

PLANO ESTADUAL DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ
2025-2030
Versão Preliminar

Curitiba, 2025

Governo de Estado do Paraná
Versão Preliminar

Carlos Massa Ratinho Júnior
Governador do Estado do Paraná

João Carlos Ortega
Chefe da Casa Civil e
Coordenador do GT PNATRANS PR

Adriano Furtado
Diretor-Presidente do DETRAN PR e
Secretário Executivo do GT PNATRANS PR

ENTIDADES MEMBRO DO GT PNATRANS PARANÁ

Casa Civil

Secretaria das Cidades – SECID

Secretaria da Comunicação do Paraná – SECOM

Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior - SETI

Secretaria de Estado da Educação – SEED

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SEIL

Secretaria de Estado de Saúde do Paraná - SESA

Secretaria de Segurança Pública do Paraná - SESP

Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT

Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT

Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná – CELEPAR

Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN

Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná - DER

Departamento de Trânsito do Estado do Paraná - DETRANPR

Polícia Rodoviária Federal – PRF

Polícia Militar do Estado do Paraná - PMPR

Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual - BPRV

Batalhão de Polícia de Trânsito - BPTRAN

Polícia Científica do Estado do Paraná - PCPPR

Polícia Civil do Estado do Paraná - PCPR

Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Paraná - CBMPR

Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Sinistros e Segurança no Trânsito do Estado do Paraná - Programa Vida no Trânsito do Paraná - PVT/PR

Comissão Municipal Intersetorial de Segurança no Trânsito de Curitiba PR - Programa Vida no Trânsito - PVT Curitiba

Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito de Curitiba PR - SMDT

Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina PR – CMTU

Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – TRANSITAR Cascavel

Conselho Paranaense de Ciclomobilidade - CONCICLO

Ministério Público do Paraná - MP PR
Associação Brasileira de Segurança Viária – ABSeV
Associação Paranaense dos Organismos de Inspeção – APOIA
Federação Empresas Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR
Junta Comercial do Paraná - JUCEPAR
Ordem dos Advogados do Brasil - OAB PR
Observatório Nacional de Segurança Viária – ONSV
Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST SENAT

ORGANIZAÇÃO

Caroline Andreatta - Detran/PR
Cristiane Baecker Avila - PVT/PR e Detran/PR
Marcel Cabral - Detran/PR
Luciana Penteadó - ABSeV

ELABORAÇÃO

Caroline Andreatta - Detran/PR
Cristiane Baecker Avila – Detran/PR e PVT/PR
Fabiana Paim Andrade - Detran/PR
Giovana Fratin – SESA/PR
Jefferson Artigas Guerra - DER/PR
Luciana Penteadó - ABSeV
Marcel Cabral Costa- Detran/PR
Roderjan Alves Rodrigues - PRF

COLABORAÇÃO

Ana Paula Burkot Herman - SECOM/PR
Carine Côas – DETRAN/PR
Caroline Pereira Chalegre – ANTT
Daniel Higuchi - DETRAN/PR
Douglas Bienert – OAB
Edgar Dias Santana - PCPR
Eligiane dos Santos Silva – Cetran/PR
Edilson José de Lara - SMDT Curitiba/PR
Gabriel Rodrigues Soares – Cetran/PR
Giovana Fratin – SESA
Gefferson Alexandre Fernandes de Freitas – SESA
Juliano da Paixão Custódio - SESA
Kelly Helena Correia Klein - PVT/PR
Laercio Voloch - CMTU Londrina/PR
Luciane Ribeiro dos Santos de Moura – Transitar Cascavel/PR
Marcelo Luiz Hümmelgen – CELEPAR
Marcos Adolpho Frederick Moro Galeazzi – CBM/PR – *In memoriam*
Maria Cristina Dias Bittencourt – SEED/PR
Mariana Ulysea de Quadros – Polícia Científica do Paraná
Régis Nishimoto - Perkons S.A
Tatiana Gomara Neves – PVT/PR e SESA/PR
Tenente-Coronel QOPM Gustavo Dalledone Zancan - BPRv

REVISÃO

Anelise Schmitz – UFPR

Francisco Vieira Garonce - INPROTRAN

Jorge Tiago Bastos - ONSV e UFPR

Julyana Nogueira – DETRAN/PR

Victor Pavarino – OPAS

Thais Oliveira - DETRAN/PR

APRESENTAÇÃO

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito para o Estado do Paraná, 2024-2030 (PETRANS/PR) surge como uma resposta abrangente e integrada à necessidade de aprimorar a segurança no trânsito e promover a mobilidade sustentável no Estado. Este plano não apenas reflete a importância crítica de garantir vias mais seguras para todos os usuários, mas também almeja alinhar as ações estaduais com os padrões e diretrizes estabelecidos pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), estabelecido pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

O PETRANS/PR é projetado para organizar e reunir o planejamento, a orientação e a mobilização necessários para a implementação de ações estratégicas que visem a redução significativa dos sinistros de trânsito. Através da análise do cenário atual e das tendências temporais dos sinistros, bem como da identificação dos fatores de risco e proteção, o plano estabelece metas claras e ações específicas para a prevenção de sinistros e a promoção de uma mobilidade segura e sustentável.

Reflete a pluralidade de situação e atuações dentro do Estado. A construção deste plano é um esforço coletivo que envolve a mobilização de gestores, profissionais e serviços de diversas áreas, incluindo o Sistema Nacional de Trânsito, educação, administração, saúde e segurança pública, tanto em nível estadual quanto municipal. O objetivo é engajar todos os atores em uma ação coordenada para melhorar a qualidade de vida da população e a segurança no trânsito, promovendo um ambiente de trânsito mais seguro e sustentável para todos os paranaenses.

Um dos pilares fundamentais deste plano é a adoção da estratégia Visão Zero, uma abordagem comprovada implementada pioneiramente na Suécia e que busca a eliminação de lesões fatais e graves no sistema de trânsito. Além disso, o PETRANS/PR está alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), refletindo um compromisso com o desenvolvimento de políticas públicas mais efetivas, integradas e sustentáveis.

Este documento é um guia estratégico para a implementação das políticas de segurança no trânsito e estabelece uma estrutura (*framework*) robusta para o monitoramento e a avaliação contínua das ações, assegurando que as metas sejam alcançadas e ajustadas conforme necessário.

Convidamos todos os paranaenses a se envolverem ativamente na execução deste plano, contribuindo para a construção de um sistema de transporte mais seguro e eficiente no Estado do Paraná.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	07
2. O Estado do Paraná: Panorama Demográfico.....	23
3. Panorama de Segurança Viária e Mobilidade.....	25
4. Metas e Indicadores.....	71
5. Ações Estratégicas para Segurança Viária e Promoção da Mobilidade Sustentável.....	82
6. Monitoramento e Avaliação.....	86
7. Recomendações e Considerações Finais.....	87
8. Referências.....	88

1. INTRODUÇÃO

1.1 Histórico

Em 23 de setembro de 1997, foi instituído o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) pela Lei nº 9.503. Esse código trouxe como princípios a preservação da vida, a proteção do meio ambiente e o incentivo aos modos de transporte não motorizados, alinhando-se com a Constituição Federal de 1988. O CTB foi uma resposta ao grave problema da falta de segurança no trânsito no país e às fatalidades decorrentes de sinistros de trânsito, configurando-se como um Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida (Brasil, 2010)¹.

Segundo o Mapa da Violência (Waiselfisz, 2014)², houve uma redução na mortalidade por lesões de trânsito entre 1997 e 2000, atribuída ao novo CTB, especialmente entre a população jovem (15 a 29 anos), que era a mais afetada. No entanto, na virada do milênio, os índices voltaram a crescer.

As Nações Unidas no ano 2000 aprovaram a Declaração do Milênio, na qual os países signatários assumiram a incumbência de trabalharem juntos na construção de um mundo mais seguro, próspero e justo, estabelecendo os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, os quais deveriam ser atingidos até 2015, sendo um dos Objetivos a redução da mortalidade infantil (Nações Unidas, 2025)³. Entre as principais causas de mortalidade infantil estavam as violências, inclusive a violência de trânsito (Brasil, 2009)⁴.

Buscando ainda respostas ao problema de mortes e lesões de trânsito, em 2001 foi lançada pelo Ministério da Saúde a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (Portaria nº 737, de 16 de maio de 2001), com intuito de contribuir na redução de mortes e lesões de trânsito. Já em 2003, o mesmo Ministério implantou a Política Nacional de Atenção às Urgências (Portaria n.º 1863, de 29 de setembro de 2003), com objetivo de melhorar a qualidade e ampliar os atendimentos pré, intra e pós-hospitalares de vítimas como as de trânsito (Brasil, 2009)⁵.

No Estado do Paraná, o Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) alinhado com as demandas sociais realizou na primeira década do milênio, publicações como a revista

-
- 1 BRASIL. Câmara dos Deputados. Centro de Documentação e Informação. **Código de Trânsito Brasileiro**. 4. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2010. Disponível em: <https://transparenciaoficial.com/publish/Codigo%20de%20Transito%20Brasileiro-_65c28_Codigo%20de%20Transito%20Brasileiro.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2025.
 - 2 WAILFISZ, Julio Jacobo. Mapa da Violência: Os Jovens do Brasil. **Secretaria-Geral da Presidência da República et al.** Brasília, 2014. Disponível em: <https://www.icict.fiocruz.br/sites/www.icict.fiocruz.br/files/Mapa2014_JovensBrasil.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2025.
 - 3 BRASIL. Nações Unidas Brasil. **Os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio**. Brasília: Nações Unidas Brasil, 2010. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/66851-os-objetivos-de-desenvolvimento-do-mil%C3%A3nio>>. Acesso em: 07 mar. 2025.
 - 4 BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Viva: vigilância de violências e acidentes, 2006 e 2007**. Brasília: Ministério da Saúde, 2009. Disponível em: <https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva_vigilancia_violencias_acidentes.pdf>. Acesso em: 07 mar 2025.
 - 5 BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Viva: vigilância de violências e acidentes, 2006 e 2007**. Brasília: Ministério da Saúde, 2009. Disponível em: <https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva_vigilancia_violencias_acidentes.pdf>. Acesso em: 07 mar 2025.

Detrânsito (Detran/PR, 2005, 2006 e 2007) e o Manual de Habilitação: Comportamento no Trânsito (Detran/PR, 2003). Essas iniciativas visavam abordar temas como segurança, preservação da vida e do meio ambiente no trânsito, demonstrando o compromisso com a redução de mortes e lesões de trânsito, em consonância com o novo CTB.

No ano de 2004, a Organização das Nações Unidas (ONU) delegou à para a Organização Mundial da Saúde (OMS) o compromisso de ordenar esforços voltados à segurança no trânsito. Houve então duas conferências globais de Segurança no Trânsito nos anos de 2009 e 2015, as quais resultaram nas Declarações de Moscou e de Brasília (Pavarino, 2016)⁶.

No Brasil, em 2010 foi publicada a Portaria Interministerial nº 2268, de 10 de agosto de 2010, com a finalidade de realizar o acompanhamento da implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito. Este projeto foi implementado em 2011 na capital Curitiba com apoio de órgãos do Estado. O Projeto Vida no Trânsito (PVT) foi um desdobramento do Projeto RS-10 (*Road Safety in Ten Countries*), financiado pela Bloomberg Philanthropies entre 2010-2014, reunindo governos e um consórcio de parceiros, coordenados pela Organização Mundial da Saúde - OMS. Após 2014 o PVT seguiu como iniciativa coordenada pelo Ministério da Saúde e executada pelos governos dos Estados e Municípios brasileiros.

Em 2013, o Paraná criou a primeira Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, Decreto Estadual nº 8386/2013, coordenada pelo Detran/PR e pela Secretaria de Estado da Saúde (SESA), com a participação de entes estaduais, federados e a sociedade acadêmica e civil organizada. Propondo uma agenda intersetorial para o Estado, em atividade desde então.

O Governo do Paraná instituiu em 25 de maio de 2015 o Programa Paranaense de Mobilidade por Bicicleta e criou o Conselho Paranaense de Ciclomobilidade – CONCILO para tratar do Programa. O CONCILO é um órgão colegiado, de caráter consultivo e deliberativo na sua área de competência, sob a coordenação do Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN. A finalidade do Programa é implementar ações para consolidar a utilização da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e de lazer no Estado do Paraná, bem como desenvolver a cidadania, a segurança viária, a saúde e a educação no trânsito, além do Turismo Sustentável no Estado (Decreto Estadual nº 1517/2015, alterado pelo Decreto 1397, de 14 de maio de 2019).

Ainda na Primeira Década de Segurança no Trânsito da ONU, foi criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. O qual propôs uma forma de atuação sinérgica e com uma proposta de ser revisado periodicamente (Pnatrans, 2021-2030 – Terceira Versão, Resolução Contran nº 1004, de 21 de dezembro de 2023). Após a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária (em Estocolmo, 2020), o Pnatrans (2018) foi detalhadamente revisado, de modo a atualizar-se e alinhar-se com os preceitos e metas definidos para a 2ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030).

6 PAVARINO FILHO, Roberto Victor. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciência & Saúde**, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1413-812320152112.15942016>>. Acesso em 28 set. 2020.

No início de 2020 acontece a Pandemia de COVID-19 e em maio o CONCICLO lança o Manual para Implantação de Ciclofaixas Temporárias em Tempos de Covid-19: Rua Para Todos (Paraná, 2020). O objetivo era incentivar o uso do transporte individual por bicicleta por meio da implantação de ciclofaixas temporárias nos municípios paranaenses, como forma de reduzir a aglomeração de pessoas no transporte público coletivo e contribuir com estratégias de combate à Covid-19.

Em 20 de setembro de 2021 o Estado do Paraná foi o primeiro a assinar a adesão ao Pnatrans, a formalização ocorreu no evento de abertura da Semana Nacional de Trânsito, reafirmando o compromisso do Estado em construir um trânsito mais seguro para seus cidadãos, contribuindo na consolidação de uma Agenda Intersetorial de Segurança no Trânsito para o Estado.

No início de 2022, em 21 de janeiro, ocorreu a primeira reunião, que teve como pauta principal a apresentação de ações e estratégias desenvolvidas pelo Governo do Estado do Paraná, para o alcance das metas e objetivos do PNATRANS. Participaram desta primeira discussão: a Secretaria Nacional de Trânsito, o Ministério da Infraestrutura, o Detran/PR, as Secretarias de Estados de Educação e de Saúde, o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), a Polícia Civil, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran), Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRV), Secretaria de Trânsito de Curitiba (Setran), Secretaria de Trânsito de Umuarama (Umutrans) e Observatório Nacional de Segurança Viária.

No mesmo ano foi instituído o Grupo Técnico Interinstitucional para implantação das ações previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito no Estado do Paraná (GT Pnatrans-PR), através do Decreto nº 12.209, de 20 de setembro de 2022, atualizado pelo Decreto nº 5629, de 29 de abril de 2024. No dia 29 de novembro de 2022 ocorreu o VII Fórum Estadual do Programa Vida no Trânsito do PR (PVT/PR), o qual teve como tema principal a Convergência das Agendas do PVT e Pnatrans rumo à Visão Zero, como forma de estimular a discussão pelos entes municipais, federais e estaduais no Estado.

De acordo com o Edital Senatran nº 54/2023, publicado em 30 de novembro de 2023, o Paraná venceu em 3 categorias o Prêmio Senatran 2023: O Detran/PR e DER/PR receberam o primeiro lugar na Categoria Instância Estadual I - Pnatrans, a qual premia às ações de governança e execução do Pnatrans. O Detran/PR ainda ficou em 1º lugar na Categoria II - Aprimoramento do Registro Nacional de Estatística de Trânsito (RENAEST). E a Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU/Londrina) foi premiada com o primeiro lugar na Categoria Instância Municipal I - Pnatrans.

Em 2024 foi publicado o Regimento Interno do GT Pnatrans PR (Resolução nº 01, de 26 de junho de 2024) e o GT Pnatrans PR contou com 33 órgãos e instituições componentes e 47 pautas/assuntos debatidos. Desde a criação do GT houve a implementação de 06 grupos de trabalho organizacional (GTO), de nível tático, um para cada pilar do Pnatrans, e ocorreram 18 reuniões do GT Pnatrans PR, de nível estratégico (10 em 2024 e 8 em 2023).

A Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU/Londrina) foi premiada novamente com o primeiro lugar na Categoria Instância Municipal I - Pnatrans no

ano de 2024. E a Aluna Isabella Alves Costa e a Professora Orientadora Anelise Schmitz receberam a premiação de primeiro lugar na Categoria VII - Desenvolvimento de soluções e/ou projetos inovadores relacionados à infraestrutura viária, com objetivo finalístico voltado à segurança no trânsito. O trabalho analisou dados de acidentes ferroviários, por meio de mapas de calor e de cluster para identificar as áreas críticas, em Curitiba, com maior incidência de acidentes, com o objetivo de analisar a segurança do ramal ferroviário Pinhais - Engenheiro Bley, parte do Corredor 5 que conecta Maringá a Paranaguá, operado pela Rumo Malha Sul (Edital n.º 49, de 29 de julho de 2024).

Assim, o GT Pnatrans PR entendeu ser fundamental a criação do Plano Estadual de Segurança no Trânsito para o Estado, para contribuir na governança das atividades no Estado e permitir a sinergia necessária para o alcance da meta de preservação da vida em todo o Estado, iniciando a elaboração do documento em 2024.

1.2 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Agenda 2030

Os 193 países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU), sendo o Brasil um destes, celebraram em 2015 um acordo que se constitui num plano de ação global, chamado de Agenda 2030. Esta agenda incluía 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), e em 2024 foi incluído o ODS 18 sobre Igualdade Étnico-Racial. Este documento representa um compromisso global para enfrentar desafios comuns e promover o desenvolvimento sustentável (Nações Unidas Brasil, 2025)⁷.

FIGURA 1. OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL



Fonte: Nações Unidas do Brasil.

7 BRASIL. Nações Unidas Brasil. **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. Brasília: Nações Unidas Brasil, 2015. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>>. Acesso em: 18 fev. 2025.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável foram construídos sobre o legado dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, como forma de alcançar as metas não atingidas. Os ODS buscam consumir os direitos humanos de todos, alcançar a igualdade de gênero e o empoderamento das mulheres e meninas. Eles são integrados e indivisíveis, e devem ser trabalhados de forma conjunta, conciliam três dimensões do desenvolvimento sustentável: a econômica, a social e a ambiental (id, ibid.).

A Agenda 2030 se baseia em cinco princípios orientadores: Pessoas, planeta, prosperidade, paz e parcerias. Dos 17 objetivos iniciais e 169 metas propostas pelos ODS, 150 foram selecionadas como aplicáveis no Paraná, como a meta 3.6 que prevê a redução de 50% das mortes e lesões por sinistros de trânsito (Paraná, 2024).

Além do ODS 3 Saúde e Bem-Estar, com o qual o PETRANS/PR está diretamente relacionado, o plano também contribui com os ODS 4 Educação de Qualidade - em especial ao 4.7 que busca garantir que todos os alunos tenham educação para o desenvolvimento sustentável e estilos de vida sustentáveis, direitos humanos, igualdade de gênero, promoção de uma cultura de paz e não-violência, cidadania global, e valorização da diversidade cultural e da contribuição da cultura para o desenvolvimento sustentável (id, ibid.). Esta educação também envolve a educação para o trânsito, além da aquisição de conhecimentos e habilidades para escolher a mobilidade ativa e os modos de transporte coletivo para um estilo de vida sustentável; educação para entender o direito de ter a vida preservada no trânsito, do acesso à cidade e seus equipamentos; e de educação para a paz⁸ no trânsito.

Ao ODS 5 Igualdade de Gênero, o PETRANS pode contribuir principalmente quando se observa pelo prisma do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o qual expõe que por

(...) razões socioeconômicas e culturais, as mulheres possuem menor acesso aos automóveis. Na América Latina e Caribe, esse grupo corresponde a cerca de 50% dos usuários de transporte público. Apesar disso, a infraestrutura do sistema não reflete as necessidades do público, como a presença de estações de ônibus melhores iluminadas e seguras, localizadas mais próximas aos destinos dos centros comerciais e a determinação de ações preventivas efetivas contra a violência de gênero nos transportes (BID, 2022, p. 19 e 20).

Em relação ao ODS 11 Cidades e Comunidades Sustentáveis se observa uma relação direta dos objetivos deste plano quanto a meta 11.2 de

Melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana que sejam ambientalmente mais sustentáveis, socialmente mais inclusivos e economicamente mais eficientes, acessíveis e justos, com especial atenção para o transporte público de massa, para o transporte ativo e para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, em especial àquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas (id, ibid., p. 40).

⁸ A cultura de paz propõe outra forma de convivência, na qual se escolhe lidar com conflitos de forma não violenta, que se respeite toda vida, pessoas, animais, meio ambiente, concebendo a cidadania global como uma alternativa viável aos problemas de nosso tempo (Salles Filho, 2016). Estando intimamente relacionada com os princípios de um trânsito seguro e da mobilidade sustentável.

Além de contribuir com as metas 11.6 de reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, melhorando os índices de qualidade; e a meta 11.7 que visa “proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência, e demais grupos em situação de vulnerabilidade” (id, *ibid.*, p. 41).

De forma transversal ainda o plano também busca contribuir com o ODS 16 Paz, Justiça e Instituições Eficazes, em especial a meta 16.1, a qual prevê “Reduzir significativamente todas as formas de violência e as taxas de mortalidade relacionadas, em todos os lugares (...)” (id, *ibid.*, p. 45). A promoção da cultura de paz envolve o estímulo de comportamentos, atitudes e manifestações que reflitam e favoreçam a convivência, a tolerância e a solidariedade, baseados nos princípios de liberdade, justiça, democracia, respeito à vida, à natureza, aos animais, aos seres humanos, à sua dignidade e diversidade (Brasil, 2013)⁹. O PETRANS está diretamente relacionado ao contribuir com a diminuição da taxa de mortalidade por lesões de trânsito, além de seu alinhamento com a Visão Zero e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que convergem com estes conceitos da cultura de paz.

