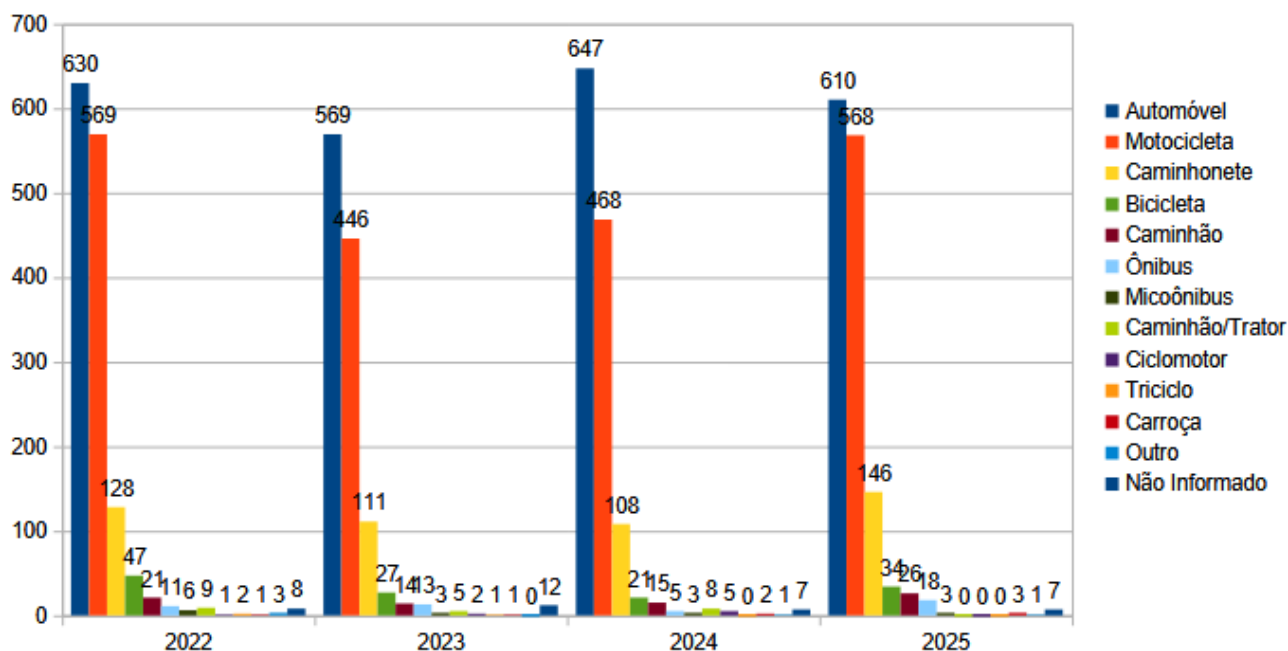


A ocorrência de sinistros por região segue a mesma tendência do fluxo de veículos, não apresentou aumento em relação ao início do período, porém voltou a subir, depois da queda consecutiva em 2 anos, igualando ao número de 2022.

VEÍCULOS ENVOLVIDOS POR TIPO										
TIPO	2021		2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
Automóvel	630	43,87%	569	47,26%	647	50,16%	643	50,00%	610	43,08%
Motocicleta	569	39,62%	446	37,04%	468	36,28%	468	36,39%	568	40,11%
Caminhonete	128	8,91%	111	9,22%	108	8,37%	108	8,40%	146	10,31%
Bicicleta	47	3,27%	27	2,24%	21	1,63%	21	1,63%	34	2,40%
Caminhão	21	1,46%	14	1,16%	15	1,16%	15	1,17%	26	1,84%
Ônibus	11	0,77%	13	1,08%	5	0,39%	5	0,39%	18	1,27%
Micoônibus	6	0,42%	3	0,25%	3	0,23%	3	0,23%	3	0,21%
Caminhão/Trator	9	0,63%	5	0,42%	8	0,62%	8	0,62%	0	0,00%
Ciclomotor	1	0,07%	2	0,17%	5	0,39%	5	0,39%	0	0,00%
Triciclo	2	0,14%	1	0,08%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Carroça	1	0,07%	1	0,08%	2	0,16%	2	0,16%	3	0,21%
Outro	3	0,21%	0	0,00%	1	0,08%	1	0,08%	1	0,07%
Não Inf.	8	0,56%	12	1,00%	7	0,54%	7	0,54%	7	0,49%
TOTAL	1.436	100,00%	1.204	100,00%	1.290	100,00%	1.286	100,00%	1.416	100,00%