1.3 Fundamentos Técnicos, Científicos e Normativos

A segurança no trânsito é um desafio fundamental para a qualidade de vida e o bem-estar das populações urbanas e rurais. No Estado do Paraná, a crescente demanda por mobilidade e a complexidade das redes viárias exigem uma abordagem estratégica e coordenada para enfrentar os desafios associados aos sinistros de trânsito, assim como para promover uma mobilidade segura e sustentável.

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito do Paraná, 2025-2030 (PETRANS/PR) surge como uma iniciativa crucial para consolidar esforços em direção à redução de sinistros e à promoção de práticas seguras de transporte e de deslocamentos. Este plano, elaborado com base no Decreto nº 12.209 de 20 de setembro de 2022 e no Regimento Interno do Grupo Técnico Interinstitucional estabelecido pela Resolução nº 01 da Casa Civil do Paraná, é um desdobramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões de Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

O PETRANS/PR visa organizar e integrar o planejamento, a orientação e a mobilização para a implementação de ações estratégicas que garantam a segurança no trânsito e promovam a mobilidade sustentável no Paraná. Ao alinhar-se com as diretrizes do PNATRANS e adotar a abordagem Visão Zero originária da Suécia, o plano busca a eliminação de lesões fatais e graves no sistema de trânsito, reconhecendo a necessidade de um sistema seguro que integra a velocidade de operação, os veículos, a infraestrutura viária e o comportamento dos usuários das vias (Brasil, 2025).

9 BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria-Executiva. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Glossário Temático: promoção da saúde**. 1ª ed. Brasília: Ministério da Saúde, 2013. Disponível em: <https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/glossario_tematico_promocao_saude.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2025.

Para o alcance das metas estabelecidas no PNATRANS, o Plano foi organizado em 6 pilares, contemplando uma abordagem multidisciplinar para o trânsito: 1 - Gestão da Segurança no Trânsito; 2- Vias Seguras; 3 - Segurança Veicular; 4 - Educação para o Trânsito; 5 - Vigilância, promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito e; 6 - Normatização e Fiscalização. Com previsão de responsabilidades para entes federais, estaduais e municipais, além de envolvimento social.

Este plano também está em consonância com a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU), que tem como objetivo reduzir pela metade globalmente o número de mortes e lesões no trânsito. Alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, o PETRANS/PR busca contribuir para a criação de um ambiente de trânsito mais seguro e sustentável, refletindo um compromisso com políticas públicas fundamentadas em evidências e práticas efetivas (ONU/Organização Mundial da Saúde - OMS, 2021).

A elaboração do PETRANS/PR envolve uma análise detalhada do cenário atual e das tendências temporais dos sinistros de trânsito, identificação dos fatores de risco e de proteção, bem como o estabelecimento de metas e ações estratégicas voltadas para a prevenção de sinistros. O plano estabelece uma estrutura (*framework*) robusta para a coordenação, implementação, monitoramento e avaliação das iniciativas, visando não apenas a redução de sinistros, mas também a promoção de uma mobilidade segura e eficiente para todos os cidadãos.

A construção coletiva deste plano mobiliza gestores, profissionais e serviços dos mais diversos setores – incluindo o Sistema Nacional de Trânsito, educação, administração, saúde, segurança pública, sociedade civil organizada, entre outros – em um esforço colaborativo para melhorar a qualidade de vida e garantir a segurança no trânsito no Estado do Paraná.

A participação ativa de todos os interessados (*stakeholders*) é essencial para o sucesso das estratégias e ações propostas, garantindo um futuro mais seguro e sustentável para todos.

1.3.1 Visão Zero

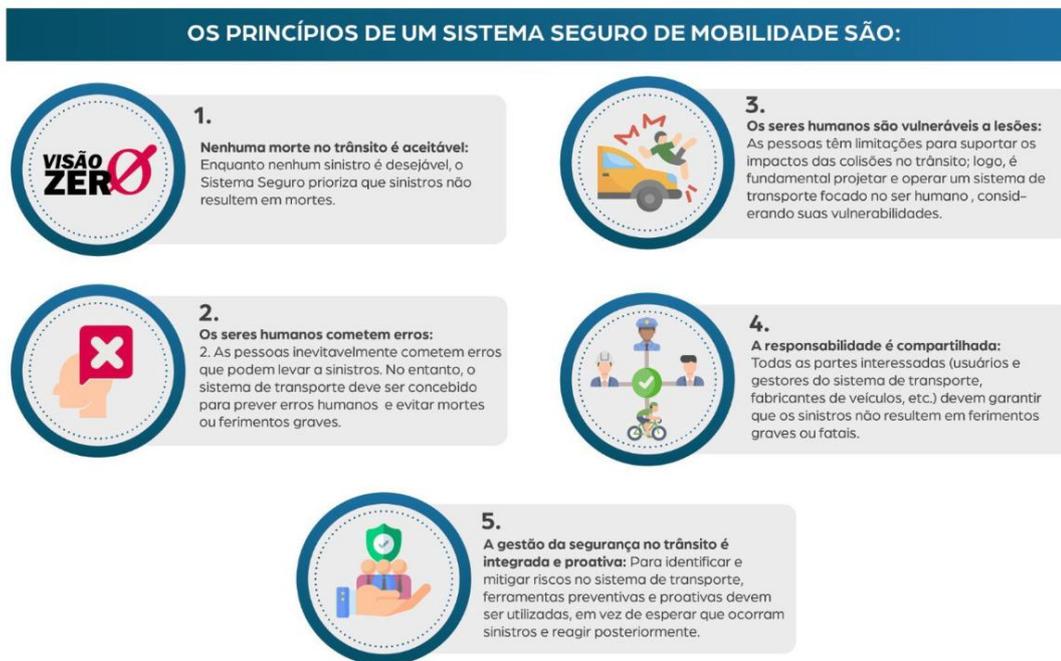
De acordo com o Ministério dos Transportes (Brasil, 2025), a abordagem do Sistema Seguro e da Visão Zero reconhece que a segurança no trânsito resulta da interação de diversos elementos que compõem um sistema integrado. As dinâmicas nas vias são moldadas pela interação entre variáveis como instituições, leis, regulamentações, uso do solo, infraestrutura, veículos e usuários da via. Esse sistema influencia a forma como as pessoas se deslocam, impactando seu nível de exposição ao risco de sinistros.

A abordagem do Sistema Seguro propõe uma responsabilidade compartilhada pela segurança viária. As autoridades têm a incumbência de planejar e construir sistemas que levem em conta as falhas humanas, enquanto os usuários devem cumprir as normas de trânsito (Brasil, 2025).

Um sistema de mobilidade com elevado nível de segurança oferece benefícios sociais significativos, gerando impactos positivos adicionais em áreas como saúde pública, acessibilidade, atividade física, qualidade do ar e sustentabilidade ambiental. Na Figura 1

apresentamos os princípios de um sistema seguro, de acordo com o Ministério dos Transportes (id, ibid.).

FIGURA 2. PRINCÍPIOS DE UM SISTEMA SEGURO DE MOBILIDADE



Fonte: Brasil, 2025.

O conceito de Visão Zero estabelece que nenhuma morte no trânsito é aceitável, priorizando a preservação da vida humana. Assim, o sistema de mobilidade deve ser projetado para minimizar a gravidade dos sinistros, caso estes ocorram (id, ibid).

Na figura 3 podemos entender melhor a proposta comparada a abordagem tradicional, quanto a seus paradigmas.

FIGURA 3. PARADIGMAS DE ABORDAGENS DE SISTEMA SEGURANÇA VIÁRIA: TRADICIONAL E VISÃO ZERO

	ABORDAGEM TRADICIONAL	ABORDAGEM DE SISTEMA SEGURO
Problema	Risco de sinistro	Mortes e lesões graves
Causa	O comportamento humano	Os seres humanos cometem erros e são frágeis
Responsabilidade	Individual, de cada usuário da via	Compartilhada: desenho, operação, uso, fiscalização, etc.
Planejamento	Reativo	Proativo
Demanda por Segurança no Trânsito	As pessoas não querem segurança	A segurança é requisito fundamental
Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
Objetivo	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Fonte: Brasil, 2025.

1.3.2 Mobilidade Sustentável

A mobilidade não é um assunto restrito a algum campo técnico específico, ela atravessa a vida de todos os seres vivos e os espaços que ocupamos ou não. Sua rede de saberes é ampla e complexa, geografia humana, sociologia urbana, economia, engenharia de trânsito, psicologia, medicina, entre outras. Compor uma rede para pensar a mobilidade envolve entender o volume e proporção de movimentos, as demandas e as necessidades sociais, assim como as implicações políticas e econômicas das escolhas de investimentos e prioridades de modais de transporte. A mobilidade humana coloca o ser humano como prioridade, assumindo a necessidade de melhorar as condições da vida humana, relacionadas à mobilidade, e estimular a participação das pessoas nas dinâmicas dos espaços públicos (Conselho Federal de Psicologia, 2018).

Segundo a Organização Pan-Americana de Saúde - OPAS (2020, p. 75),

(...) a mobilidade é uma condição fundamental para que as populações urbanas acessem outros direitos sociais como trabalho, saúde, educação, moradia, lazer, cultura e assistência social, sendo ainda, uma funcionalidade urbana com impactos diretos sobre o meio ambiente. A mobilidade, portanto, confirma-se como condição fundamental para o cumprimento do direito à cidade e às suas oportunidades.

Estes conceitos de mobilidade convergem com o entendimento do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (2022) de Mobilidade Sustentável, que implica trabalhar a mobilidade primando pela acessibilidade e equidade social, mobilidade ativa, de forma que o planejamento urbano busque o fortalecimento das relações entre as pessoas, reduzindo conflitos e democratizando o uso da cidade. Além disso, deve-se organizar a mobilidade sem

comprometer a saúde humana e os ecossistemas, com foco na segurança, não somente a viária, priorizando os modos não-motorizados e coletivos de transportes, de maneira que não gere segregações espaciais.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pelas Leis nº 14.000, 19 de maio de 2020, e nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023), tem a finalidade de contribuir para o acesso universal à cidade, recuperação da qualidade de vida nas cidades e do ambiente urbano, tanto no campo econômico, ambiental e social. O transporte desempenha um papel crucial no direcionamento do crescimento urbano das cidades. Um planejamento eficiente da mobilidade urbana, com sistemas integrados e sustentáveis, assegura o acesso dos cidadãos às cidades, promovendo qualidade de vida e desenvolvimento econômico (Brasil, 2013).

FIGURA 4. PRINCÍPIOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- ✓ Acessibilidade universal;
- ✓ Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- ✓ Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- ✓ Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ✓ Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- ✓ Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- ✓ Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- ✓ Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Fonte: Brasil, 2013.

Segundo o Ministério das Cidades (2025)¹⁰, uma das principais diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a priorização dos modos de transporte não motorizados em relação aos motorizados, assim como dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Para alcançar os objetivos da PNMU, é fundamental que a União, os Estados e os municípios atuem de forma colaborativa e integrada.

Ressaltamos que diante das crescentes desigualdades e da emergência climática, além de definir os meios de transporte mais adequados às necessidades dos cidadãos e das cidades, é fundamental que o planejamento do setor priorize investimentos em mobilidade ativa e transporte público coletivo. Esses modos de transporte se destacam por sua maior eficiência, tanto no que se refere ao consumo de energia por pessoa, quanto na redução de emissões de

10 BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Disponível em:<<https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/caravana-federativa/mobilidade-urbana>> Acesso em: 26 de fevereiro de 2025.

poluentes e na otimização do uso do espaço público. Essa priorização estimula a construção de cidades mais viáveis, humanas, seguras e saudáveis. (BID, 2022).

O modo ativo de transporte, também chamado de não motorizado, engloba os deslocamentos feitos de forma ativa, seja caminhando, pedalando, tracionando ou empurrando um veículo a propulsão física. Esse tipo de transporte depende da presença de uma infraestrutura propícia, ou seja, calçadas, ciclovias e estruturas de acessibilidade (como rampas, passarelas e corrimãos), além da segurança viária, como medidas de moderação de tráfego (BID, 2022, p.14).

A OPAS/OMS Brasil (2020) propôs a construção de uma agenda convergente de mobilidade sustentável e saúde através de Documento de Referência publicado em 2020, após ter identificado a necessidade destes temas serem trabalhados de maneira mais sinérgica e integrada nos territórios, pois se entrelaçam e se influenciam mutuamente. O trabalho contou com a colaboração de instituições governamentais, não governamentais e especialistas, e propôs um olhar intersetorial convergente direcionado a três agendas de suma importância para a saúde pública e populações urbanas: mobilidade urbana, atividade física e qualidade do ar. O documento se chama Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde.

Para a OPAS,

A mobilidade sustentável tem um impacto direto na saúde, seja por meio da prevenção da morbimortalidade por traumatismos decorrentes dos acidentes de trânsito, seja por medidas que contemplem a promoção de atividades físicas e melhorias da qualidade do ar (2020, p. 18).

A proposta da agenda fortalece o trabalho intersetorial e abrange a integração de conhecimentos e práticas nas áreas da saúde, como a epidemiologia e a qualificação das informações sobre traumatismos no trânsito, além de outras relacionadas à engenharia de tráfego, urbanismo, segurança pública, atividade física e meio ambiente. Isso envolve também abordagens interdisciplinares e diálogos intersetoriais, visando garantir que sua implementação e os resultados alcançados sejam sinérgicos (id, ibid.). Portanto, está alinhada à proposta do PNATRANS e seus 6 pilares.

FIGURA 5. AGENDA CONVERGENTE SAÚDE E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



Fonte: OPAS, 2020.

1.4 Esforço Legal e Gestão da Velocidade

A Segurança Viária pode ser entendida como um bem comum da sociedade, o qual deve ser buscado por todos os agentes governamentais e pela sociedade civil organizada para preservar vidas, além de disciplinar o comportamento coletivo no trânsito, de forma que a sociedade funcione a contento e o país alcance o desenvolvimento econômico e social. Três pilares integrados constroem a segurança viária: a Educação, a Engenharia e o Esforço Legal (Brasil, 2022).

Para garantir o direito de ir e vir com segurança de todas as pessoas, existem 3 princípios fundamentais: conhecer as leis, compreendê-las e respeitá-las. Desta forma, toda pessoa pode exercer seu direito de transitar com segurança (Brasil, 2025).

O Plano Global, 2021-2030 (ONU, 2021), enfatizou recomendações para estabelecer e fiscalizar a legislação de segurança no trânsito, bem como a gestão da velocidade e medidas de moderação de tráfego. Recomendou o uso de tecnologias para realizar a fiscalização e tecnologias de segurança de veicular como forma de apoiar comportamentos seguros.

De acordo com a dissertação de mestrado de Costa (2016), o ser humano se destaca entre os elementos que compõem o trânsito, por ser o único capaz de tomar decisões. Assim, a falha humana que causa a maioria dos sinistros de trânsito, independentemente de ser uma violação deliberada ou um erro de avaliação, é uma decisão racional que ocorre em frações de segundos.

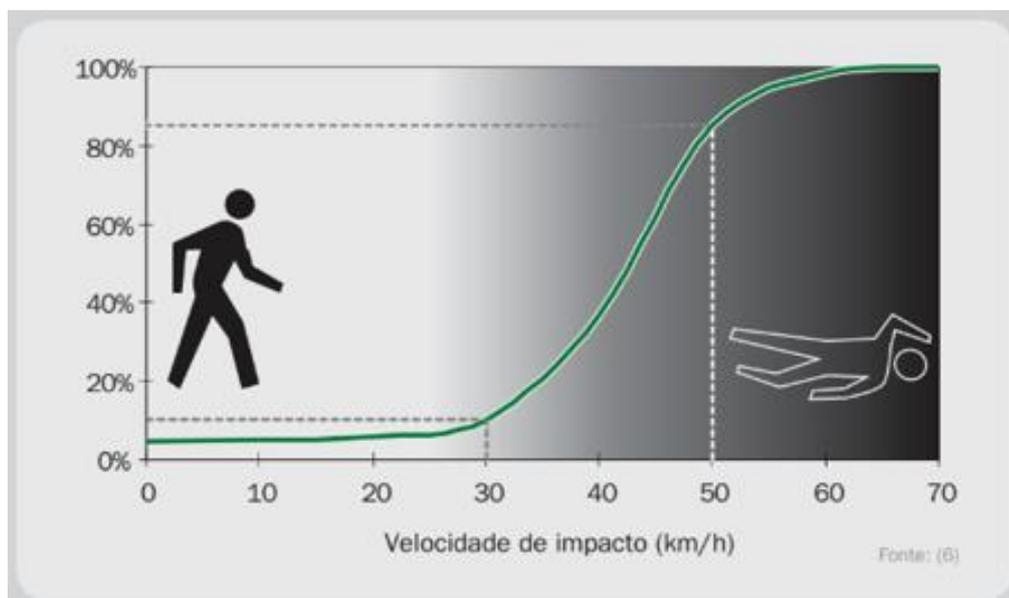
Este mesmo autor, coloca o foco de seu estudo no comportamento dos motoristas, elucidando que as normas de trânsito possuem a finalidade de reduzir a margem de decisão que os motoristas precisam tomar, obrigando-os a seguir, legalmente, um padrão de comportamento visando a segurança no trânsito. No entanto, os motoristas continuam, racionalmente, decidindo a seguir ou não estas normas, então as restrições e penalidades buscam incentivar que os condutores adotem o padrão seguro, ou seja, que sigam a norma. Desta forma, busca-se proteger as pessoas de suas falhas de percepção e avaliação, que podem levar o condutor a uma decisão errada, mesmo não tendo a intenção (Costa, 2016).

A pesquisa sugere então que o policiamento e a fiscalização são capazes de reduzir a violência no trânsito, pois constatou uma diminuição nos sinistros graves quando a quantidade de policiais, as horas de serviço operacional, as horas de ronda ou a quantidade de veículos fiscalizados aumentaram (id., ibid.).

Alinhada com a abordagem do Visão Zero, de que o projeto do sistema de transporte deve considerar a baixa tolerância do corpo humano a lesões e a perspectiva dessa imprevisibilidade do comportamento humano ao tomar as decisões no trânsito, a OPAS (2012) recomendou a gestão da velocidade, uma vez que a maior parte dos especialistas em segurança no trânsito consideram que o principal culpado pelo número de mortes nas vias públicas em todo o mundo é a péssima escolha da velocidade, comumente conhecida como uso de velocidade inadequada ou “excesso de velocidade”.

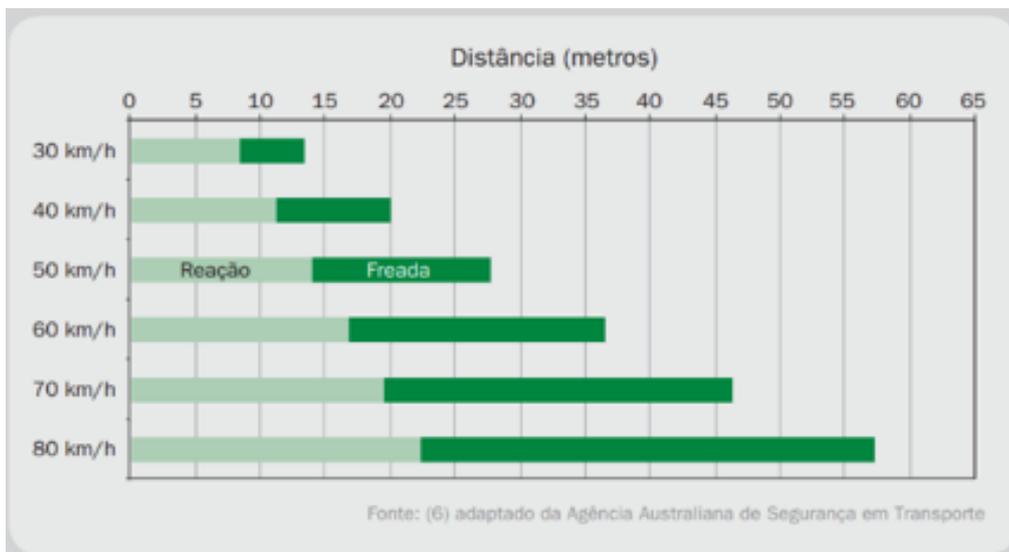
Velocidades elevadas aumentam significativamente o risco de acidentes, pois reduzem o controle do condutor sobre o veículo, dificultam reações rápidas a situações de perigo iminentes e podem levar os outros usuários a subestimarem a velocidade real. Além disso, a distância necessária tanto para reagir quanto para frear o veículo se torna maior. Todos estes aspectos das velocidades mais elevadas, potencializam a probabilidade e a gravidade das colisões (id., ibid.).

FIGURA 6. PROBABILIDADE DE LESÃO FATAL PARA UM PEDESTRE EM UM ATROPELAMENTO



Fonte: OPAS, 2012.

FIGURA 7. ILUSTRAÇÃO DA DISTÂNCIA DE PARADA NUMA FREADA DE EMERGÊNCIA

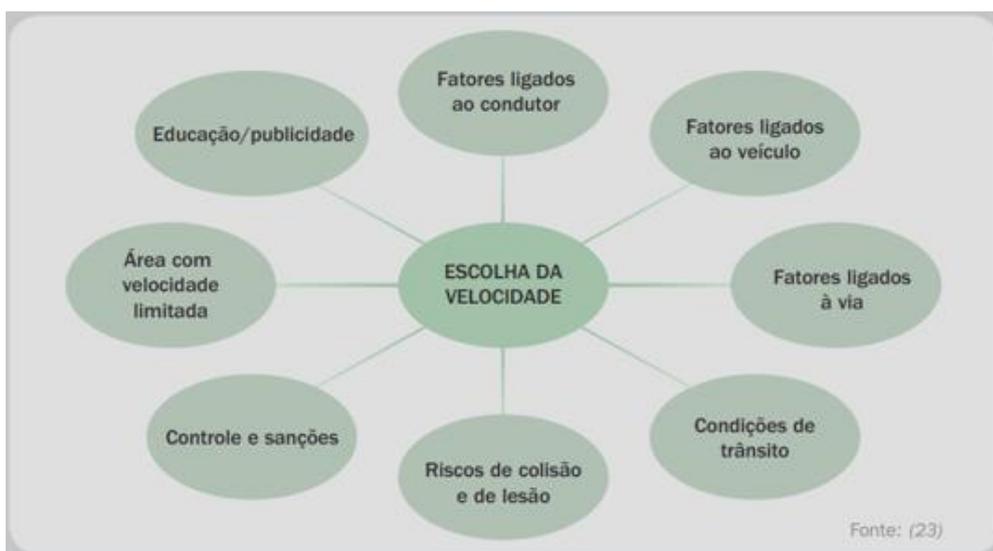


Fonte: OPAS, 2012.

Segundo a OPAS (2012, p.12),

A gestão da velocidade visa reduzir o número de colisões no trânsito, lesões graves e mortes que delas podem resultar. A gestão da velocidade deve envolver medidas que incluem fiscalização, engenharia e educação. Quanto mais difundidas essas medidas, especialmente a fiscalização, e quanto maior o alcance, a severidade e a aplicação de sanções contra os excessos de velocidade, maior será a observância. Para conseguir uma aceitação ampla da fiscalização por parte do público, os limites de velocidade devem ser apropriados – e reconhecidos como tais pelo público.

FIGURA 8. FATORES QUE AFETAM A ESCOLHA DA VELOCIDADE.



Fonte: OPAS, 2012.

Um dos fatores importantes da gravidade dos sinistros de trânsito é a diferença de velocidade entre os usuários da via, quando significativa. Desta forma, em um sistema seguro os projetos viários devem considerar as medidas de gestão da velocidade, quando há a necessidade de coibir excessos de velocidade ou readequar limites inadequados para um determinado ambiente (Brasil, 2024).

As medidas de moderação de tráfego, como um dos elementos da gestão da velocidade, buscam conter ou reduzir a velocidade de veículos e mudar o comportamento dos condutores, por meio de estratégias e intervenções físicas implementadas em vias. As medidas de moderação visam induzir o comportamento dos condutores de forma que adotem a condução de maneira mais adequada ao contexto local. Elas também são utilizadas para redistribuir o espaço viário e qualificar o espaço urbano para os modos ativos de transporte (id., ibid.).

De acordo com a literatura, a utilização combinada de medidas de moderação de tráfego ao longo de uma via ou área resulta em efeitos mais eficazes, especialmente no que diz respeito à segurança viária e à redução das velocidades. Isso ocorre porque a aplicação conjunta dessas medidas tende a promover uma maior constância nas velocidades, contribuindo para a criação de um comportamento previsível no tráfego, o que beneficia tanto os motoristas quanto os pedestres e ciclistas (id., ibid.).

1.5 Educação para o Trânsito

A educação para o trânsito tem como principal proposta conscientizar e orientar cidadãos sobre a importância da segurança viária, promovendo comportamentos responsáveis e respeitosos no tráfego. Seu objetivo é reduzir sinistros, preservar vidas e melhorar a convivência entre motoristas, pedestres, ciclistas e motociclistas. Para isso, são realizadas campanhas educativas, palestras, ações em escolas e treinamentos, abordando temas como respeito às leis de trânsito, uso correto da sinalização, direção defensiva e a necessidade de empatia no trânsito. A educação para o trânsito não se limita apenas aos motoristas, mas a todos que fazem parte da mobilidade urbana (Brasil, 2018). A colaboração entre esses agentes, aliada a uma infraestrutura eficiente provida pelo poder público, tem o potencial de preservar vidas no trânsito, evitando a simples responsabilização dos indivíduos mais vulneráveis. (Useche et al. 2021).

No Brasil, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996) também assegura o direito à educação, abrangendo desde a educação infantil até o ensino superior (BNCC, 1996). E o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dedica atenção específica à educação para o trânsito. Este código, estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, possui um capítulo exclusivamente dedicado à educação para o trânsito em todos os níveis escolares. O CTB atribui ao Poder Público a responsabilidade de integrar conteúdos sobre segurança no trânsito aos currículos escolares em todos os níveis (artigo 76).

É evidente que a educação para o trânsito não se limita a uma disciplina escolar; trata-se de um esforço contínuo que abrange diversos meios e envolve a mídia, redes sociais, família, amigos e a sociedade em geral. Inclui todas as faixas etárias e ocorre em espaços variados, como o das tecnologias virtuais, com o objetivo de ser mais eficaz na redução de sinistros e mortes.

Além do arcabouço legal, estratégias têm sido desenvolvidas por organizações internacionais, governamentais, ONGs e comunidades locais. Essas medidas visam criar ações concretas para diminuir lesões e mortes no trânsito, como redução de limites de velocidade, infraestrutura mais segura para pedestres e ciclistas, campanhas educativas e conscientização, além de aplicação rigorosa das leis (OMS/OPAS, 2023).

A Educação para o Trânsito é o quarto Pilar do PNATRANS, o qual propõe trabalhar em duas frentes, de curto prazo, com intuito de extinguir os erros intencionais das pessoas, coibindo comportamentos de risco, e de médio e longo prazo, educando as pessoas em conceitos mais amplos de cidadania, mobilidade e de Sistemas Seguros. De forma, que a longo prazo as pessoas sejam capazes de participar de forma autônoma na construção e melhoria do espaço público, da mobilidade e da segurança (PNATRANS, 2021-2030 – Terceira Versão).

Anualmente, o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), determina, através de Resolução, o tema e ações a serem desenvolvidas, com objetivos propostos. No Brasil, duas campanhas ganham destaque nesse contexto: a Semana Nacional de Trânsito, realizada anualmente entre 18 e 25 de setembro, e o Movimento Maio Amarelo, que ocorre durante todo o mês de maio. A Semana Nacional de Trânsito tem o propósito de reforçar a conscientização sobre comportamentos seguros, enquanto o Maio Amarelo é um movimento internacional que chama atenção para o alto índice de mortes no trânsito, incentivando a sociedade a adotar atitudes mais responsáveis. Essas iniciativas são fundamentais para sensibilizar a população e estimular mudanças que podem salvar vidas (ONSV, 2023).

De acordo com Kircher e Ahlström (2023), compreender os desafios de mobilidade nas proximidades das escolas é fundamental para o desenvolvimento de infraestruturas que garantam um deslocamento ativo e seguro, tanto para crianças quanto para outros usuários de ciclovias. Mikiki e Papadopoulou (2016) destacam a importância de implementar ciclovias conectadas em redes, estacionamentos protegidos e a integração entre diferentes modais de transporte, como bicicletas e ônibus, para fomentar o uso de transportes ativos no trajeto escolar. Macedo et al. (2023) sugerem o emprego de estratégias de comunicação e sensibilização voltadas a pais, alunos e toda a comunidade escolar, incluindo campanhas educativas, publicidade em redes sociais, criação de zonas escolares ou rotas seguras, além de iniciativas voltadas para a redução de velocidade e pavimentação diferenciada.

De acordo com o Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, em áreas densamente povoadas, mesmo que disponham dos melhores recursos de projeto de vias e veículos, mas com uma combinação previsível de usuários, como automóveis, ciclistas, motociclistas e pedestres, é recomendado o limite máximo de velocidade de 30 km/h (OMS, 2021). Por essa razão, a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 promove a implantação de zonas de baixa velocidade nas cidades, destacando que velocidades de 30 km/h ou inferiores são fundamentais para proteger vidas nas vias.

Gehl (2015), em sua abordagem destaca a importância da criação de infraestruturas que fomentem comportamentos seguros, como o uso de ciclovias e a integração eficiente do transporte público. Assim como as ideias de Gehl sugerem a implementação de espaços urbanos seguros, a instalação de gradis também pode auxiliar na orientação do fluxo de pedestres, assegurando que cruzem em locais apropriados, além de educá-los sobre práticas seguras em travessias.

Levando em consideração os pontos apresentados, a implementação de zonas de baixa velocidade e o acalmamento das vias para 30 km/h nas proximidades das escolas, conforme orientado pelo Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, é uma medida crucial para a redução de sinistros e mortes no trânsito, especialmente entre os usuários mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres. A combinação da redução da velocidade com uma infraestrutura adequada e sinalização eficiente transforma as vias em espaços mais seguros e, de forma natural, promove a mobilidade ativa, contribuindo para tornar as cidades mais humanas, seguras e habitáveis. Experiências em outros países, ainda que relativamente recentes no Brasil, demonstram que essas medidas são indispensáveis para salvar vidas.

2. O ESTADO DO PARANÁ: PANORAMA DEMOGRÁFICO

O Paraná possui 399 municípios, dos quais 307 possuem menos de 10.000 mil habitantes, 70 municípios com 10 mil habitantes até 99 mil, e 22 municípios com 100 mil habitantes ou mais, dos quais somente 2 possuem mais de 500 mil habitantes. Ou seja, a maioria dos municípios paranaenses é de pequeno porte (Paraná, 2025)¹¹.

De modo geral, o Paraná apresenta, no contexto nacional, panorama bastante positivo de sua educação. Conta com ampla rede pública de ensino básico, do fundamental ao nível médio, adicionada de rede de universidades distribuídas no território, atendendo de modo amplo as demandas por formação superior (id., ibid.).

Pelas atuais projeções do IBGE (ainda não atualizadas com os resultados do Censo 2022), o contingente entre 06 e 17 anos deve declinar de cerca de 1,833 milhão em 2022 para 1,822 milhão em 2035, representando, inclusive, parcela inferior a 15,0% da população estadual total (id., ibid., p. 60).

Quanto à renda da população paranaense, 64% se encontra na Faixa de Rendimento Domiciliar Per Capita de mais de meio salário-mínimo até 2 salários-mínimos, considerando todos os rendimentos do domicílio, exceto rendimento das pessoas cuja condição na unidade domiciliar era pensionista, empregado doméstico ou parente empregado doméstico (IBGE, micro dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Anual - 1ª visita, 2024).

Em relação à saúde, o Paraná apresenta uma ampla estrutura de atendimento às demandas por serviços de saúde, com hospitais especializados e outros da rede do Sistema Único de Saúde (SUS), em termos ambulatoriais e de emergência, distribuídos ao longo do território, incluindo rede de hospitais estaduais. Em média de leitos, o Estado possui média superior (23,8 leitos de internação por 10 mil habitantes) à nacional (21,0) e próxima à da Região Sul (23,9) em 2021 (Paraná, 2025).

Com exceção do biênio 2020-2021, impactado pela pandemia de COVID-19, o Paraná tem apresentado uma taxa de mortalidade bruta relativamente estável, embora ligeiramente

11 PARANÁ. Secretaria de Estado do Planejamento – SEPL. **Plano Plurianual 2024 -2027: Pacto pelo Futuro**. Versão jan. 2025. Curitiba: SEPL, 2025. Disponível em: <https://www.planejamento.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-01/livro_ppa_lei_22268_completo_1_compressed.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2025.

mais elevada desde a segunda metade da década passada¹². Proporcionalmente, essa taxa está principalmente relacionada a doenças do aparelho circulatório e respiratório entre as faixas etárias mais avançadas, além de neoplasias, que afetam sobretudo a infância, a adolescência e a idade madura (45 a 64 anos). A mortalidade também está associada a causas externas, especialmente entre homens jovens, devido a homicídios e sinistros de trânsito (id., ibid.).

O principal potencial para o aumento da expectativa de vida dos paranaenses está na diminuição da mortalidade por doenças crônicas não transmissíveis (DCNTs) e por causas externas.

As simulações do estudo do IPARDES apontam ganhos expressivos a partir de:

I) redução de óbitos infantis;

I) atuação sobre doenças crônicas não transmissíveis, com destaque a neoplasias, diabetes mellitus, doenças do aparelho circulatório e doenças do aparelho respiratório;

III) diminuição de acidentes de trânsito; (grifo nosso)

IV) redução de mortes por agressões.

Esse perfil de mortalidade naturalmente demanda atenção da área de saúde, mas indica importante espaço para as de segurança pública e transportes (id., ibid., p.64).

Segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES (2025), o Paraná registrou um crescimento populacional significativo nos últimos anos. Segundo o Censo de 2022, a população do Estado chegou a 11.443.208 pessoas, representando um aumento de 9,6% em relação ao censo anterior. E segundo o Estudo de Estimativas Populacionais por município, Idade e Sexo, 2000-2024 (Ministério da Saúde e IBGE, 2025)¹³, o Estado em 2024 tinha 11.824.665 habitantes.

Com uma alta taxa de urbanização, cerca de 88,95% da população do Paraná vive em áreas urbanas (IBGE – Censo Demográfico, 2022). Cidades como Curitiba, Londrina, Maringá e Cascavel concentram grandes populações e, conseqüentemente, enfrentam problemas no trânsito, como congestionamentos. O crescimento urbano tem contribuído para o aumento do número de veículos, especialmente carros particulares, resultando em tráfego denso, principalmente nas regiões metropolitanas (IPARDES, 2025).

Curitiba, Cascavel e Londrina compõem o GT Pntrans-PR, contribuindo para que as ações do colegiado estejam alinhadas com a realidade dos municípios paranaenses.

Cascavel está localizada no terceiro planalto do estado do Paraná, na região oeste. De acordo com dados do IBGE de 2024, Cascavel possui uma população de 364.104 habitantes, sendo a quinta cidade mais populosa do estado, e uma frota de 277.913 veículos em dezembro de 2024 (Paraná, 2025).

A cidade é um importante entroncamento rodoviário. As principais rodovias que cortam o município são: BR 277, BR 467, BR 369, BR 163, PR 180 e PR 182. A Autarquia Municipal

12 Em 2016 a taxa de mortalidade geral foi de 6,7 óbitos por 100 mil habitantes (100 mil/hab.), em 2019 chegou a 6,5 e em 2021 foi para 9,7 óbitos por 100 mil/hab., maior do que a taxa da região do sul (9,5) do país e do que a taxa nacional (8,5).

13 MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente – SVSA. **Nota técnica: População residente - Estudo de estimativas populacionais para os municípios brasileiros, desagregadas por sexo e idade, 2000-2024**. [Brasília]: SVSA, 2024. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/IBGE/NT-POPULACAO-RESIDENTE-2000-2024.PDF>> Acesso em: 12 de março de 2025.

de Mobilidade, Trânsito e Cidadania – Transitar é a responsável pela gestão do trânsito municipal, pelo aeroporto regional e pelo transporte coletivo urbano.

O Terminal Rodoviário de Cascavel é outro ponto de destaque, movimentando mais de 11.000 ônibus e atendendo a mais de 200.000 passageiros por mês, reforçando a importância da cidade como um polo de transporte na região.

Curitiba é a capital do Paraná e a única com mais de 1 milhão de habitantes no Estado, segundo informações do IBGE, a população estimada em 2024 é de 1.829.225, com uma taxa de crescimento populacional de 0,10%, menor do que a do Estado (0,76%). O município tem 434,672 km², e o grau de urbanização em 2022 era de 100%. O índice de envelhecimento (77,84%) é superior ao estadual (59,17%) (Ipardes, 2025)¹.

A segunda maior cidade paranaense é Londrina, e a única, além da capital, que tem mais de 500 mil habitantes. Com base nas informações do último Censo Demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, a população estimada de Londrina em 2024 chegou a 577.318 pessoas. Já a frota de veículos cadastrados na cidade pelo Detran-PR chegou, em setembro do mesmo ano, a 425.553 unidades. Tomando esses números como referência, a partir de um cálculo simples é possível afirmar que a cidade possuía, no ano passado, uma taxa de motorização de 1.35 habitantes por veículo.

Em Londrina, a Lei Municipal nº 8.191/2000 atribuiu à antiga Companhia Municipal de Urbanização (Comurb) a competência de gerenciar e fiscalizar o trânsito em âmbito municipal, passando a denominar o órgão da administração indireta da Prefeitura como Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU-LD). A mudança ocorreu em cumprimento às disposições do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que municipalizou a fiscalização do trânsito nas cidades do país.

Desde então, a Companhia tem atuado, em parceria com outros órgãos e secretarias municipais, bem como entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), no planejamento, administração, pesquisa, registro, sinalização e fiscalização do trânsito na cidade. O trabalho é encampado na Diretoria de Trânsito pelas gerências Administrativa e de Planejamento, de Fiscalização e Operacional.

3. PANORAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA E MOBILIDADE

O cenário de segurança no trânsito envolve a análise de diversos fatores relacionados ao comportamento dos motoristas, infraestrutura viária, fiscalização, educação para o trânsito, mobilidade urbana dentre outros. E ressaltamos algumas limitações deste panorama referente aos Sistemas de Informações disponíveis, em sua maioria não estão integrados, limitando o cruzamento de variáveis para análise. E a variável sexo é disponibilizada para tabulação de forma binária, em sexo masculino e feminino.

De acordo com a ONU (2021), em todo o mundo os sinistros de trânsito foram causadores de 1,3 milhão de mortes evitáveis e cerca de 50 milhões de feridos por ano, sendo a principal causa de mortes de crianças e jovens no mundo. No Relatório “*Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito seguros en las Américas*” da OPAS (2025), observa-se que o problema continua grave na região das Américas, onde estimaram que houve 145.090 óbitos

por lesões de trânsito em 2021, que representou 12% de todas as mortes de nível mundial. A taxa de mortalidade por lesões de trânsito na América em 2021 foi de 14,09 por 100 mil habitantes. No Cone Sul a taxa foi de 14,3 óbitos por 100 mil habitantes no mesmo ano.

No Brasil, em 2021, a taxa foi superior ao resultado conjunto dos países do Cone Sul, sendo de 16,09 óbitos por lesões de trânsito/100 mil habitantes (Brasil – Ministério da Saúde, 2025). E o Estado do Paraná apresentava em 2021 uma taxa de mortalidade por lesões de trânsito de 22,08 óbitos /100 mil habitantes, considerando que esta taxa vinha sendo reduzida desde 2011 (31,62), no início da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU (Paraná, 2025).

O estado apresenta desafios comuns a outras regiões do Brasil, como o elevado número de sinistros em rodovias e em áreas urbanas, que incluem questões relacionadas ao excesso de velocidade, consumo de álcool ao volante e desrespeito às leis de trânsito que visam preservar vidas (PNATRANS, 2021-2030).

O Paraná apresenta desafios significativos no que se refere à promoção da segurança no trânsito nas rodovias federais. Conforme o Portal da Polícia Rodoviária Federal¹⁴ (2024), em 2024, houve um aumento de 6,5% de mortes por sinistros nos trechos das rodovias federais que cruzam o Estado, quando comparado ao mesmo período do ano anterior. Esse aumento está relacionado principalmente às colisões frontais, muitas vezes causadas por ultrapassagens proibidas e excesso de velocidade.

A pandemia de COVID-19 trouxe uma redução do número total de sinistros devido a menor circulação de veículos, mas a letalidade por estes eventos aumentou, especialmente em vias mais vazias que incentivaram velocidades mais altas (Monteiro et al., 2024)¹⁵. De modo semelhante, observa-se que, por exemplo, o Paraná registrou 2.504 mortes no trânsito (em todos os tipos de vias), em 2020, com aumento da taxa de mortalidade para 21,66 por 100 mil habitantes, cujo índice já vinha decrescendo até o período anterior à pandemia (Sesa, 2025)¹⁶.

Os dados de atendimento de ocorrências envolvendo sinistros de trânsito com morte no local apontam um crescimento significativo de óbitos após a pandemia: entre 2016 e 2019 a média deste tipo de ocorrência era de 438,5 ao ano, enquanto que a média entre 2020 e 2024 cresceu para 545,0 ao ano, mostrando um aumento de quase 25% (PCP/PR, 2025)¹⁷.

Além disso, os custos dos sinistros de trânsito são elevados. Em 2023, por exemplo, os custos totais estimados foram de aproximadamente R\$ 1.278.000.000 nas rodovias estaduais e R\$ 1.270.000.000 nas rodovias federais, totalizando cerca de R\$ 2.500.000.000. Estes valores abrangem despesas hospitalares, danos materiais e perda de produção. Assim, considerando as

14 BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. **PRF aponta aumento de mortes em acidentes nas BRs do Paraná em 2024**. [Brasília]: PRF, 2024. Disponível em: <[PRF aponta aumento de mortes em acidentes nas BRs do Paraná em 2024 — Polícia Rodoviária Federal \(www.gov.br\)](https://www.gov.br/prf/pt-br/assuntos/seguranca/2024/09/prf-aponta-aumento-de-mortes-em-acidentes-nas-brs-do-parana-em-2024)> Acesso em 09/10/2024.

15 MONTEIRO, A. C. S., DANTAS, W. L. R., ANDRADE, M. O. e SANTOS, E. M. **Impacto da pandemia da COVID-19 nos sinistros de trânsito e mortalidade nas rodovias federais brasileiras**. Revista Caderno Pedagógico – Studies Publicações e Editora Ltda., Curitiba, v.21, n.6, p. 01-26. 2024.

16 SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE. Diretoria de Atenção e Vigilância em Saúde. Coordenação de Promoção da Saúde. Divisão de Promoção da Cultura de Paz e Ações Intersetoriais. Base estadual do Sistema de Informações sobre Mortalidade - Tabwin/SESA-PR, 2025.

17 Fonte: POLÍCIA CIENTÍFICA DO PARANÁ. Sistema Gestor de Documentos e Laudos - GDL - Polícia Científica do Paraná, 2025.

médias consolidadas entre rodovias estaduais e federais, o custo médio por sinistro foi de aproximadamente R\$ 107.000, enquanto o custo médio por sinistro com feridos chegou a R\$ 159 mil e, nos casos de sinistros com óbitos, o custo médio foi em torno de R\$ 1 milhão (Guerra, 2025)¹⁸.