Tab.4. Veículos envolvidos por Tipo

Outro indicadores - Veículo

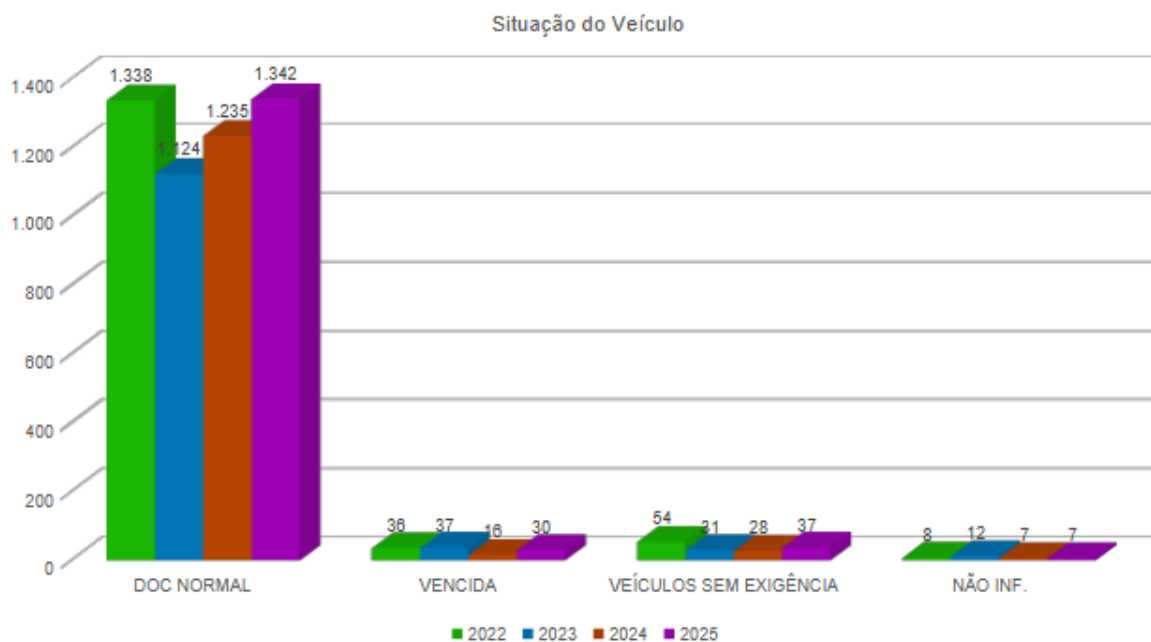


Embora, o número de motocicletas represente aproximadamente 19% da frota total do município, cerca de 40% dos veículos envolvidos são motocicletas, seguido de automóveis, com frota aproximada de 59% e entre 40% e 50% envolvidos em sinistros. Isso demonstra a vulnerabilidade dos ocupantes de motocicletas, que ocupam lugar quase igual aos automóveis nos sinistros, apesar da frota significativamente menor.

Importante destacar:

- Ônibus urbanos envolvidos em sinistros com vítimas feridas, apesar de mostrar percentual baixo em relação aos outros tipos, em 2025 foram 18 ônibus do transporte coletivo.
- Automóvel /táxi, foram 39 envolvidos em sinistros com vítimas.