Em 2023, as lesões de trânsito geraram um custo de R\$ 20.327.659,17 de Internações no Sistema Único de Saúde (SUS) no Paraná. Em 2024, segundo dados preliminares do Sistema Informações Hospitalares do SUS¹⁹, o custo foi de mais de R\$ 18 milhões, dos quais R\$ 10.816.296,65 foram de internações de residentes do Paraná, por lesões de trânsito na condição de motociclista, maior número de internações (60,1%), seguido dos ocupantes de automóveis ou caminhonete (12,1%) e de pedestres (8,6%). A maioria das vítimas foram homens (76%), e do total de internações no SUS predominou a faixa etária de 20 e 29 anos. A maioria dos óbitos foram de homens entre 20 e 59 anos, com motociclistas e ocupantes de automóveis sendo os mais afetados (Ministério da Saúde, 2025).

Em consonância com os dados referentes às internações decorrentes de lesões causadas por sinistros de trânsito, apresentamos a seguir a relação dos óbitos ocorridos local do sinistro, registrados entre os anos de 2020 a 2024, abrangendo tanto as áreas urbanas quanto as rodovias estaduais, discriminados por faixa etária e sexo (Detran/PR, 2025).

Com base nas informações disponibilizadas pelos sistemas da Polícia Rodoviária Estadual do Paraná (BPRV) e dos Batalhões da Polícia Militar do Paraná (PMPR), por meio da plataforma Business Intelligence (BI) – Boletim de Acidente de Trânsito Eletrônico Unificado (BATEU), apresentamos a tabela a seguir.

18 GUERRA, J. A. Custo dos sinistros de trânsito do estado do Paraná: estimativas simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de sinistros em rodovias no ano de 2021. **24º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), 47ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPV)**. Bento Gonçalves/RS, 2022. Dados atualizados para 2023 pelo autor. Disponível em: <<https://rapvenacor.com.br/anais/2023/TT108.pdf>>. Acesso em 29 jan. 2025.

19 BRASIL, Ministério da Saúde. Base de Dados do Sistema Único de Saúde-DATASUS. **Sistema de Internações Hospitalares do Sistema Único de Saúde**. Brasília, 2021b. Disponível em: <<https://datasus.saude.gov.br/acesso-a-informacao/morbidade-hospitalar-do-sus-sih-sus/>>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Tabela 01. EVOLUÇÃO DOS ÓBITOS OCORRIDOS NO LOCAL DE SINISTRO NO ESTADO DO PARANÁ, POR FAIXA ETÁRIA E SEXO, NOS ANOS DE 2020 A 2024

Sexo	Faixa Etária	2020	2021	2022	2023	2024	Total	%
Feminino	Entre 0 e 11 anos	3	7	6	8	6	30	4,09%
	Entre 12 e 17 anos	6	9	6	11	9	41	5,59%
	Entre 51 e 59 anos	13	10	21	20	21	85	11,58%
	60 ou mais	15	19	22	23	25	104	14,17%
	Entre 41 e 50 anos	22	26	25	23	31	127	17,30%
	Entre 30 e 40 anos	25	29	26	32	31	143	19,48%
	Entre 18 e 29 anos	33	48	43	40	40	204	27,79%
Masculino	Entre 0 e 11 anos	4	10	5	10	9	38	1,44%
	Entre 12 e 17 anos	14	23	25	23	19	104	3,94%
	Entre 51 e 59 anos	74	92	95	96	89	446	16,89%
	60 ou mais	80	97	110	108	122	517	19,58%
	Entre 41 e 50 anos	102	129	128	131	137	627	23,74%
	Entre 30 e 40 anos	153	154	169	171	151	798	30,24%
	Entre 18 e 29 anos	228	232	222	215	206	1.103	41,77%
Total Feminino							734	
Total Masculino							3.633	
TOTAL							4.367	

Fonte: Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTRAN) – P/3 Planejamento e C.T.I. Centro de Tecnologia e Informações – Polícia Militar do Paraná (PMPR) e Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual (BPRV). Data da extração 11/04/2025. BI CELEPAR, base dinâmica de dados.

Nota: Meses de referência: janeiro a dezembro.

No que se refere aos óbitos, observa-se que os indivíduos do sexo masculino, especialmente na faixa etária entre 18 e 29 anos, representam o grupo mais afetado.

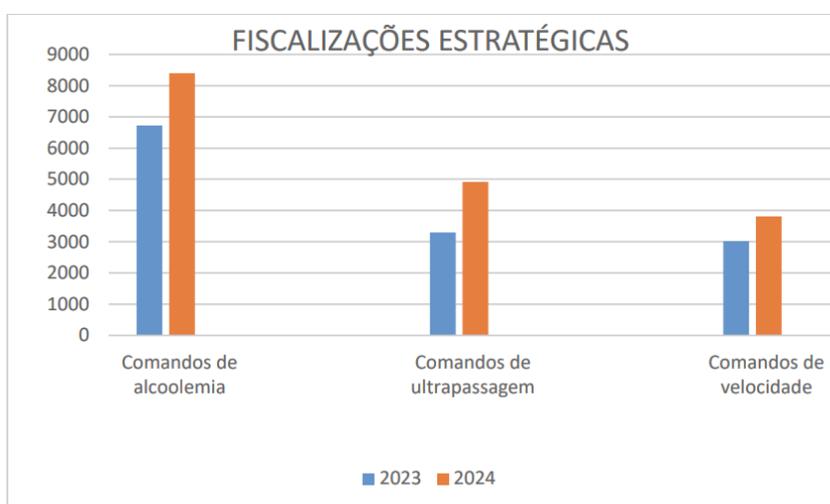
De acordo com Alves et al. (2012), pesquisas indicam que o modelo hegemônico de masculinidade — responsável por estabelecer papéis e posições sociais desiguais entre os gêneros — sustenta a ideia da soberania masculina e a exigência de que os homens sejam valentes, honrados, dominadores, invulneráveis e fortes. Esse modelo influencia diretamente o processo de socialização masculina, naturalizando a associação entre masculinidade e violência como um traço essencial do "ser homem". Essa perspectiva leva muitos homens a adotarem comportamentos de risco e atitudes autoritárias. Considerando que as lesões causadas por acidentes de trânsito são uma manifestação concreta da violência urbana, entendemos ser este um tópico de atenção, considerando que homens morrem mais por lesões de trânsito.

Desta forma, para enfrentar esta situação, temos atuando no Paraná os seguintes órgãos do Sistema Nacional de Trânsito: Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT) no Estado do Paraná, Superintendência da Polícia Rodoviária Federal no PR, Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) – Unidade Regional, Conselho Estadual de Trânsito, Departamento de Trânsito, Polícia Militar, Departamento de Estradas de Rodagem (DER), Polícia Rodoviária Estadual e os Órgãos de Trânsito Municipais. E o GT PNATRANS-PR ainda conta com outros parceiros públicos e privados que atuam intersetorialmente no tema.

Tendo como principal missão a preservação da vida, a PRF tem incrementado ações de segurança viária, com foco na fiscalização de condutas irregulares, entendendo que tais condutas críticas, são determinantes para a letalidade no trânsito.

Paralelamente, desenvolve ações de educação para o trânsito, com vistas a conscientizar atuais, e ensinar futuros condutores, sobre seu fundamental papel na prevenção de sinistros, além de fomentar ações municipais e sugerir aos órgãos competentes melhorias e adequações ao sistema viário. Na tabela a seguir podemos observar os indicadores de esforço no sentido de coibir os comportamentos que mais contribuem para a gravidade dos sinistros. Os comandos são uma operação de fiscalização pontual, quando há um foco específico (PRF Analytics, dados extraídos em 27/03/2025).

Gráfico 01. Fiscalizações Estratégicas da PRF no Paraná

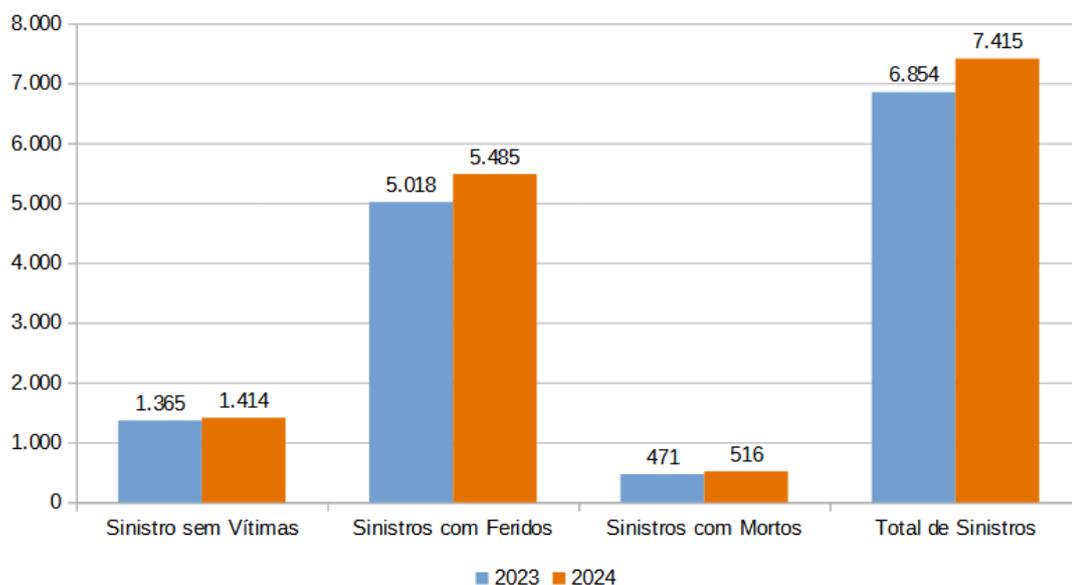


	2023	2024	%
Comandos de alcoolemia	6723	8398	24,91%
Comandos de ultrapassagem	3292	4915	49,30%
Comandos de velocidade	3023	3812	26,10%

Fonte: PRF Analytics, em 27/03/2025.

No ano de 2024, em mais de 58 % dos 516 sinistros com óbitos (que resultaram em 606 pessoas mortas), nas rodovias federais do Paraná, havia o envolvimento de veículo de transporte (id., ibid.). O aumento de feridos e mortos, de 2023 para 2024, foi superior ao aumento de sinistros, o que pode ter sido influenciado pelo número de veículos de transporte envolvidos.

Gráfico 02. Sinistros nas Rodovias Federais no Paraná

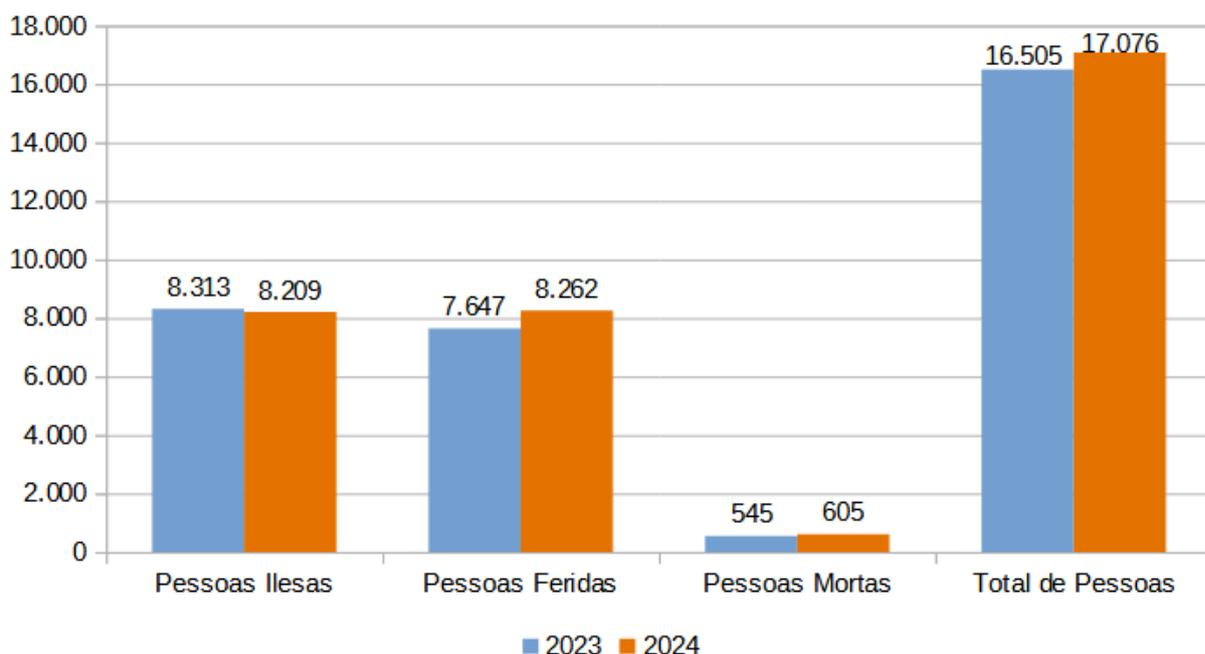


	2023	2024	Variação (%)
Sinistro sem Vítimas	1.365	1.414	3,59%
Sinistros com Feridos	5.018	5.485	9,31%
Sinistros com Mortos	471	516	9,55%
Total de Sinistros	6.854	7.415	8,19%

Fonte: PRF Analytics, em 27/03/2025

Em 2023, do total de pessoas vítimas de sinistro, 3,30% foram a óbito, no ano de 2024, a proporção foi de 3,54%, representando um aumento de 11,01% no número de pessoas mortas. No gráfico abaixo observamos ainda que o número de pessoas feridas também sofreu um aumento de 8,04%.

Gráfico 03. Pessoas Vítimas de Sinistros nas Rodovias Federais no PR



	2023	2024	Variação (%)
Pessoas Ilesas	8.313	8.209	-1,25%
Pessoas Feridas	7.647	8.262	8,04%
Pessoas Mortas	545	605	11,01%
Total de Pessoas	16.505	17.076	3,46%

Fonte: PRF Analytics, em 27/03/2025

Nesta esteira, além do incremento das fiscalizações estratégicas já descritas no item anterior, a PRF ainda realiza as seguintes ações:

a) Comando de Saúde Preventivo

Executado a nível nacional, a PRF, no âmbito do PNATRANS, tem realizado, de acordo com o previsto no Projeto Nacional de Segurança Viária, os Comandos de Saúde Preventivos do Programa Comandos de Saúde nas Rodovias (CSR). O público-alvo da ação são motoristas habilitados nas categorias C, D, ou E, priorizando os condutores de veículos transportadores de carga. Estes comandos são operações realizadas em parceria com outras Instituições com o objetivo de disponibilizar aos motoristas profissionais, informações sobre parâmetros e cuidados com a saúde.

A profissão de motorista impõe, muitas vezes, um ritmo de vida que dificulta a adoção de cuidados pessoais com a saúde, como alimentação, descanso, exercícios físicos, visitas médicas, convívio social, etc. Conforme dados da Pesquisa do Perfil dos Caminhoneiros da

Confederação Nacional do Transporte de 2019, apenas 42,6% procuram profissionais de saúde para prevenção e 85,3% do total de caminhoneiros não possuem plano odontológico.

Dessa forma, o objetivo geral dos Comandos de Saúde Preventivos é facultar a este público um momento de promoção de saúde, com vistas à valorização dos cuidados pessoais e consequente redução no número de sinistros nas rodovias federais. Durante essas ações, também são disponibilizados atendimento, com encaminhamento de motoristas que, no momento da abordagem, não estejam em condição física ou mental de conduzir veículos.

b) Operação Serra Segura

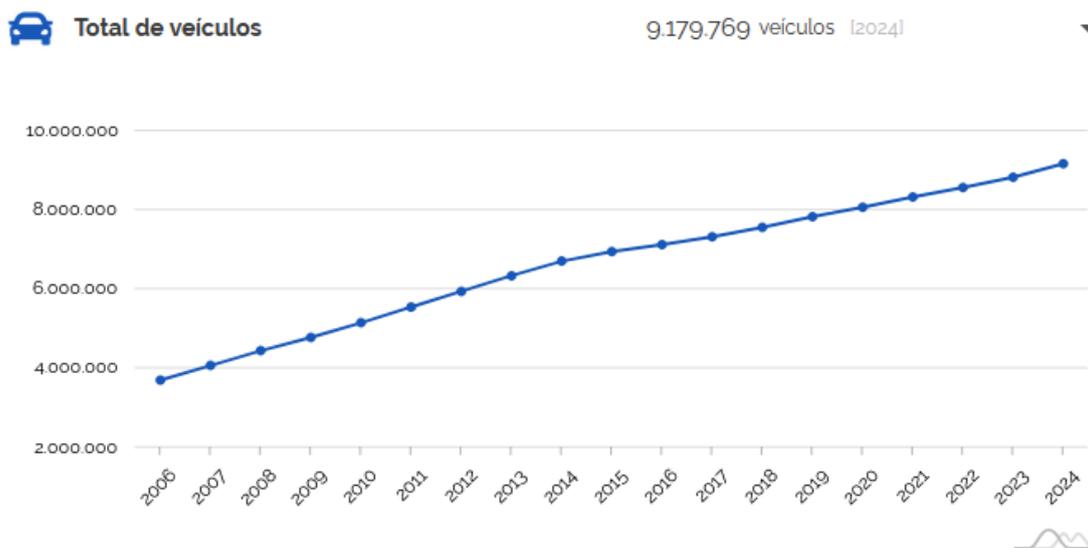
Com foco nas condições de segurança, essa ação, na qual a superintendência regional no Paraná é pioneira, visa inspecionar principalmente o sistema de freios e existência e condições de equipamentos obrigatórios dos veículos utilizados no transporte de cargas e coletivos. A ação também é realizada em conjunto com órgãos parceiros, e tem calendário mensal em todas as delegacias da PRF no Estado. Durante a ação, os condutores dos veículos abordados, também recebem orientações sobre manutenção do sistema de freios e equipamentos obrigatórios exigidos pela legislação.

3.1 Estatísticas de Trânsito

As estatísticas de trânsito consistem em dados quantitativos e qualitativos coletados, organizados e analisados com o propósito de compreender o comportamento do tráfego, a composição da frota de veículos, o quantitativo de pessoas habilitadas, as infrações, os sinistros de trânsito, bem como outros aspectos relacionados à mobilidade urbana e rodoviária. Esses dados desempenham um papel fundamental na identificação de padrões, na avaliação de riscos, no planejamento de ações voltadas à segurança viária, na orientação de políticas públicas de transporte e na promoção de melhorias na gestão do trânsito.

Nesse contexto, iniciamos a apresentação de evolução da frota total de veículos cadastrados no Estado do Paraná no período de 2006 a 2024 (IBGE – Censo Demográfico, 2022).

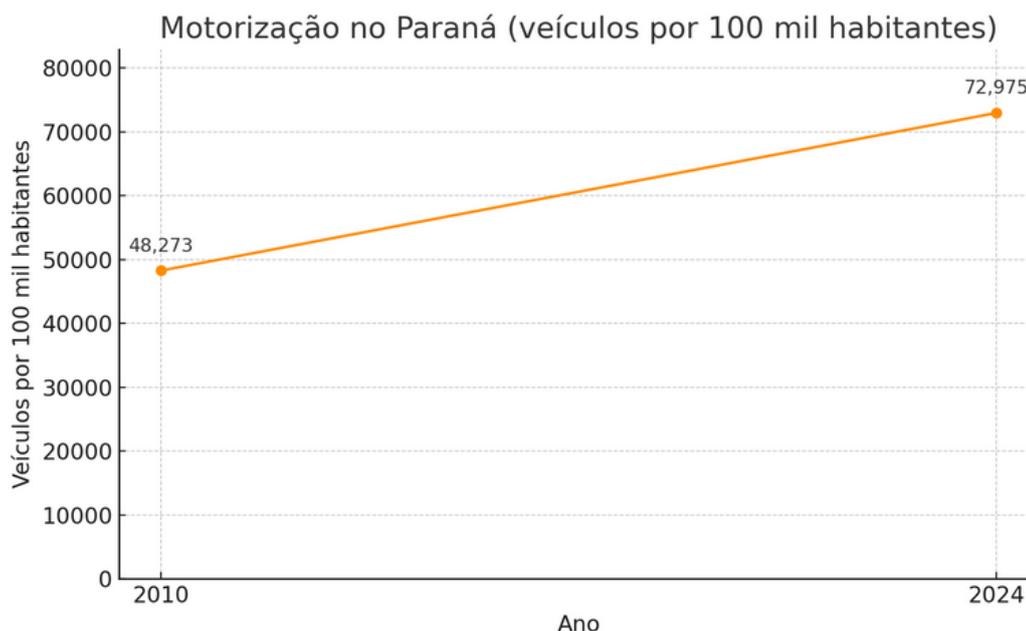
Gráfico 04. EVOLUÇÃO DA FROTA TOTAL CADASTRADA NO ESTADO DO PARANÁ – 2006 A 2024



Fonte: **IBGE**. *Censo demográfico 2022: resultados*. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 abr. 2025.

Disponível em:

Diante disso, o Detran-PR apresenta dados relevantes que contribuem para a elaboração deste plano, iniciando pela análise do crescimento da frota ativa de veículos no Estado do Paraná ao longo dos últimos 14 anos (Detran/PR, 2025). Entre 2010 a 2024, houve um aumento de aproximadamente 51,2% da frota ativa de veículos por número de habitantes no Paraná, como apresentado no gráfico a seguir.

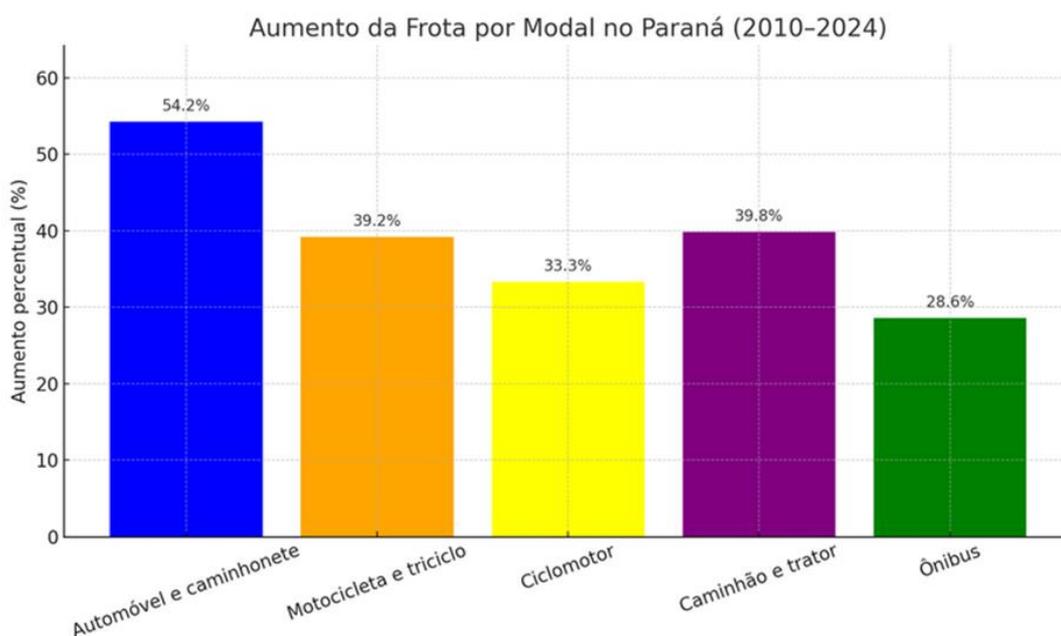


Fonte: Departamento Executivo de Veículos (DEVE) – Detran/PR. Data da extração 10/04/2025. BI CELEPAR, base dinâmica de dados.

Ainda no cenário da frota os dados públicos da Secretaria Nacional de Trânsito (fev. 2025), foi identificada que a idade média da frota nacional em 2025 foi de 28 anos, sendo que para os estados da região sul do país foi de 30 anos e já no estado do Paraná a frota tem média de idade de 31 anos.

Em 2010, o Estado do Paraná contava com uma população de 10.665.196 habitantes, passando para o número estimado de 11.824.665 em 2024. (IBGE – Censo Demográfico, 2022). Ao considerar a razão por 100 mil habitantes, observamos um crescimento significativo da frota ativa de veículos, com destaque para os seguintes modais:

Gráfico 05. AUMENTO DA FROTA POR MODAL NO PARANÁ, 2010-2024



Fonte: Departamento Executivo de Veículos (DEVE) – Detran/PR.
Data da extração 10/04/2025. BI CELEPAR, base dinâmica de dados

Diante do crescimento das frotas ativas, torna-se imprescindível integrar a mobilidade urbana ao planejamento urbano, com a adoção de veículos menos poluentes, a promoção da acessibilidade por meio de soluções sustentáveis de deslocamento, como os modais verdes (caminhada; bicicleta; transporte coletivo de baixa emissão - como ônibus elétricos ou a gás natural; veículos elétricos; trens e metrô movidos a eletricidade; caronas compartilhadas e transporte por aplicativos com viés sustentável) e a implementação de projetos que priorizem a circulação de pedestres (BRASIL, 2008²⁰).

Em sentido oposto ao crescimento da frota ativa e através da análise dos dados, evidenciamos uma queda na emissão de Carteira Nacional de Habilitação Definitivas (CNHs definitivas) no Estado do Paraná ao longo dos últimos 14 anos. Embora a população estadual tenha crescido no período, o volume de emissões não acompanhou o crescimento, resultando

20 BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade urbana. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Ministério das Cidades, 2008. Cartilha.

em uma redução proporcional ainda mais acentuada. No ano de 2010, foram emitidas 217.790 CNHs definitivas. Já em 2024, esse número caiu para 165.472 emissões, representando uma redução do número em 24% no período analisado (Detran/PR, 2025).

Tabela 02. Número de CNHs Definitivas Emitidas em 2010 e 2024.

CNHs Definitivas Emitidas	2010	2024	Redução em %
	217.790	165.472	-24%

Fonte: Departamento Executivo de Habilitação (DEHA) – Detran/PR.
Data da extração 10/04/2025. BI CELEPAR, base dinâmica de dados.

Essa tendência pode estar relacionada a uma série de fatores, como:

- Mudanças no comportamento da população jovem, principal público demandante da primeira habilitação;
- Crescente adesão a modais alternativos de transporte (transporte coletivo, aplicativos de mobilidade, bicicletas e afins);
- Custo para obtenção da CNH;
- E o envelhecimento da população no Estado do Paraná.

Apesar da redução no número de emissões de CNHs definitivas, houve um aumento expressivo no total de carteiras de habilitação ativas no Estado entre 2010 e 2024. Em 2010, o Paraná contabilizava 4.282.593 condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ativa, dos quais 2.952.412 eram do sexo masculino e 1.330.181 do sexo feminino. Em 2024, esse total aumentou para 5.733.007 condutores ativos, sendo 3.443.360 homens e 2.289.647 mulheres. Esses dados evidenciam um crescimento expressivo no número de pessoas habilitadas ao longo desses 14 anos. Nesse período, observou-se um aumento de 5,9% no número de CNHs ativas masculinas por 100 mil habitantes, enquanto o número de CNHs ativas femininas apresentou uma elevação de 54,3%, indicando uma expansão significativa da presença feminina entre os condutores no Estado (Detran/PR, 2025).

A ampliação da presença feminina no trânsito também apareceu em diferentes categorias de habilitação, especialmente nas categorias A, AB e B, tradicionalmente associadas à condução de motocicletas e automóveis, o que evidencia a diversificação dos meios de transporte utilizados por mulheres, podemos inferir ser, muitas vezes, por motivos relacionados à mobilidade urbana, ao trabalho e à independência pessoal.

Esse cenário pode indicar avanços importantes no processo de equidade no trânsito e reforça a necessidade de políticas públicas voltadas à valorização da mulher como condutora, além de iniciativas que promovam a segurança viária e o respeito às diversidades no espaço urbano.

Para que a população paranaense, assim como a de todo o território nacional, possa obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), é obrigatória a realização do curso de formação em um Centro de Formação de Condutores (CFC), conforme determina a Resolução nº 789/2020

do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)¹. No estado do Paraná, em março de 2025 existiam 751 Centros de Formação de Condutores, com um quadro de profissionais composto por 719 Diretores-gerais, 888 Diretores de Ensino e 4.935 Instrutores de Trânsito. Esses números refletem a estrutura robusta do sistema de formação de condutores no Estado (Detran/PR, 2025).

Além da atuação direta nos CFCs, há também um esforço contínuo na qualificação dos profissionais que compõem esse sistema. O Paraná contou com 11 instituições autorizadas a ofertar cursos de capacitação — formação e atualização de Diretores-gerais, Diretores de Ensino, Instrutores de Trânsito e Examinadores de Trânsito —, além de 112 Instrutores que ministram essas capacitações até março de 2025 (Detran/PR, 2025).

Essa estrutura integrada entre formação de condutores e qualificação de profissionais pode contribuir para o fortalecimento da segurança viária e para a construção de um trânsito mais consciente e cidadão no Paraná.

3.1.1 Auto de Infração de Trânsito (AIT)

A seguir, será tratado um tema de significativa relevância, diretamente vinculado ao comportamento dos condutores e à incidência de sinistros de trânsito: o Auto de Infração de Trânsito (AIT)¹.

O AIT é o documento que formaliza o início do processo administrativo² de imposição de penalidade, decorrente do cometimento de uma infração de trânsito. Esse registro é emitido após a constatação, por parte da autoridade ou agente de trânsito, da infração supostamente praticada pelo condutor durante a fiscalização viária.

No estado do Paraná no ano de 2023 foram lavrados 4.927.663 AIT, já em 2024 este número saltou para 5.751.137 AIT lavrados. Observamos que dentre as 15 infrações mais lavradas no Paraná, se destacam as infrações por excesso de velocidade, uso do celular e deixar de usar o cinto de segurança, no entanto, não foram identificadas infrações indicam outros comportamento de riscos, como realizar manobra de ultrapassagem em local proibido, transitar em velocidade superior a máxima permitida em mais de 50%, falta do uso de capacete de proteção, uso de álcool e substância psicoativa na condução de veículos automotores.

Fica evidenciada a necessidade de intensificação de fiscalização de forma a coibir de estes comportamentos de risco, sendo que estes são apontados em diversos estudos, entre as principais causas de mortes e lesões no trânsito (PNATRANS 3º versão 2021 2030).

Tabela 03. QUINZE AUTOS DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO MAIS LAVRADOS NO ESTADO DO PARANÁ, NOS ANOS DE 2023 e 2024.

Código de enquadramento Tipificação do enquadramento	Total em 2024	%
74550 Transitar veloc sup máx permitida em até 20%	2.088.398	36,31%
50020 Multa, por não identificação do condutor infrator, imposta a pessoa jurídica	620.791	10,79%
74630 Transitar veloc sup máx permitida em mais de 20% até 50%	404.424	7,03%
60503 Avançar sinal vermelho semáforo, exc houver sinaliz perm conv à dir - fisc eletr	391.625	6,81%
55412 Estacionar em desacordo com a regulamentação - estacionamento rotativo	310.165	5,39%
57030 Deixar de conservar o veículo na faixa a ele destinada pela sinalização de regul	204.546	3,56%
69201 Deixar de efetuar registro do veículo em 30 dias, qdo for transf a propriedade	167.167	2,91%
51851 Deixar o condutor de usar o cinto segurança	159.174	2,77%
77220 Em mov,deix de man aces luz baixa dia,rod pis simp,sit fora per urb,vei desp luz	95.583	1,66%
60412 Executar operação de conversão a esquerda em local proibido pela sinalização	86.657	1,51%
76331 Dirigir veículo segurando telefone celular	61.357	1,07%
67690 Conduzir veic c/ defeito no sist de iluminação, sinaliz ou lâmpadas queimadas	60.055	1,04%
76332 Dirigir veículo manuseando telefone celular	52.658	0,92%
55500 Estacionar em local/horário proibido especificamente pela sinalização	51.888	0,90%
65992 Conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado	43.853	0,76%
Total de infrações 2024	5.751.137	100,00%

Código de enquadramento Tipificação do enquadramento	Total em 2023	%
74550 Transitar veloc sup máx permitida em até 20%	1.829.706	37,13%
50020 Multa, por não identificação do condutor infrator, imposta a pessoa jurídica	515.717	10,47%
60503 Avançar sinal vermelho semáforo, exc houver sinaliz perm conv à dir - fisc eletr	396.668	8,05%
74630 Transitar veloc sup máx permitida em mais de 20% até 50%	317.400	6,44%
55412 Estacionar em desacordo com a regulamentação - estacionamento rotativo	281.661	5,72%
57030 Deixar de conservar o veículo na faixa a ele destinada pela sinalização de regul	255.718	5,19%
51851 Deixar o condutor de usar o cinto segurança	141.223	2,87%
60412 Executar operação de conversão a esquerda em local proibido pela sinalização	104.284	2,12%
77220 Em mov,deix de man aces luz baixa dia,rod pis simp,sit fora per urb,vei desp luz	68.461	1,39%
76331 Dirigir veículo segurando telefone celular	62.283	1,26%
76332 Dirigir veículo manuseando telefone celular	47.505	0,96%
65992 Conduzir o veículo registrado que não esteja devidamente licenciado	45.916	0,93%
55500 Estacionar em local/horário proibido especificamente pela sinalização	45.806	0,93%
54521 Estacionar no passeio	36.287	0,74%
75870 Transitar na faixa ou via exclusiva regulam p/ transp públ coletivo passag	35.665	0,72%
Total de infrações 2023	4.927.663	100,00%

Fonte: Departamento Executivo de Infrações – DETRAN/PR.

Data da extração 23/04/2025.

As infrações do Art. 165, não estão relacionadas entre as 15 autuações mais lavradas, são divididas em dois códigos de enquadramentos, sendo uma dirigir sob a influência de álcool e a outra dirigir sob influência de substância psicoativa que determine dependência. No ano de 2024 no Paraná houve a lavratura de 8.016 para o uso de álcool, sendo que em 2023 houve lavratura de 7.812 AITs.

Quando observamos os AITs originados de dirigir sob influência substância entorpecente ou q determine dependência física/psíquica, identificamos que no ano de 2024 houve 201 autuações e em 2023 ocorreram 168.

Ainda percorrendo a análise de AITs de referente a alcoolemia, outro dado importante de se analisar é referente ao autuação pelo Art. 165-A recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277, identificamos que foram lavrados em 2024 10.356 AITs e em 2023 ocorreram 9.271 (Departamento Executivo de Infrações – DETRAN PR -23/04/2025).

3.1.2 Lei Seca

Os acidentes de trânsito são um importante problema de saúde pública e o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículo a motor tende a agravar esse problema. Em junho de 2008, entrou em vigência, no Brasil, a Lei Federal nº 11.705, conhecida como Lei Seca. Tal lei determina penalidades mais severas para o condutor que dirige veículos sob influência do álcool.¹

Nesse contexto, as operações da Lei Seca voltaram à pauta da fiscalização de trânsito no Paraná em junho de 2024. Inicialmente, propôs-se que o DETRAN/PR, a PMPR e a Polícia Civil unissem esforços para executar as operações conforme o calendário anual do Fórum Nacional da Lei Seca, que prevê uma fiscalização nacional mensal (Departamento Executivo de Infrações de Trânsito – DEIT, Detran/PR, 2025).

Para dar início às ações, a PMPR elaborou o Plano de Operações nº 017/2024 dentro do seu Planejamento Estratégico, selecionando as 20 principais cidades do estado.

Desde então, as operações vêm sendo realizadas mensalmente nos seguintes municípios: Almirante Tamandaré, Araongas, Araucária, Campo Largo, Campo Mourão, Cascavel, Cianorte, Curitiba, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Guarapuava, Londrina, Maringá, Paranaguá, Pato Branco, Ponta Grossa, São José dos Pinhais, Telêmaco Borba, Toledo e Umuarama.

Como resultado do trabalho intensificado e articulado entre as instituições, apresentam-se os resultados das ações realizadas em 2024, decorrentes do Planejamento Estratégico da Polícia Militar do Paraná – Plano de Operações nº 017/2024.

As Operações Lei Seca obtiveram resultados expressivos, destacando-se, entre eles, a presença de:

- 2.640 Policiais empregados nas ações.
- 1.191 Viaturas empregadas nas fiscalizações.
- 19 Cinotécnicos empregados.
- 15.641 Pessoas abordadas.
- 13.490 Veículos abordados.
- 57 Locais fiscalizados.
- 694 Autos lavrados pelo art. 165 (embriaguez ao volante).
- 280 Autos lavrados pelo art. 165-A (recusa de teste Etilométrico).
- 8.449 Testes Etilométricos realizados.

- 275 Veículos recolhidos (Art. 270, §4º).
- 215 Boletins de ocorrência registrados.
- 3 Termos circunstanciados.
- 49 Pessoas detidas pelo art. 306 (embriaguez ao volante).
- 232 Pessoas abordadas pela campanha educativa.

Com estas informações apresentadas, pudemos destacar que, dos 8.449 testes etilométricos realizados no período analisado, foram lavrados 694 autos de infração com base no art. 165 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata da condução de veículo sob a influência de álcool. Além disso, foram lavrados 280 autos de infração de trânsito com base no art. 165-A, que se refere à recusa do condutor em se submeter ao teste do etilômetro.

Com base nos dados registrados, foram abordados 13.490 veículos no período em análise. Como resultado das ações de fiscalização, 49 pessoas foram detidas com fundamento no artigo 306 do CTB, o qual prevê sanções penais para condutores que apresentem concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar acima dos limites estabelecidos em lei.

Nesse sentido, o uso adequado dessas informações é fundamental para a promoção da segurança viária, contribuindo diretamente para a redução dos índices de sinistros. Além disso, tais dados subsidiam a formulação de políticas públicas mais eficazes e assertivas, fortalecendo a capacidade preditiva dos órgãos responsáveis (Detran/PR, 2025).

Em apertada síntese é possível afirmar que são necessários esforços conjuntos para consolidar as operações da LEI SECA, como um programa contínuo, abrangente e ostensivo de forma extinguir tais comportamentos, trazendo a todos maior segurança no trânsito.

3.1.3 Penalidade de Suspensão e Cassação

Apresentamos, a seguir, os dados relativos aos processos administrativos de suspensão e cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no Estado do Paraná, segmentados por sexo, no período de 2020 a 2024 (Detran/PR, 2025).

Em 2020, foram instaurados 49.823 processos administrativos, dos quais 48.684 referem-se à suspensão do direito de dirigir e 1.139 à cassação da CNH²¹.

Em 2021, em razão dos impactos da pandemia de COVID-19, observou-se uma redução expressiva no número de processos, totalizando 2.051 instaurações.

No ano de 2022, com a retomada dos procedimentos administrativos viabilizada pela Resolução CONTRAN nº 805, de 16 de novembro de 2020, houve um aumento significativo, totalizando 248.258 processos instaurados, sendo 241.965 de suspensão e 6.293 de cassação.

21 DETRAN/PR. Departamento Executivo de Infrações de Trânsito. **Painel de dados de infrações – março de 2025**. Curitiba: Departamento de Trânsito do Paraná, 2025. Disponível em: <https://bi2.pr.gov.br/single/?appid=93c1bb57-667b-4c26-acd3-ac2c02e5cc49&sheet=798df4b0-87f9-48f0-a57e-9e99c9618503&target=_self&lang=pt-BR&theme=sense&opt=ctxmenu&select=clearall&select=Ano,2025&select=M%C3%AAAs,3>. Acesso em: 16 abr. 2025.

Nos anos subsequentes, os números registrados foram os seguintes:

- 2023: 131.280 processos, dos quais 127.252 foram de suspensão e 4.028 de cassação;
- 2024: 127.376 processos, sendo 120.680 de suspensão e 6.696 de cassação.

A partir da análise dos dados do período mencionado, observa-se que, em média, 75% dos processos administrativos de suspensão e cassação envolveram condutores do sexo masculino, enquanto 25% envolveram condutoras do sexo feminino, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Tabela 04. TOTAL DE CNHS SUSPENSAS/CASSADAS POR SEXO NO ESTADO DO PARANÁ, NOS ANOS DE 2020 A 2024

	FAIXA ETÁRIA	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL POR FAIXA ETÁRIA
FEMININO	18 a 25 anos	345	332	335	1.465	951	3.428
	26 a 32 anos	1.215	1.761	1.997	5.620	3.286	13.879
	33 a 39 anos	1.414	2.305	2.672	6.853	4.179	17.423
	40 a 50 anos	1.861	3.240	3.881	9.685	5.894	24.561
	Mais de 50 anos	1.825	3.557	4.170	9.984	6.064	25.600
MASCULINO	18 a 25 anos	1.573	1.879	2.185	7.814	5.924	19.375
	26 a 32 anos	3.226	5.808	6.845	16.587	10.226	42.692
	33 a 39 anos	3.404	6.491	6.867	15.831	9.679	42.272
	40 a 50 anos	4.071	8.630	9.282	20.567	12.483	55.033
	Mais de 50 anos	4.694	10.879	12.356	24.914	15.149	67.992

Fonte: Departamento Executivo de Infrações de Trânsito (DEIT) – Detran/PR. Data da extração 16/04/2025. BI CELEPAR, base dinâmica de dados.

Nota 1: Sujeito a alterações devido às constantes atualizações.

3.1.4 Mobilidade Urbana em Cascavel

O sistema de transporte público de Cascavel até 2025 operava com cinco terminais de transbordo e uma estação de integração temporal (a qual permite que o passageiro troque de ônibus sem pagar uma nova passagem, desde que passe pela catraca do próximo coletivo dentro de um período específico). Eram 63 linhas conectando todos os pontos da área urbana, além de parte da zona rural. Em 2024, o transporte coletivo registrou uma média de 47 mil usuários por dia, totalizando mais de 17 milhões de passageiros ao longo do ano. As operações foram realizadas por duas empresas: Pioneira e Viação Capital. A tarifa em março de 2025 custava R\$ 4,65, e o pagamento das passagens era feito somente por meio do cartão Vale Sim.

Havia 03 corredores exclusivos, para garantir a agilidade nas operações, nos quais os ônibus circulam sem a interferência de outros veículos até 2024. Ambulâncias e viaturas policiais tinham permissão para utilizar os corredores exclusivos, para acelerar a prestação de serviços essenciais. Houve a implementação de um sistema inteligente de comunicação entre os ônibus e semáforos, contribuindo para a redução do tempo de espera nas paradas.

Em 2024, a frota contou com 13 ônibus elétricos no modelo padron e 2 ônibus articulados elétricos. O objetivo da implantação desses veículos foi de reduzir os custos operacionais, proporcionar mais conforto aos passageiros, facilitar o acesso com piso baixo, reduzir o ruído e eliminar a emissão de CO2.

Foram implantadas as seguintes normas considerando os mais vulneráveis no trânsito e o incentivo ao uso do transporte público:

- Lei Municipal nº 6.060/2012 garante às mulheres, o direito de desembarcar fora dos pontos de parada regulamentados, após as 22h, desde que em locais de estacionamento permitido e dentro do trajeto regular.
- Lei Municipal nº 4450/2006, alterada pela Lei Municipal nº 6397/2014, concede meia-passageiro aos passageiros que busquem medicamentos nas Farmácias Básicas e Populares de Cascavel.
- Decreto 19.147/2025 institui o programa Domingo Passe Livre, que isenta o pagamento da tarifa para todos os usuários do transporte coletivo aos domingos.

Cascavel registrou uma população de 364.104 habitantes em 2024 (IBGE), com 196.503 condutores habilitados (DETRAN-PR, 2024), sendo 57,2% do gênero masculino. Aproximadamente 54% da população do município possui a CNH.

No mesmo ano, foram registradas 188.431 infrações no município, das quais destacam-se as seguintes:

- **Transitar em velocidade superior à máxima permitida** (até 20%, de 20% a 50%, e acima de 50%): 36% do total de infrações (Art. 218 CTB - Fiscalização Eletrônica).
- **Conversão à esquerda em local proibido pela sinalização**: 21% (Art. 207 CTB - Fiscalização Eletrônica e Talonário Eletrônico).
- **Avançar o sinal vermelho do semáforo**: 10% (Art. 208 CTB - Fiscalização Eletrônica e Talonário Eletrônico).
- Multa NIC ("**não identificação de condutor**") por pessoa jurídica: 10% (Art. 257 CTB).
- **Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança**: 5% (Art. 167 CTB).