SITUAÇÃO - VEÍCULO									
		2022		2023		2024		2025	
SITUAÇÃO	2021	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
DOC NORMAL	Não havia a qualificação do dado	1.338	93,18%	1.124	93,36%	1.235	96,03%	1.342	94,77%
VENCIDA		36	2,51%	37	3,07%	16	1,24%	30	2,12%
VEÍCULOS SEM EXIGÊNCIA		54	3,76%	31	2,57%	28	2,18%	37	2,61%
NÃO INF.		8	0,56%	12	1,00%	7	0,54%	7	0,49%
TOTAL		1.436	100,00%	1.204	100,00%	1.286	100,00%	1.416	100,00%



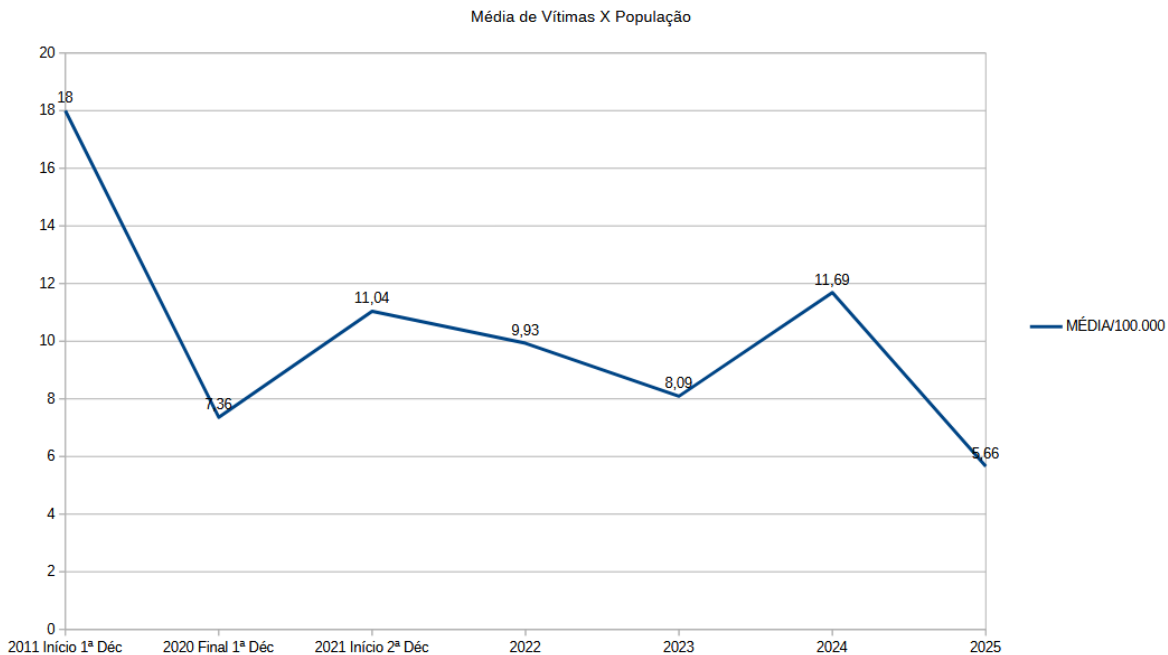
7.2. POPULAÇÃO E A RELAÇÃO COM A SINISTRALIDADE

7.2.1. COM VÍTIMAS FATAIS

VÍTIMAS X POPULAÇÃO			
ANO	HABITANTES	VITIMAS MÉDIA/100.000	
		VITIMAS	MÉDIA/100.000
2011 Início 1ª Década	262.368	47	18
2020 Final 1ª Década	271.633	20	7,36
2021 Início 2ª Década	271.633	30	11,04
2022	271.735	27	9,93
2023	271.735	22	8,09
2024	282.244	33	11,69
2025	282.395	16	5,66