Essas infrações estão diretamente relacionadas às principais causas dos acidentes de trânsito, ressaltando a importância de um rigoroso sistema de fiscalização para coibir comportamentos imprudentes e preservar vidas.

3.2 Panorama da Segurança no Trânsito nos Municípios Paranaenses

O Pnatrans e a PNMU, são instrumentos para alterar o panorama atual do Estado, que já vem estimulando municípios a trabalhar com prevenção de sinistros de trânsito, implementação de ciclovias e mais recentemente a adotar a perspectiva da Visão Zero. Até 2024, houve a adesão formal de quatro municípios paranaenses ao Pnatrans, Cascavel, Curitiba, Foz do

Iguaçu, Francisco Beltrão, Londrina, Pinhais e São José dos Pinhais²² (Painel Pnatrans, 2025). E é um grande desafio incorporar mais municípios à estratégia.

Dos 399 municípios paranaenses, 230 possuem convênio com Detran, para atender as demandas de Sinalização Viária, e 59 possuem gestão municipalizada de trânsito, integrando o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), dos quais 07 não mantêm convênio com vistas a operacionalizar as ações de fiscalização de trânsito, bem como implementar a reciprocidade quanto a competência no âmbito da fiscalização de trânsito. Desses 59 municípios, 14 fizeram adesão ao Programa Vida no Trânsito - PVT, que tem o objetivo de fortalecer as políticas públicas voltadas à prevenção de lesões e mortes no trânsito, por meio da metodologia do PVT, que envolve a qualificação de dados, análises epidemiológicas, planejamento, monitoramento e avaliação das ações.

E apenas 9 municípios paranaenses, integrados ao SNT, contam com uma estrutura mínima adequada para a gestão municipal da Educação para o Trânsito, caracterizada por um órgão executivo de trânsito formalmente constituído, com quadro funcional fixo, secretaria ou departamento com setor administrativo próprio, agentes de trânsito em atuação contínua e profissionais dedicados exclusivamente às ações de educação para o trânsito. Dentre esses, ainda somente 1 município possui uma Escola Pública de Trânsito em conformidade com a legislação específica vigente, com ato normativo de instituição, voltada à formação cidadã e à promoção da segurança viária desde a infância.

Esse diagnóstico revela uma preocupante inversão de prioridades na gestão municipal do trânsito. Observa-se uma concentração de esforços na estruturação e operacionalização da fiscalização e atuação, com foco na presença dos agentes de trânsito, enquanto a dimensão educativa — essencial para a mudança de comportamento e para a redução de sinistros — permanece subvalorizada e com baixa institucionalização. Essa lacuna compromete a efetividade das ações preventivas e dificulta a formação de uma cultura de trânsito seguro e responsável nos municípios.

A somatória dos óbitos por lesões de trânsito, dos residentes dos municípios com gestão de trânsito municipalizada, apresentou uma redução de 22,55% do ano de 2006 para 2023, enquanto a soma dos óbitos dos municípios não integrados ao SNT, para o mesmo período, apresentou um aumento de 9,84%, conforme tabela a seguir (Paraná, 2025).

22 Fonte: Painel Pnatrans

<<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjc0YmQwZjEtOTFjYy00Njg0LTk5N2UtOGM0ZGRjNmMzOWYxIiwidCI6IjdiZjAxYzZhLUWU2ZmItNDIxYS1iYmIyLWI5MGMzZWE4NjhmNyJ9&pageName=ReportSectione0b5d14cf0e3243791de>>

TABELA 05. EVOLUÇÃO DO NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA, CONJUNTO DE MUNICÍPIOS DO PARANÁ INTEGRADOS E NÃO INTEGRADOS AO SNT, COM E SEM PVT, 2006 – 2023

Munic Resid - PR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Varição 2006-2023
Municípios Integrados ao SNT sem PVT	650	680	729	669	778	715	828	687	687	608	567	572	548	550	576	596	631	635	-2,31%
Municípios Integrados ao SNT Com PVT	1.261	1.303	1.216	1.159	1.217	1.196	1.229	1.045	1.031	958	910	857	821	769	812	815	854	845	-32,99%
Municípios Não Integrados ao SNT	1.098	1.178	1.269	1.264	1.413	1.449	1.542	1.392	1.316	1.147	1.232	1.105	1.061	1.095	1.102	1.218	1.221	1.206	9,84%
410000 Município ignorado - PR	7	19	22	27	25	34	25	24	11	9	17	13	18	13	14	15	15	11	57,14%
Paraná	3.016	3.180	3.236	3.119	3.433	3.394	3.624	3.148	3.045	2.722	2.726	2.547	2.448	2.427	2.504	2.644	2.721	2.697	-10,58%

Fonte: Tabwin/SIM/SESA/PR (CID-10: V01-V89), extraído em 16/01/2025.

Nota: 1. Município Ignorado – PR, é quando não registram o município no Sistema de Informação sobre Mortalidade, somente o Estado.

2. Municípios Integrados ao SNT sem PVT – é a somatória dos resultados alcançados pelos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito que não possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná.

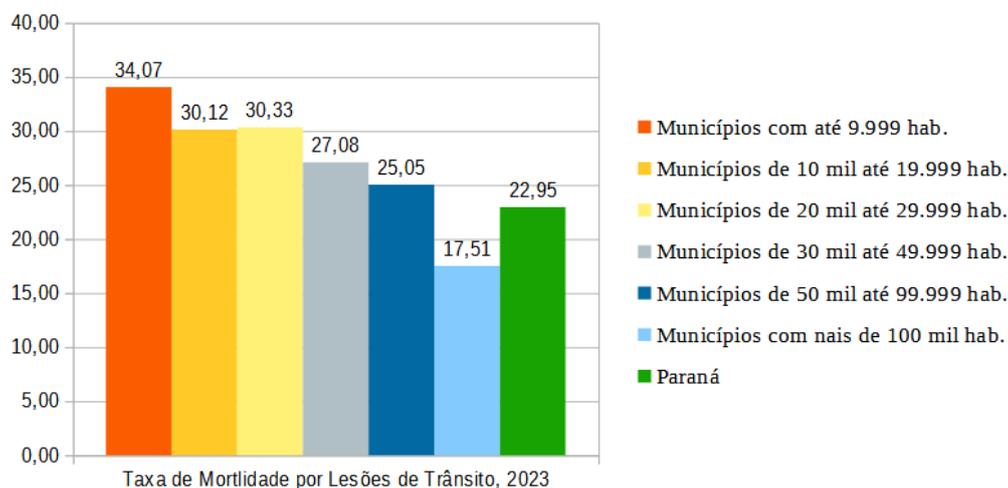
3. Municípios Integrados ao SNT Com PVT – é a somatória dos resultados alcançados pelos municípios que são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito e que possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná.

4. Municípios Não Integrados ao SNT – é a somatória dos resultados alcançados pelos municípios que não são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, e sem o Programa Vida no Trânsito no Paraná.

Ao analisarmos a somatória do conjunto dos municípios integrados ao SNT, verificamos que o resultado daqueles que além de fazerem parte do SNT ainda possuem o PVT (redução de 32,99%) é melhor do que daqueles que somente fizeram a integração ao SNT (redução de 2,31%) (id., ibid.). Podemos inferir que ter uma agenda municipal de segurança no trânsito pode contribuir mais na redução de mortes e lesões de trânsito, principalmente quando envolve uma metodologia baseada em evidências e ações interinstitucionais.

Outra análise importante é da somatória de óbitos por lesões de trânsito dos residentes dos municípios de menor porte, com menos de 30 mil habitantes, os quais em conjunto apresentaram 31,52 óbitos por lesões de trânsito a cada 100 mil habitantes em 2023, ou seja, uma taxa de mortalidade por lesões de trânsito superior ao resultado do Estado (22,95), conforme gráfico a seguir (id. ibid.).

GRÁFICO 06. TAXA DE MORTALIDADE POR LESÕES DE TRÂNSITO POR 100 MIL HABITANTES, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA E CLASSES DE TAMANHO DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS, 2023



Fonte: Tabwin/SIM/SESA/PR (CID-10: V01-V89), extraído em 16/01/2025; Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024.

Estes dados apontam a necessidade de se intensificar o trabalho de segurança no trânsito nestes territórios, principalmente em municípios com menos de 20 mil habitantes, os quais representaram 29% do total de óbitos por lesões de trânsito de residentes no Paraná em 2023 (id., ibid.) e 21% da população paranaense no mesmo ano. Enquanto os municípios com mais de 100 mil habitantes, abarcaram 55% da população estadual e 42% dos óbitos por lesões de trânsito. Sendo que somente 02 municípios com mais de 100 mil habitantes não estavam integrados ao SNT em 2023.

3.2.1 Uma análise do Perímetro Urbano de Cascavel

A estatística de trânsito em Cascavel serve como fundamento para a implementação de ações direcionadas à engenharia, educação e fiscalização de trânsito. Em 2024, no perímetro urbano do município, registrou-se uma taxa de mortalidade por lesões de trânsito de 6,59 óbitos a cada 100 mil habitantes, totalizando 24 óbitos no ano (COTRANS/PVT Cascavel, 2025).

Os dados utilizados para a elaboração das estatísticas são coletados no BI/BATEU da Polícia Militar, um sistema disponibilizado pela CELEPAR, também SIM, SVO, SYSBM, que, após serem trabalhados e analisados (óbitos), ficam centrados em um banco de dados da TRANSITAR e do COTRANS/PVT. Os períodos com maior incidência de acidentes em 2024 ocorreram das 15h às 20h, das 12h às 13h e das 8h às 9h, também conhecidos como os horários de pico. Em relação aos dias da semana, a sexta-feira e a terça-feira foram os mais críticos em termos de número de sinistros. A faixa etária com maior número de vítimas, tanto em óbitos quanto em feridos, foi a de 18 a 29 anos (id., ibid.).

No que diz respeito ao tipo de ocorrência, a colisão lateral foi responsável por 27% dos acidentes, seguida pelas colisões traseiras, com 23%. O gênero masculino continua a ser o mais vulnerável, representando a maioria das vítimas fatais; em 2024, 16 homens perderam a vida em acidentes de trânsito (id., ibid.).

Em termos de vítimas fatais, em 2024, o perfil foi o seguinte: 1 condutor de automóvel, 1 passageiro de automóvel, 11 motociclistas, 1 passageiro de motocicleta, 8 pedestres e 1 ciclista. As principais causas dos acidentes continuam sendo a velocidade excessiva, falta de atenção, transitar em locais impróprios, avanço de sinalização de preferência ou semáforo e ausência da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) (id., ibid.).

3.2.2 Comissão de Análise e Avaliação da Sinalização Viária das Vias Urbanas do Município de Curitiba.

Desde de 2022, com a criação da Gerência de Pesquisa e Estatísticas de Trânsito e utilizando-se da ferramenta BI-BATEU-BPTRAN, foi criado por Decreto Municipal, a comissão multissetorial para reavaliação da sinalização existente e de obstáculos visuais e físicos nas vias urbanas. Que mediante um ranking pré estabelecido com as vias com maiores indicadores de sinistros, fazem vistorias visando propor adequações para mitigar os indicadores de sinistros, sendo avaliado posteriormente após a implantação das propostas, se houve resultados satisfatórios com as medidas propostas.

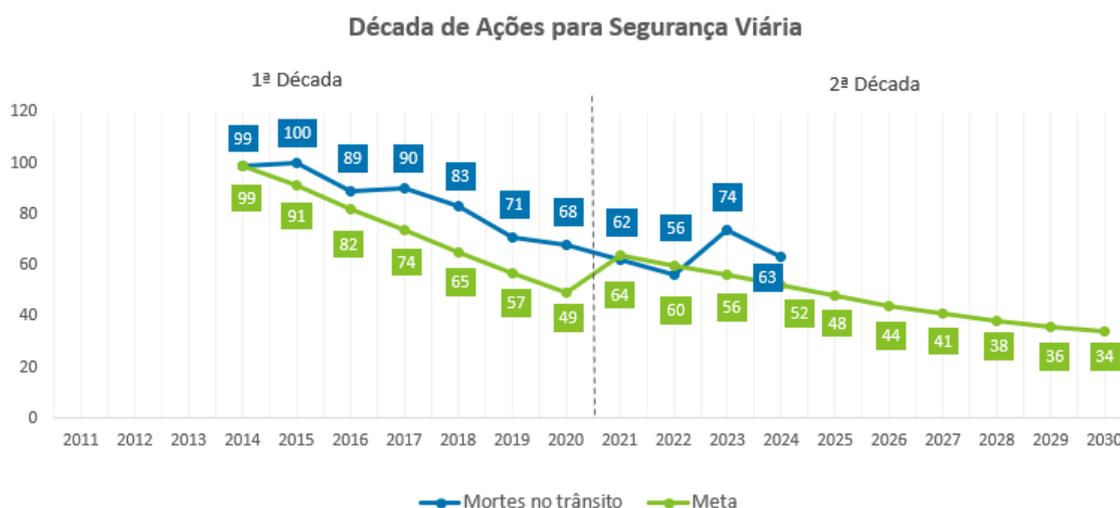
A comissão é composta por técnicos da Superintendência de Trânsito, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba-IPPUC, Urbanização de Curitiba s/a-URBS, Batalhão de Polícia de Trânsito do Estado do Paraná -BPTRAN.

3.2.3 O Trânsito em Londrina

Os registros categorizados pela CMTU são extraídos do Sysbm - Sistema de Registro e Estatística de Ocorrências dos atendimentos do Corpo de Bombeiros do Estado do Paraná. As vítimas fatais são contabilizadas por meio de dados do Sysbm em conjunto com informações da Autarquia Municipal da Saúde de Londrina, do registro de óbitos oriundos do DATASUS - SIM - Sistema de Informação sobre Mortalidade em decorrência de sinistros de transporte terrestres convergido com informações da Delegacia de Trânsito da Polícia Civil do PR e Polícia Científica do Instituto Médico Legal.

Considerando o período estabelecido pela ONU das Décadas de ações pela segurança no trânsito, Londrina conseguiu uma redução significativa em 2021 e 2022 tendo ficado abaixo da meta, porém em 2023 com um aumento significativo devido aos óbitos provenientes das rodovias estaduais e federais com um aumento acima da média, em 2024 ocorreu uma desaceleração em relação ao ano anterior.

Gráfico 07. Evolução do Número de Mortes no Trânsito em Londrina e da Meta na Primeira e Segunda Década de Ações pela Segurança no Trânsito, 2014 a 2030.



Fonte: CMTU Londrina.

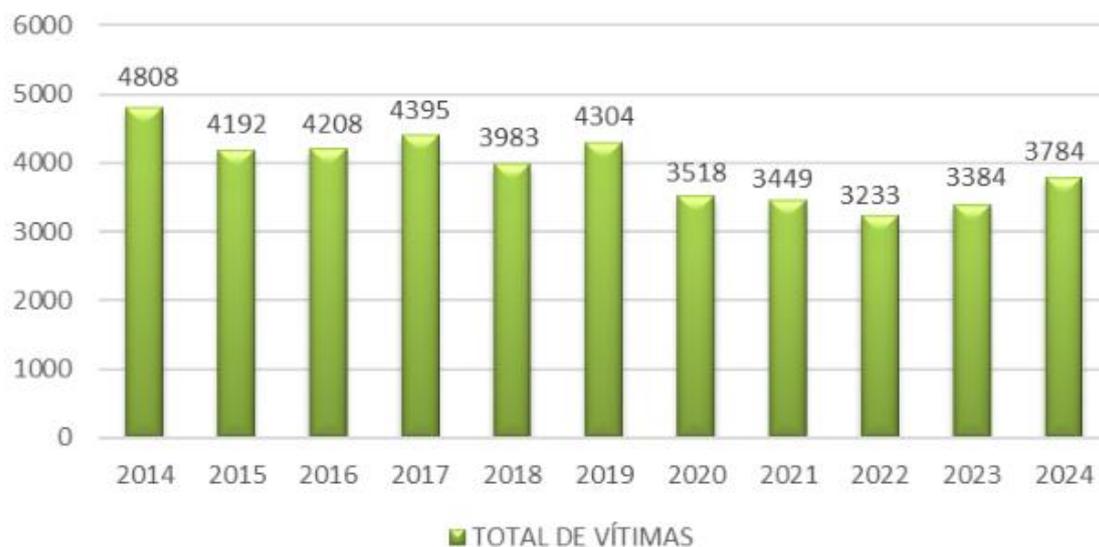
Em 2024, Londrina registrou 3.256 sinistros, com 3.784 vítimas e 63 óbitos. Considerando os óbitos por 100 mil habitantes, de 2014 a 2024²³, observou-se uma significativa

²³ De 2014 a 2021 utilizou-se dados do censo 2010 considerando Londrina com 506.701 habitantes. De 2022 e 2023 utilizou-se o censo 2022 considerando Londrina com 555.965 habitantes. De 2024 utilizou-se a estimativa do censo de 577.318 pessoas.

redução de 36% no número de fatalidades no trânsito em Londrina. Essa notável conquista pode ser atribuída a um conjunto de medidas estratégicas, incluindo a implementação de iniciativas baseadas em dados, intervenções viárias, readequação de limites de velocidade, programas educativos, campanhas de comunicação e intensificação das ações de fiscalização.

Ao realizar a análise do histórico de dados pode-se perceber a redução também do número total de vítimas, conforme segue.

Gráfico 08. Total de Vítimas de Sinistros de Trânsito em Londrina.



Fonte: CMTU Londrina.

O total de sinistros em 2024 (3.256), 2.447 envolveram com ocupantes de motocicleta, 467 como pedestres, 616 ocupantes de veículos leves, 19 ocupantes de veículos pesados, 186 ciclistas. Em relação ao gênero, a grande maioria dos sinistros foram com homens (2.568) e 1.196 com mulheres. Quanto a idade, percebe-se um destaque para os jovens entre 18 e 24 anos com 973 ocorrências. Os tipos de sinistros a maioria colisões (1.917), seguido por 871 quedas de veículo, 225 atropelamentos, 178 choques contra anteparo e 52 capotamentos.

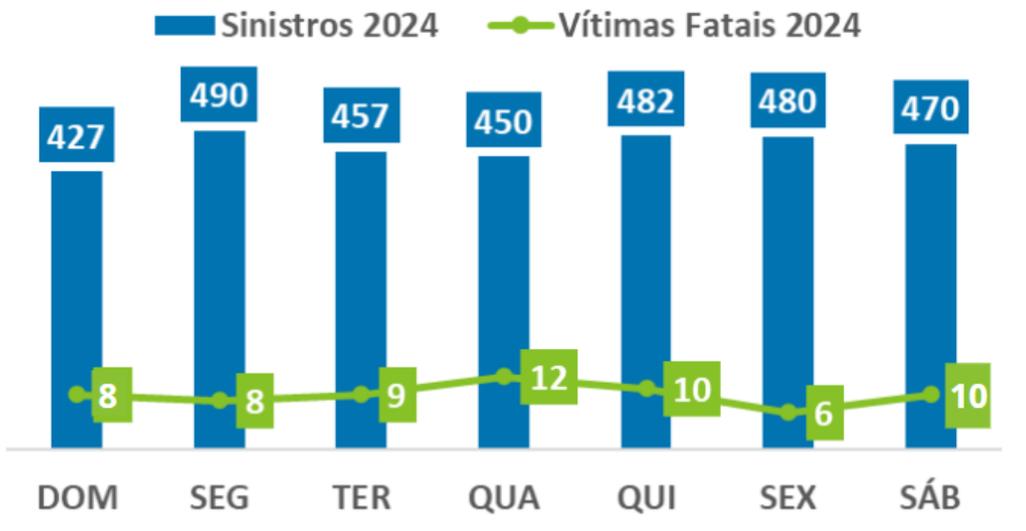
Em relação aos óbitos por lesões de trânsito, das 63 pessoas que faleceram em decorrência de um sinistro de trânsito, 54 eram homens e 9 mulheres. Sendo 33 ocupantes de motocicleta (passageiro e condutor), 15 pedestres, 8 ocupantes de veículos leves, 1 ocupante de veículo pesado e 5 ciclistas. O maior número de ocorrências de sinistros fatais são do tipo colisões com 29 óbitos, seguidos dos choques contra anteparos com 18 vítimas fatais, 15 atropelamentos e 1 capotamento.

Em relação aos óbitos por lesões de trânsito, a maior incidência aconteceu às quartas-feiras com 12 vítimas fatais, e no mês de setembro com 10 óbitos. Quanto ao período do dia, os maiores registros aconteceram no período da noite, com 22 vítimas fatais registradas entre as 18h e 23h59.

A partir dos dados coletados, percebe-se que os jovens entre 18 e 24 anos são os que mais morrem, seguidos dos idosos com 10 registros fatais cada categoria. Ressalta-se que entre os

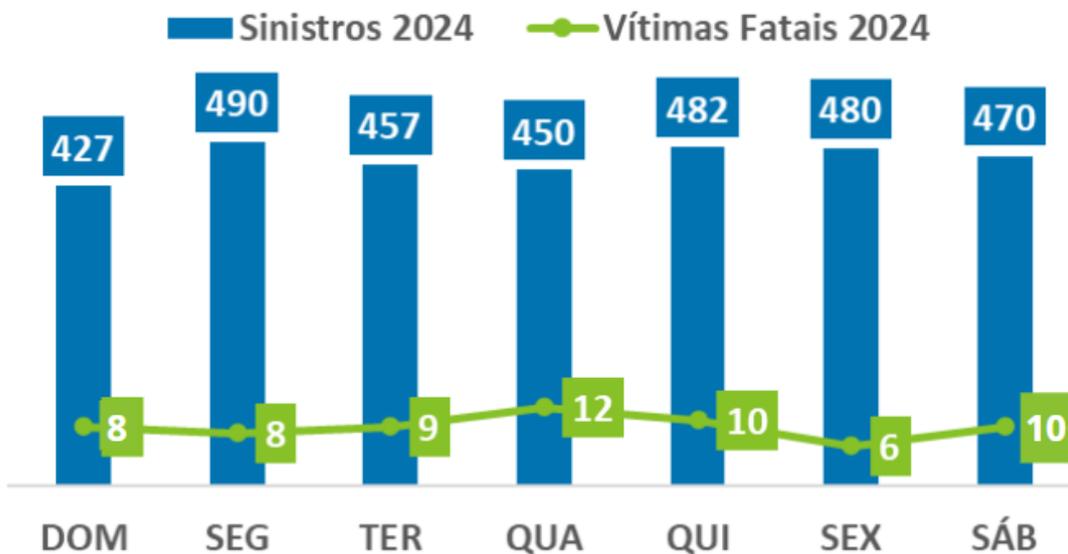
jovens o número de ocorrências (973) é muito superior ao dos idosos (302), ou seja, em termos de proporção, os idosos, quando ocorre um sinistro, acabam tendo lesões mais graves e levando a morte.