Tab.1. Taxa de vítimas fatais em relação ao número de habitantes

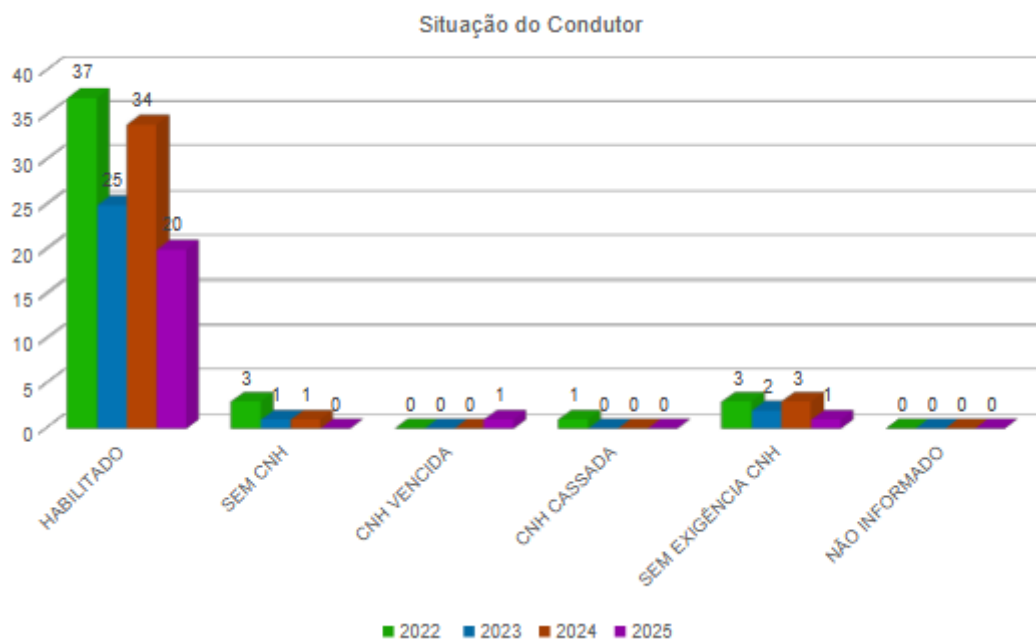
Embora os números absolutos tenham demonstrado oscilação no período analisado, a taxa média de mortes em 2025, apresentou o menor índice.



PERFIL DOS CONDUTORES - VÍTIMAS FATAIS

SITUAÇÃO	SITUAÇÃO - CONDUTOR									
	2021 Início 2ª Década	2022		2023		2024		2025		
		Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	
HABILITADO		37	84,09%	25	89,29%	34	89,47%	20	90,91%	
SEM CNH	Não havia a qualificação do dado	3	6,82%	1	3,57%	1	2,63%	0	0,00%	
CNH VENCIDA		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	4,55%	
CNH CASSADA		1	2,27%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
SEM EXIGÊNCIA CNH		3	6,82%	2	7,14%	3	7,89%	1	4,55%	
NÃO INFORMADO		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	
TOTAL		44	100,00%	28	100,00%	38	100,00%	22	100,00%	

Tab. 2. Situação dos condutores envolvidos



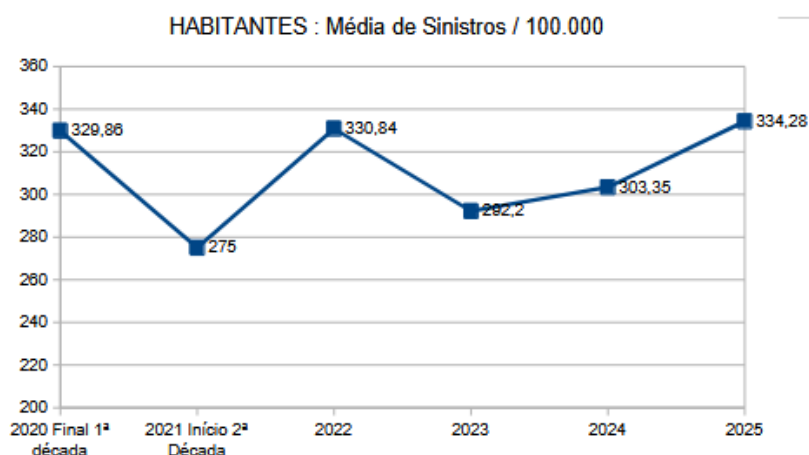
Apesar dos números mostrarem que apenas cerca de 2% a 3% dos veículos estava circulando sem a documentação em dia, ainda é um número inadmissível quando se trata, não somente da legalidade, mas da segurança das pessoas.

7.2.2. COM LESÕES CORPORAIS

TAXA DE VÍTIMAS X POPULAÇÃO MUNICÍPIO			
ANO	HABITANTES	VITIMAS	MÉDIA/100.000
2011 Início 1ª Década	262.368	NI	
2020 Final 1ª Década	271.633	896	329,86
2021 Início 2ª Década	271.633	746	275
2022	271.735	899	330,84
2023	271.735	794	292,2
2024	282.240	859	304,35
2025	282.395	944	334,28

Tab. 1. Taxa de vítimas pela população do município

Em relação ano de 2020, quando teve início a análise desses dados, houve um aumento de 5,35% em número absoluto de vítimas.

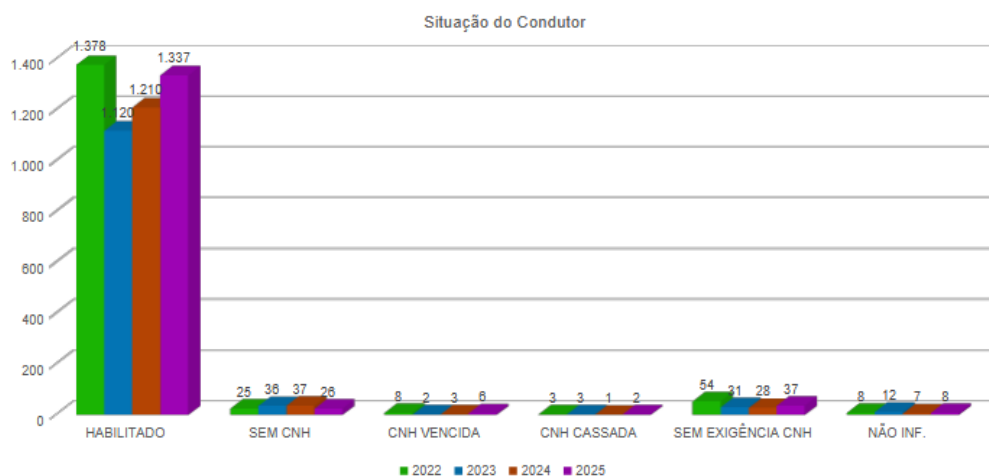


PERFIL DOS CONDUTORES

SITUAÇÃO	2022		2023		2024		2025	
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%
HABILITADO	1.378	93,36%	1.120	93,02%	1.210	94,09%	1.337	94,42%
SEM CNH	25	1,69%	36	2,99%	37	2,88%	26	1,84%
CNH VENCIDA	8	0,54%	2	0,17%	3	0,23%	6	0,42%
CNH CASSADA	3	0,20%	3	0,25%	1	0,08%	2	0,14%
SEM EXIGÊNCIA CNH	54	3,66%	31	2,57%	28	2,18%	37	2,61%
NÃO INF.	8	0,54%	12	1,00%	7	0,54%	8	0,56%
TOTAL	1.476	100,00%	1.204	100,00%	1.286	100,00%	1.416	100,00%

Tab. 1. Situação - habilitação - dos condutores

Aproximadamente, entre 1,5% e 4% dos condutores estavam dirigindo sem habilitação, vencida ou cassada.