Gráfico 09. Número de Sinistros e de Vítimas Fatais, segundo Dia da Semana, 2024.



Fonte: CMTU Londrina.

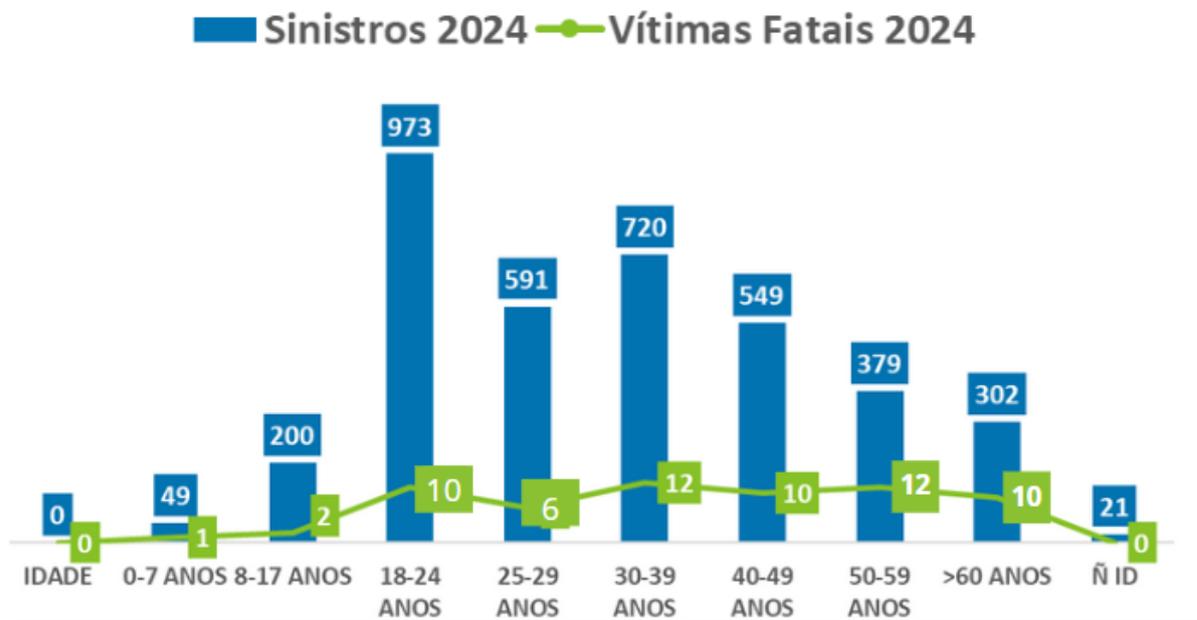
Gráfico 10. Número de Sinistros e de Vítimas Fatais, segundo Horário do Dia, 2024.



Fonte: CMTU Londrina.

A partir dos dados coletados, percebe-se que os jovens entre 18 e 24 anos são os que mais morrem, seguidos dos idosos com 10 registros fatais cada categoria. Ressalta-se que entre os jovens o número de ocorrências (973) é muito superior ao dos idosos (302), ou seja, em termos de proporção, os idosos, quando ocorre um sinistro, acabam tendo lesões mais graves e levando a morte.

Gráfico 11. Número de Sinistros e de Vítimas Fatais, segundo Faixa Etária, 2024.



Fonte: CMTU Londrina.

O boletim estatístico de 2024, apresentado mensalmente à diretoria da CMTU para suporte das decisões estratégicas, apresenta uma redução no número de óbitos e um aumento no número de sinistros, vítimas e sinistros com moto.

Figura 09. Boletim Estatístico

BOLETIM ESTATÍSTICO - DEZEMBRO

ATUALIZAÇÃO: 12/03/2025



MÊS	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
Nº SINISTROS	211	240	298	277	267	301	298	275	264	288	275	262	3256
SINISTROS COM MOTO	172	181	227	207	196	229	231	200	203	214	199	208	2467
ATROPELAMENTOS	8	21	21	25	24	23	18	19	17	19	18	12	225
VÍTIMAS	246	284	338	330	308	348	344	320	294	339	333	300	3784
ÓBITOS 2024	2	4	5	5	5	5	9	4	10	4	2	8	63
ÓBITOS 2023	5	3	10	6	6	5	2	6	12	7	9	3	74

COMPARAÇÃO COM O MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR

- **ÓBITOS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 74 óbitos. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 63 óbitos. **DIMINUIÇÃO DE 14%** ↓
- **SINISTROS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 2873 ocorrências. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 3256 ocorrências. **AUMENTO DE 13%** ↑
- **VÍTIMAS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 3384 vítimas. Até Dezembro de 2024, Londrina registrou 3784 vítimas. **AUMENTO DE 11%** ↑
- **ATROPELAMENTOS** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 230. Até Dezembro de 2024 foram 225 atropelamentos. **DIMINUIÇÃO DE 2%** ↓
- **SINISTROS COM MOTO** - Entre Janeiro e Dezembro de 2023 foram 2071. Até Dezembro de 2024 foram 2467 sinistros com moto. **AUMENTO DE 19%** ↑

ÓBITOS SEPARADOS POR VIA

- **2023 - até Dezembro**
74 óbitos
 Rodovias federais: 5
 Rodovias estaduais: 31
 Vias municipais: 38
- **2024 - até Dezembro**
63 óbitos
 Rodovias federais: 3
 Rodovias estaduais: 12
 Vias municipais: 48
AUMENTO DE 26% nas vias municipais

Fonte: CMTU Londrina.

Outro fator que chamou a atenção, foram os sinistros envolvendo ônibus que teve um aumento expressivo em 2024 (passando de 56 em 2023 para 81). Chamando a atenção também para o número de óbitos que chegou a 7 em 2024 (3 atropelamentos, 3 colisões e 1 choque contra anteparo).

Quando realizada a triagem do envolvimento de pedestres nos sinistros com ônibus, percebe-se que a “queda de veículo” é o tipo de sinistro mais expressivo (chegando a 15 em 2024), mas os “atropelamentos” são os mais fatais, já que em 2024, foram 7 casos de atropelamentos e destes, 3 levaram ao óbito.

A partir das informações disponibilizadas pela Subcomissão de Análise de Óbitos (PVT de Londrina), entre 2022 e 2024, foram 12 óbitos envolvendo ônibus analisados, destes, apenas 2 não eram ônibus do transporte coletivo. Dos 5 atropelamentos analisados, todos foram motivados por atitude imprudente do pedestre, que, ou atravessaram na frente do ônibus impossibilitaram a visão pelo motorista, ou adentraram a via sem as devidas cautelas. As colisões tiveram diferentes causas; em 3 casos o principal fator foi a conduta do motorista de ônibus, por adentrar a via, ou realizar conversão sem observar a pista; em 2 casos foi definido a conduta do condutor da motocicleta, por não possuir CNH e não respeitar semáforo vermelho, realizar a ultrapassagem pelo corredor; e em 1 caso foi a conduta do condutor do auto que tinha utilizado álcool e não respeitado a sinalização; e em 1 caso de falha mecânica.

Portanto, uma ação conjunta entre a Diretoria de Trânsito e de Transporte da CMTU está sendo planejada com o programa “O Transporte é coletivo: ação conjunta de melhorias para o sistema viário de Londrina”. A qual visa definir ações desde a semaforização no entorno do terminal central de transporte, campanhas educativas com os usuários, trabalho específico com idosos alertando sobre pontos cegos e campanhas com motoristas.

3.3. Saúde e Trânsito

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), a saúde desempenha um papel que vai além do atendimento às vítimas de sinistros de trânsito e da contagem de óbitos, atuando também na produção de dados sobre características das vítimas, tipos de acidentes e violências, custos associados ao tratamento e à reabilitação (Brasil, 2024)²⁴.

Os sinistros, chamados de acidentes de transporte terrestre, conforme Classificação Internacional de Doenças e Problemas de Saúde Relacionados - 10ª Revisão (CID-10), são um desafio para a saúde pública devido às vidas perdidas, sequelas e famílias afetadas. Jovens em idade produtiva morrem mais, com alto impacto socioeconômico. O impacto da violência do trânsito para o Sistema de Saúde abrange custos assistenciais, sobrecarga de serviços, mortalidade prematura e incapacidade em idade produtiva. Assim, os dados sobre os custos das internações no SUS, por lesões de trânsito, ficam aquém do real valor gasto com as consequências, como, por exemplo, a reabilitação (Brasil, 2022)²⁵.

24 BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortes por causas externas: qualificação dos registros inespecíficos** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Ministério da Justiça e Segurança Pública. Brasília: Ministério da Saúde, 2024. 113p. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/mortes_causas_externas_qualificacao_registros.pdf>. Acesso em 27 de janeiro de 2025.

25 BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em saúde e Vigilância de Doenças não Transmissíveis. **Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das doenças crônicas e agravos não transmissíveis no Brasil 2021-2030**. Brasília: Ministério da Saúde, 2022.

Enfatiza-se que a CID-10 incorpora as lesões e óbitos no trânsito na tipologia de causas externas, as quais são conceituadas sendo como aquelas que resultam de acidentes e violências, incluindo homicídios e suicídios que, por sua vez, decorrem de agravos não naturais acidentais ou intencionais. Todavia, embora frequentemente associadas à área de Justiça e Segurança Pública, as causas externas, possuem caráter multissetorial, incluindo a saúde. Nesse contexto, percebe-se que a qualificação dos dados sobre mortalidade torna-se crucial para o aprimoramento do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) (Brasil, 2024)²⁶, visto que essas informações são importantes para subsidiar políticas públicas diversas.

Em relação ao panorama do Paraná, os óbitos por lesões de trânsito de residentes no Estado representaram 28,7% dos óbitos por causas externas, em 2023, enquanto os de homicídios corresponderam a 24,6% (SESA, 2025)²⁷, corroborando com a importância deste Plano para a implantação de políticas públicas de preservação da vida no trânsito no Estado.

Visando contribuir com a redução das consequências dos sinistros de trânsito, a Secretaria de Estado da Saúde do Paraná (SESA/PR) incluiu no Plano Estadual de Saúde (PES) 2024-2027 (Paraná, 2024)²⁸, a meta deste plano é reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito para 15,7 por 100 mil habitantes até 2027. Foi considerando como base o ano de 2022, cuja taxa foi de 23,28, conforme dados consolidados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SESA, 2025) e a atualização do IBGE no Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024 (IBGE, 2024).

Objetivando atingir esta meta, o PES 2024-2027 propõe as seguintes ações:

- 1) Fortalecer a articulação intra e intersetorial para a promoção da cultura de paz e da mobilidade segura e sustentável, apoiando o trabalho da Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito;
- 2) Incentivar o desenvolvimento de ações junto às Regionais e às Secretarias Municipais de Saúde, para prevenção de sinistros de trânsito e promoção da mobilidade segura e sustentável, com foco na metodologia do Programa Vida no Trânsito;
- 3) Qualificar a causa básica de óbitos por meio de estratégias de educação permanente, em parceria com a Polícia Científica e implantação de Serviços de Verificação de Óbito” (Paraná, 2024, p.196).

Desta forma, quanto ao tema prioritário da promoção da mobilidade segura e sustentável, a SESA/PR vem desenvolvendo ações de acordo com a Política Nacional de Redução da

26 BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortes por causas externas: qualificação dos registros inespecíficos** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Ministério da Justiça e Segurança Pública. Brasília: Ministério da Saúde, 2024. 113p. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/mortes_causas_externas_qualificacao_registros.pdf>. Acesso em 27 de janeiro de 2025.

27 PARANÁ. Secretaria de Estado da Saúde. Diretoria de Atenção e Vigilância em Saúde. Coordenação de Promoção da Saúde. Divisão de Promoção da Cultura de Paz e Ações Intersetoriais. Base Estadual de Dados do Sistema Único de Saúde-DATASUS. Aplicativo Tabwin. **Sistema de Informações sobre Mortalidade**. Curitiba, 2025. Fonte: Tabwin/SIM/SESA/PR/DAV/CVIE/DVIEP/CPRO/DVPAZ atualizado em 06/01/2025.

28 Paraná. Secretaria de Estado da Saúde do Paraná. **Plano Estadual de Saúde: 2024 - 2027** / SESA. 1.ed. Curitiba: SESA, 2024.

Morbimortalidade²⁹ por Violências e Acidentes (2001) e as Políticas Nacional e Estadual de Promoção da Saúde (Anexo I da Portaria de Consolidação nº 2, de 28 de setembro de 2017; Resolução SESA nº 228, de 07 de abril de 2017).

A fonte de dados utilizada para obtenção do número e qualificação dos óbitos é o Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), desenvolvido pelo Ministério da Saúde, o qual permite duas formas básicas de se obter as informações: 1) óbitos de residentes no Paraná ou 2) óbitos por local de ocorrência da morte, não sendo possível extrair, por este sistema, o óbito por local de ocorrência do sinistro).

Por exemplo, no ano de 2023, ocorreram 2.697 óbitos por lesões de trânsito de residentes no Paraná (dado extraído por residência) e 2.694 óbitos por lesões de trânsito no Estado do Paraná (dado extraído por local de ocorrência). No entanto, o sinistro pode ter ocorrido em outro local (outro estado), porém a vítima recebeu atendimento em leitos SUS localizado no Paraná, onde veio a óbito. (SESA, 2025).

Assim, os dados do Paraná e do Conjunto de Municípios com o Programa Vida no Trânsito, apresentados na análise realizada pela SESA/PR, nesta publicação, são de óbitos por lesões de trânsito de pessoas residentes no Paraná.

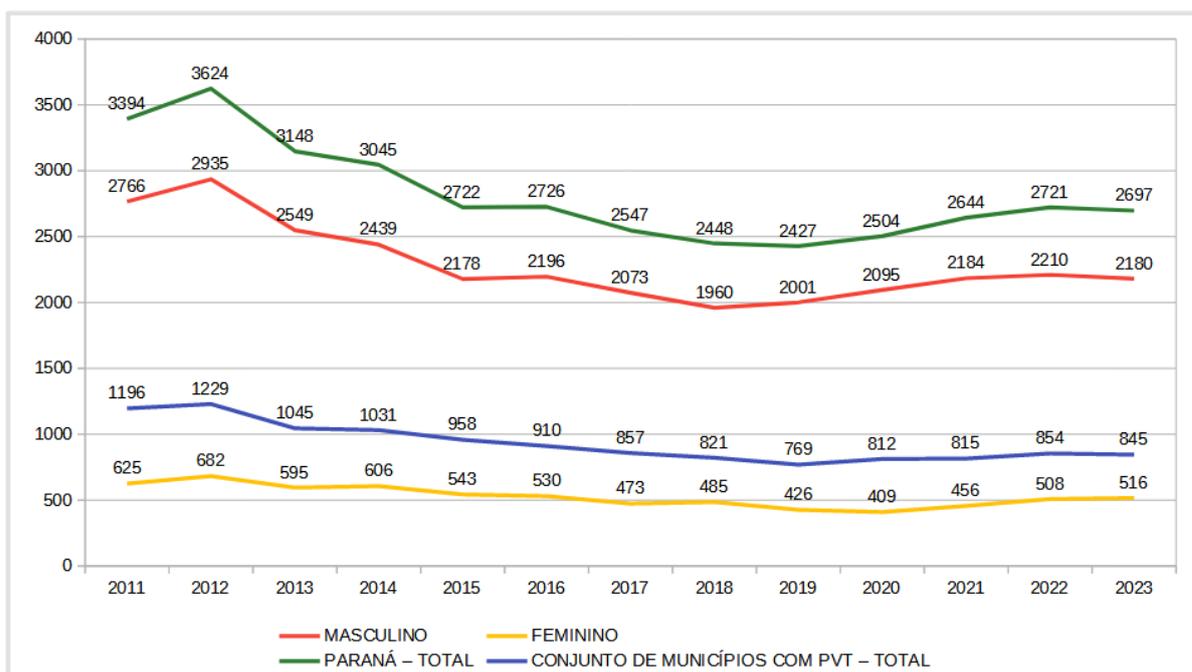
No Gráfico 12 observamos que, durante a Primeira Década de Ações para a Segurança no Trânsito da ONU, houve uma redução geral do número de óbitos por lesões de trânsito, no Paraná. No entanto, durante o período pandêmico da COVID-19, o quantitativo dessas mortes aumentou, principalmente entre homens³⁰. Uma das hipóteses para este fato pode ter sido a diminuição do fluxo de automóveis, que favoreceu a condução em velocidades maiores, elevando a gravidade dos sinistros de trânsito (Monteiro et. al., 2024)³¹.

GRÁFICO 12. EVOLUÇÃO DO NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA E SEXO, PARANÁ E CONJUNTO DE MUNICÍPIOS COM PVT, 2006 – 2023.

29 **Morbimortalidade:** trata-se de um conceito complexo vindo da ciência médica que integra dois subconceitos principais: morbidade e mortalidade. A morbidade refere-se à presença de doenças ou agravos específicos em uma população, enquanto a mortalidade refere-se às mortes por uma determinada causa ou por um grupo de causas. Ao combinar esses conceitos, a morbimortalidade foca nas doenças ou agravos que resultam em morte, analisando sua ocorrência em determinados grupos populacionais, contextos geográficos e períodos de tempo (RIPSA, 2008). (REDE INTERAGENCIAL DE INFORMAÇÃO PARA SAÚDE – RIPSA. **Indicadores básicos para a saúde no Brasil: conceitos e aplicações.** RIPSA. - 2. ed. - Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2008.)

30 Fonte: Sistema Gestor de Documentos e Laudos - GDL - Polícia Científica do Paraná, 2025.

31 GUERRA, J. A. Custo dos sinistros de trânsito do estado do Paraná: estimativas simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de sinistros em rodovias no ano de 2021. 24º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR), 47ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPv). Bento Gonçalves, RS, 2022. Dados atualizados para 2023 pelo autor. Disponível em: <<https://rapvenacor.com.br/anais/2023/TT108.pdf>> Acesso em 29 de janeiro de 2025.



Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025.

Nota: Conjunto de municípios com PVT é a somatória dos resultados alcançados pelos 14 municípios que possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná, os quais englobam 43% da população paranaense.

Os óbitos por lesões de trânsito de pessoas do gênero masculino, no Paraná, em 2023, representaram 81% do total de mortes, com uma proporção de 4,2 óbitos masculinos para cada feminino (SESA, 2025). Entretanto, o Estado possui a proporção de 1,5 homens habilitados para cada mulher com Carteira Nacional de Habilitação (Detran/PR, 2024). Ou seja, os dados mostram que, mesmo com 50% a mais de motoristas homens, a mortalidade é desproporcionalmente mais alta, visto que morrem quatro vezes mais homens do que as mulheres. Esta situação indica a necessidade de intervenções específicas para melhorar a segurança no trânsito, especialmente para o público masculino.

De 2011 a 2023 (Gráfico 12), houve uma redução de 20,5% do número absoluto de óbitos por lesões de trânsito de residentes no Paraná, porém o grupo de municípios que possui as Comissões Intersetoriais Municipais responsáveis pelo Programa Vida no Trânsito (Conjunto dos Municípios com PVT) tiveram uma redução maior (29,3%). Já de 2018 a 2023, houve um aumento dessas mortes no Estado de 10,2%, com um incremento menor no Conjunto dos Municípios com PVT (2,92%).

Por outro lado, os municípios que não possuem o PVT, de 2018 a 2023 tiveram um aumento de 13,83% no número absoluto de óbitos por lesões de trânsito e, de 2011 a 2023, um declínio de apenas 15,74% (SESA, 2025). Estes dados indicam que a metodologia do PVT pode ter contribuído para a redução da morbimortalidade por lesões de trânsito nos municípios que aderiram à estratégia do Programa.

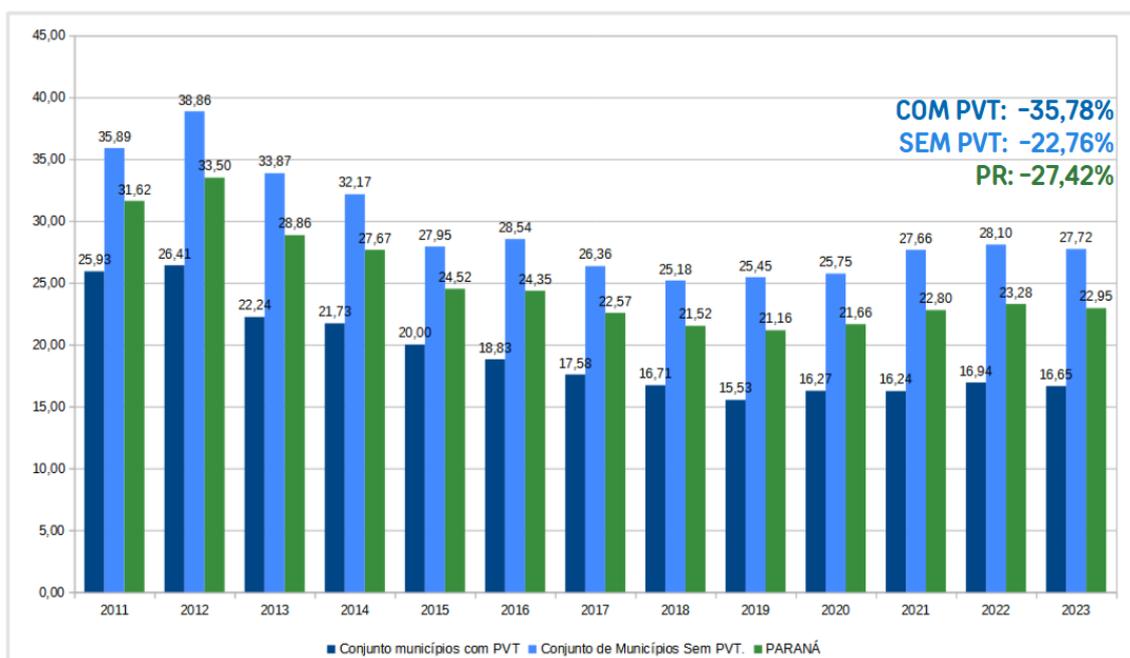
É importante analisar os dados considerando não somente a evolução do número absoluto de óbitos, mas também o crescimento populacional no Estado, pois a taxa de mortalidade

específica³² expressa o número de óbitos por 100 mil habitantes, ou seja, considera a densidade populacional, fornecendo uma visão mais precisa da mortalidade relativa.