8. CUSTOS DOS SINISTROS E VÍTIMAS DE TRÂNSITO

CUSTOS MÉDIOS SEGUNDO A GRAVIDADE DO SINISTRO								Percentual de aumento de custos em 2025 em relação ao Final da 1ª Década
Vítimas	Custos 2019	Custos 2020 - Final 1ª Década	Custos 2021 - Início 2ª Década	Custos 2022	Custos 2023	Custos 2024	Custos 2025	
Tx IPCA acm		4,52%	10,06%	5,78%	4,62%	4,83%	4,26%	%
Ilesas	R\$ 1.364,58	R\$ 1.426,22	R\$ 1.569,71	R\$ 1.660,52	R\$ 1.737,25	R\$ 1.899,58	1903,84	33,48%
Feridos Leves	R\$ 10.640,63	R\$ 11.121,30	R\$ 12.240,22	R\$ 12.948,29	R\$ 13.546,65	R\$ 14.812,45	R\$ 15.443,46	38,86%
Feridos Graves	R\$ 157.212,67	R\$ 164.314,43	R\$ 180.846,27	R\$ 191.307,87	R\$ 200.148,40	R\$ 218.850,22	R\$ 228.173,24	38,86%
Mortos	R\$ 544.362,08	R\$ 568.952,55	R\$ 626.195,43	R\$ 662.419,59	R\$ 693.030,66	R\$ 757.787,30	R\$ 790.069,03	38,86%

Dados conforme metodologia do IPEA - 2025

Os custos dos sinistros e vítimas de trânsito, são calculados com base nos levantamentos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), através de uma metodologia de "estimativa simplificada" para atualizar os parâmetros de custos históricos, ajustados pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do IBGE. A metodologia do Ipea é reconhecida por avaliar o impacto total (custo social), englobando custos diretos e indiretos, com destaque para a perda de produção das vítimas e custos hospitalares ao SUS.

8.1. Impactos Socioeconômicos

8.1.1. Perda de Produção (Custo Humano): Esta é a maior parte do custo, calculada com base na idade das vítimas, expectativa de vida e rendimento médio, considerando o que a pessoa deixará de produzir devido à morte ou invalidez.

8.1.2. Custos Hospitalares e de Saúde: Levantamentos com base no Sistema de Informação - Datasus, considerando internações, procedimentos de alta complexidade e tratamentos multiprofissional e/ou de longo prazo.

8.1.3. Danos Patrimoniais: Estimativa dos custos de reparo dos veículos envolvidos e danos à infraestrutura viária.

8.1.4. Custos Administrativos: Inclui gastos com polícias, bombeiros, sistema judicial e seguros, entre outros.

8.2. Impactos na Saúde

8.2.1. SUS: em 2024 foram gastos cerca R\$ 449 milhões apenas com internações de vítimas de sinistros de trânsito.

8.3. Impacto Social Total: O impacto social total dos sinistros de trânsito é um dos maiores desafios de saúde pública e desenvolvimento do país, que engloba custos hospitalares, danos patrimoniais, ambientais, perda de produtividade, indenizações e gastos materiais.

8.4. Custo Total: Estima-se que o custo total dos sinistros de trânsito representam uma perda de aproximadamente 1% do PIB brasileiro por ano.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As pessoas, sejam quaisquer atores no cenário do trânsito, precisam entender que cada atitude pode gerar consequências irreversíveis e custos que todos pagam. Porém, a dor, a perda e sofrimento humano, vidas ceifadas, famílias desestruturadas e histórias interrompidas são as consequências mais graves dos sinistros de trânsito. Os impactos dos altos índices de vítimas de trânsito afetam todo o círculo familiar, social e econômico.

A coleta, gestão e análise de dados é um importante instrumento para o desempenho da mobilidade e um trânsito seguro e direcionamento de ações sobre os principais fatores de risco e grupos de vítimas no trânsito, com base no tripé do trânsito: educação, fiscalização e engenharia. Entretanto, trânsito seguro não é só isso: é responsabilidade compartilhada, ao mesmo tempo que é responsabilidade individual. Investir em ações que combinem a proteção com a abordagem dos principais fatores e condutas de risco identificados pode salvar muitas vidas e reduzir significativamente o número de sinistros fatais.

À vista disso, através dos dados apresentados nesse relatório, demonstra-se a necessidade urgente da coordenação e integração entre políticas públicas, ações e intervenções, com a responsabilidade solidária, fundamental para melhorar a segurança no trânsito e proteger todos os usuários das vias.



ABRIL/2026