Ainda, o cálculo da taxa é indicado apenas para localidades com tamanho populacional igual ou superior a 100 mil habitantes, assim, para municípios com população inferior é recomendado utilizar o número absoluto de óbitos como indicador para avaliar a mortalidade. “Isso se deve ao fato de que, em populações menores, as taxas de mortalidade podem variar significativamente devido a pequenas flutuações no número de óbitos, o que pode tornar as comparações menos confiáveis” (Brasil, 2024, p.14).

De 2011 a 2023, o Estado do Paraná apresentou uma redução na taxa de mortalidade por lesões de trânsito de 27,42%, enquanto o Conjunto dos Municípios com PVT obteve uma redução de 35,78% e os sem PVT de 22,76%. Conforme dados preliminares de 2024, o Paraná alcançou uma taxa de 20,08 óbitos por lesões de trânsito por 100 mil habitantes, para o Conjunto dos Municípios com PVT a taxa foi de 14,10 e, para os sem PVT, de 24,61, maior do que taxa estadual (24,52), em 2015 (SESA, 2025).

GRÁFICO 13. EVOLUÇÃO DA TAXA ESPECÍFICA DE MORTALIDADE POR LESÕES DE TRÂNSITO POR 100 MIL HABITANTES NO PR E NO CONJUNTO DE MUNICÍPIOS COM PVT (14) E SEM PVT (385), SEGUNDO RESIDÊNCIA, 2011 – 2023.



Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025.
Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024.

- Nota: 1. Conjunto de Municípios Com PVT – é a somatória dos resultados alcançados pelos 14 municípios que possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná.
2. Conjunto de Municípios Sem PVT – é a somatória dos resultados alcançados pelos 385 municípios que não possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná.
3. Para o cálculo da taxa foi utilizado o Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024 (Projeções das Populações IBGE, Revisão 2024), conforme orientação do Ministério da Saúde.

32 ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE. Reunião Nacional de Atores em Segurança Viária: Encaminhando os compromissos do Brasil para a 2ª Década de Ação (Relatório do Evento). OPAS/BRA, 2022.

Quanto ao perfil das pessoas que morreram por lesões de trânsito, observa-se que, em 2023, a maioria estava como ocupante de automóvel ou caminhonete (35%), seguido dos ocupantes de motocicleta ou triciclo (30,77%), pedestres (17,98%). Ainda, em 6,30% dos casos, a classificação foi “outros acidentes de transporte terrestre” (CID-10 V80-V89), 5,19% eram ciclistas, 4,49% ocupantes de veículos pesados e 0,26% ocupante de ônibus (Tabela 6). Ressalta-se, ainda, que 71% eram brancos, 28 % negros, 1% amarelos, 1% indígena e para 1% não foi informada a condição raça/cor (SESA, 2025).

Ao analisar a variação dos óbitos por lesões de trânsito, de 2018 a 2023, de residentes no Paraná, segundo o modal e gênero, verificou-se que as mortes entre homens aumentaram 11,22% e, entre mulheres, 6,39%. As mortes de indivíduos do gênero masculino aumentaram 29,41%, na condição de ocupante de veículos pesados, e 19,52%, em automóveis ou caminhonetes. Entretanto, entre as mulheres, os óbitos de ciclistas aumentaram 58,33% e de ocupantes de veículos pesados 57,14% (SESA, 2025).

TABELA 6. TABELA DO NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO

MODAL (CID10 3D)	SEXO	2006	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PEDESTRE	Masculino	583	508	395	359	383	332	354	363	374
	Feminino	175	167	138	115	107	94	100	122	111
	Ignorado	0	1	0	0	0	0	3	0	0
CICLISTA	Masculino	181	124	104	139	132	115	128	138	121
	Feminino	14	13	7	12	11	16	17	10	19
	Ignorado	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOTOCICLISTA	Masculino	511	687	603	624	639	688	717	690	724
	Feminino	61	78	65	96	82	69	105	96	105
	Ignorado	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE	Masculino	633	683	596	589	613	628	690	723	704
	Feminino	200	237	199	224	197	191	191	227	239
	Ignorado	0	1	0	2	0	0	0	0	1
VEÍCULO PESADO	Masculino	75	92	75	85	88	97	91	107	110
	Feminino	9	4	3	7	8	2	2	5	11
	Ignorado	1	0	0	0	0	0	0	1	0
ÔNIBUS	Masculino	13	5	22	8	6	16	3	10	5
	Feminino	5	4	28	10	0	1	6	5	2
	Ignorado	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OUTROS	Masculino	462	666	383	156	140	219	201	179	142
	Feminino	93	122	103	21	21	36	35	43	28
	Ignorado	0	1	1	1	0	0	1	2	0
TODOS MODAIS	Masculino	2.458	2.766	2.178	1.960	2.001	2.095	2.184	2.210	2.180
	Feminino	557	625	543	485	426	409	456	508	516
	Ignorado	1	3	1	3	0	0	4	3	1
TODOS MODAIS	Ambos os sexos e ignorado	3.016	3.394	2.722	2.448	2.427	2.504	2.644	2.721	2.697

UF DE RESIDÊNCIA, MODAL E SEXO, PARANÁ, 2006-2023.

Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025.

Nota: Ignorado significa que não foi informado o sexo no Sistema de Informação sobre Mortalidade do Ministério da Saúde.

Ao analisar a variação dos óbitos por lesões de trânsito, de 2018 a 2023, de residentes no Paraná, segundo o modal e gênero, verificou-se que as mortes entre homens aumentaram 11,22% e, entre mulheres, 6,39%. As mortes de indivíduos do gênero (sexo, de acordo com o Sistema de informação) masculino aumentaram 29,41%, na condição de ocupante de veículos

pesados, e 19,52%, em automóveis ou caminhonetes. Entretanto, entre as mulheres, os óbitos de ciclistas aumentaram 58,33% e de ocupantes de veículos pesados 57,14% (Sesa, 2025).

Quanto à faixa etária, neste intervalo, houve redução do número absoluto de óbitos de crianças de 0 e 09 anos, em contraste ao aumento de 6,25% dos óbitos infanto-juvenis, de 10 a 14 anos. Houve redução do número de óbitos de jovens de 18 anos (-33,33%) e de 19 anos (-18,64%), idades em que já poderiam habilitar-se como motoristas (TABELA 7).

A partir da faixa etária de 20 a 29 anos de idade, de 2018 a 2023, verifica-se que houve um incremento das mortes (6,10%), que foi sustentado nos grupos etários subsequentes, com aumento mais expressivo de 50 a 59 anos (35,58%). No entanto, constata-se que os jovens de 20 a 29 anos foram as principais vítimas fatais em 2022 (615) e 2023 (574).

TABELA 7. EVOLUÇÃO DO NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA E FAIXA ETÁRIA, PARANÁ, 2006-2023 E VARIAÇÃO DO INDICADOR DE 2018 A 2023.

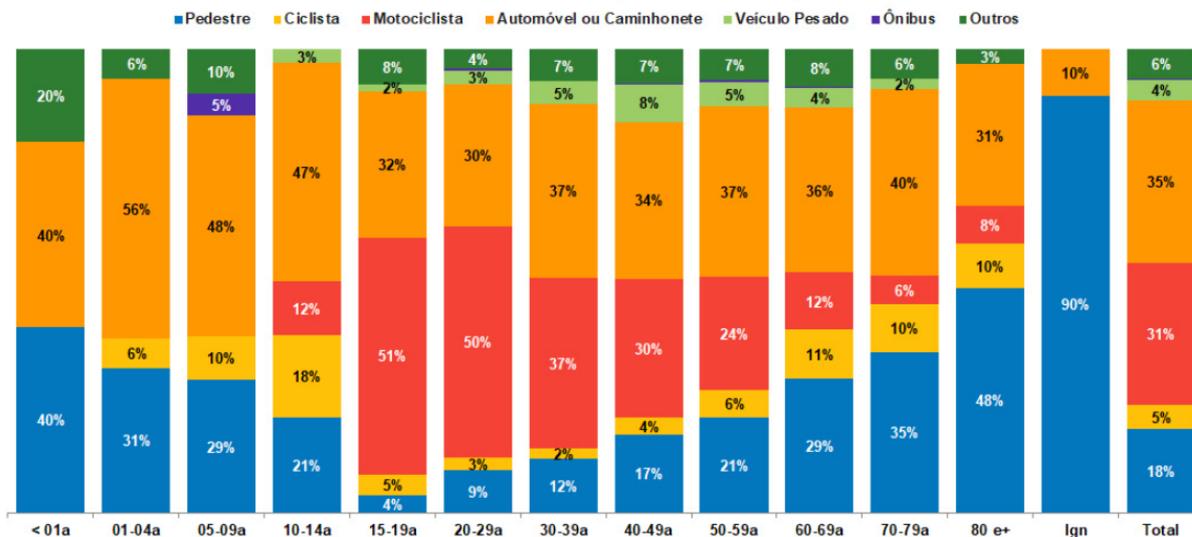
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Varição 2018-2023
<01a	10	9	7	10	7	13	6	9	8	16	9	10	6	6	4	3	10	5	-16,67%
01-04a	30	45	36	29	38	26	27	29	26	27	25	20	32	25	21	21	16	16	-50,00%
05-09a	55	52	58	44	49	37	40	37	33	24	20	20	25	24	20	23	11	21	-16,00%
10-14a	80	77	74	71	64	62	56	57	39	35	43	34	32	30	24	23	21	34	6,25%
15-19a	275	289	315	268	333	333	343	285	296	219	234	198	171	179	160	190	149	133	-22,22%
20-29a	760	817	833	778	859	813	876	732	704	649	665	565	541	548	605	594	615	574	6,10%
30-39a	549	569	550	555	619	612	654	572	562	518	492	476	465	409	489	513	470	475	2,15%
40-49a	456	494	504	490	538	529	604	521	478	444	424	423	404	414	404	449	442	467	15,59%
50-59a	347	362	360	383	378	414	447	410	406	331	347	338	312	366	344	375	427	423	35,58%
60-69a	247	229	257	224	253	269	296	240	225	246	226	230	251	239	232	252	285	301	19,92%
70-79a	148	155	161	175	199	172	186	172	168	153	162	145	132	129	122	140	185	176	33,33%
80 e+	47	61	58	64	67	73	59	59	83	51	65	75	60	48	66	49	76	62	3,33%
lgn	12	21	24	28	29	41	30	25	17	9	14	13	17	10	13	12	14	10	-41,18%
Total	3.016	3.180	3.237	3.119	3.433	3.394	3.624	3.148	3.045	2.722	2.726	2.547	2.448	2.427	2.504	2.644	2.721	2.697	10,17%
15-17*	109	96	135	106	127	129	136	100	130	83	91	74	67	82	56	80	61	55	-17,91%
18 anos	84	91	73	62	92	82	89	89	69	69	57	58	45	44	41	52	35	30	-33,33%
19 anos	82	102	107	100	114	122	118	96	97	67	86	66	59	53	63	58	53	48	-18,64%

Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025.

Nota: Optou-se por detalhar a faixa etária de 15 a 19 anos, visto que os indivíduos menores de 18 anos, em tese, figuraram como passageiros e acima desta idade, legalmente também poderiam estar na condição de motoristas, se já tivessem sido habilitados.

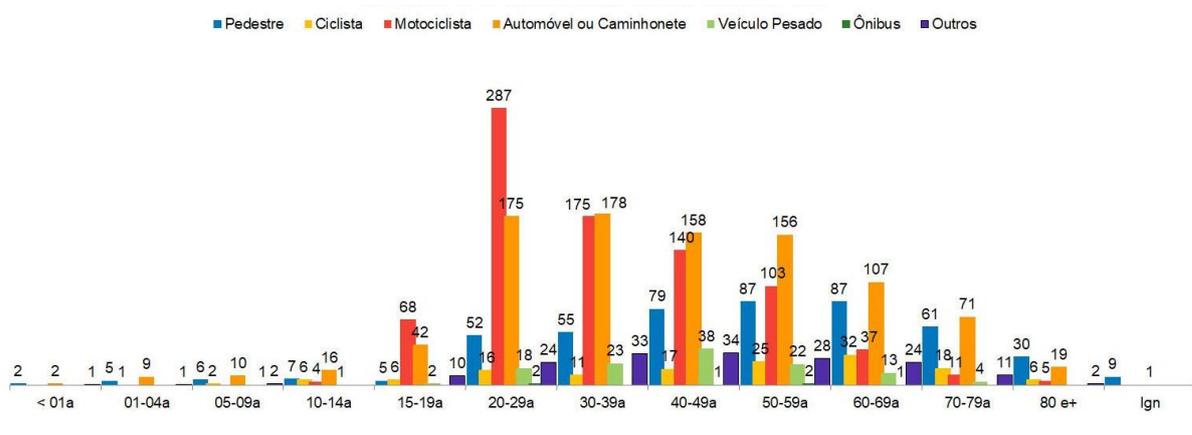
Os Gráficos 14 e 15 oferecem uma visão abrangente sobre os óbitos no trânsito paranaense, ocorridos em 2023. Mostram tanto a proporção de mortes por modalidade de transporte, em diferentes faixas etárias, quanto o número absoluto de vítimas em cada grupo etário. Destaca-se a importância da análise conjunta destes gráficos, pois é preciso olhar não somente a proporção de óbitos de uma determinada faixa etária, mas também o quantitativo de vidas perdidas em cada grupo etário, por tipo de modal.

GRÁFICO 14 - PROPORÇÃO DE NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA, MODAL E IDADE, PARANÁ, 2023.



Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025

GRÁFICO 15. PROPORÇÃO DE NÚMERO ABSOLUTO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO UF DE RESIDÊNCIA, IDADE E MODAL, PARANÁ, 2023.



Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025

Ainda, nota-se que, em 2023, os óbitos de ocupantes de motocicleta ou triciclo e de automóvel ou caminhonete foram mais frequentes, especialmente entre 20 a 59 anos, seguido das mortes de pedestres. Estes, por sua vez, foram proporcionalmente mais frequentes entre o público infante juvenil (0 a 19 anos) e entre pessoas idosas (acima de 60 anos) (Gráfico 14).

Em relação às motocicletas, a faixa etária de 15 a 19 anos mostrou percentualmente mais óbitos relacionados por este modal, enquanto usuários de motos ou triciclos (Gráfico 14). Já entre 20 e 29 anos, embora a proporção entre modais seja semelhante, o número absoluto de mortes em motocicletas é maior (287) do que o quantitativo do grupo anterior (68), em ambos os casos evidencia a maior vulnerabilidade entre jovens (Gráfico 15).

Quanto aos pedestres, duas fases extremas da vida destacaram, visto que a proporção de mortes por atropelamento foi maior entre crianças de 0 a 9 anos e entre idosos acima de 60

anos. Neste contexto, observa-se, ainda, que a proporção de óbitos de crianças menores de um ano (40%) é muito semelhante ao de pessoas com 80 anos ou mais (48%). Esse cenário reflete a maior vulnerabilidade destes grupos etários, tornando-os especialmente suscetíveis a sinistros quando estão se deslocando a pé (Gráfico 14).

As mortes de ocupantes de automóveis foram prevalentes nas diferentes faixas etárias, representando, em média, cerca de um terço dos óbitos (Gráfico 14). Esse padrão regular sugere que, independentemente da idade, grande parte da população se desloca nesses veículos, o que acaba mantendo estável a incidência de sinistros fatais neste modal.

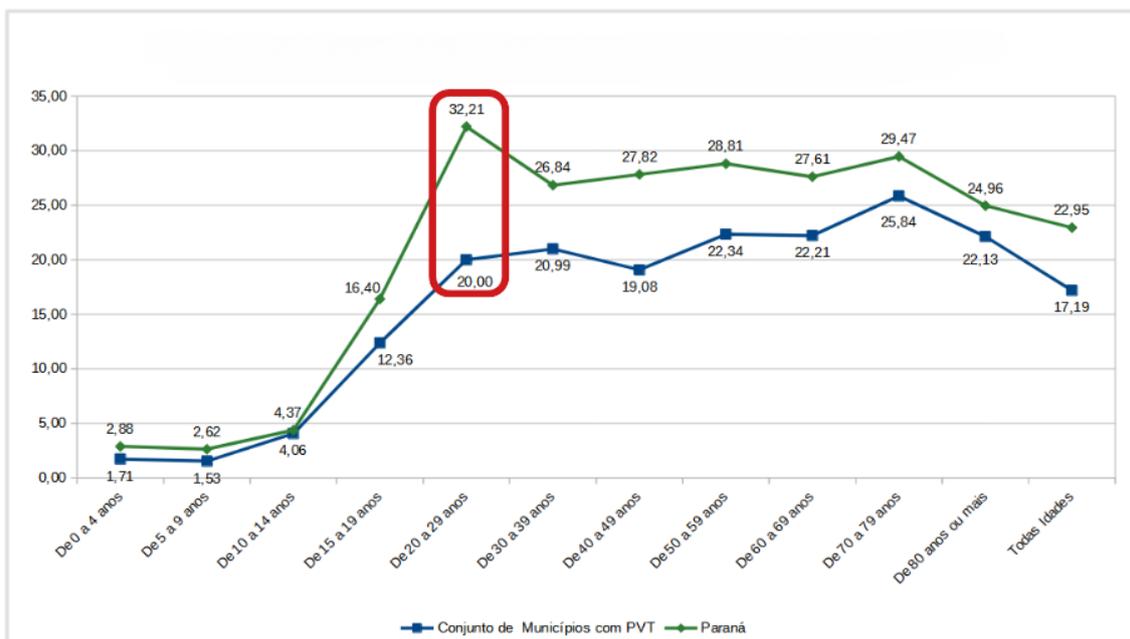
Outro ponto a ser mencionado é a condição dos ciclistas nas vias. Embora a proporção deste modo tenha sido mais elevada na infância, principalmente entre 10 a 14 anos (18%) (Gráfico 3), em outras faixas etárias, o número total de vítimas persiste mais elevado (Gráfico 4), possivelmente devido ao maior e crescente uso da bicicleta como meio de transporte urbano ou forma de lazer.

Ao confrontar as proporções (Gráfico 14) com as quantidades (Gráfico 15), percebe-se que nem sempre a faixa etária que aparece em destaque percentual é aquela que concentra o maior volume de mortes. Por isso, é essencial observar os dois parâmetros para entender onde há maior risco relativo e onde se encontram os números mais preocupantes. Essa análise integrada possibilita identificar prioridades de ação para a segurança viária, desde iniciativas focadas na educação e fiscalização para jovens motociclistas até medidas de proteção e acessibilidade para pedestres em pontos críticos, incluindo crianças e idosos.

Acrescenta-se que, em 2023, os municípios paranaenses com PVT mostraram melhor resultado da taxa de mortalidade por lesões de trânsito em relação ao dado estadual, principalmente na faixa etária de 20 a 29 anos, na qual este índice foi de 20 óbitos por 100 mil habitantes, enquanto no Paraná foi de 32,21 óbitos (Gráfico 16).

Além disso, as faixas etárias que tiveram um maior número de óbitos, situadas entre 20 e 59 anos, foram justamente as idades em que o conjunto dos municípios paranaenses com PVT obtiveram uma taxa consideravelmente menor do que a do Estado (Sesa, 2025).

Gráfico 16. DISTRIBUIÇÃO DA TAXA ESPECÍFICA DE MORTALIDADE POR LESÕES DE TRÂNSITO, SEGUNDO RESIDÊNCIA E FAIXA ETÁRIA, CONJUNTO DE MUNICÍPIOS COM PVT E PARANÁ, 2023.



Fonte: SESA/DAV/CPRO/DVPAZ - Base PR/SIM/Tabwin (CID-10: V01-V89), em 16/01/2025
Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024.

Notas:

1. Conjunto de municípios com PVT é a somatória dos resultados alcançados pelos 14 municípios que possuem o Programa Vida no Trânsito no Paraná
2. Para o cálculo da taxa foi utilizado o Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024 (Projeções das Populações IBGE, Revisão 2024), conforme orientação do Ministério da Saúde.

3.3.1 atendimentos pré-hospitalar de sinistros de trânsito

No contexto do Plano de Segurança no Trânsito do Paraná (PETRANS), é essencial destacar a atuação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU 192), que, conforme estabelecido pela Portaria GM/MS nº 2048/2002, integra a Política Nacional de Atenção às Urgências e Emergências, sendo responsável pelo atendimento pré-hospitalar móvel em casos de urgência clínica, traumática e obstétrica. O SAMU opera com equipes de suporte básico e avançado de vida³³, realizando a triagem, estabilização e encaminhamento dos pacientes às unidades de referência. No Paraná, o atendimento do SAMU é complementado pelo Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE), por meio Termo de Cooperação Técnica nº 135/2021 entre a SESP e a SESA, que atua de forma coordenada no resgate e atendimento a vítimas de sinistros de trânsito e outras ocorrências de trauma. A integração entre os dois serviços fortalece a resposta às emergências, garantindo assistência rápida e qualificada

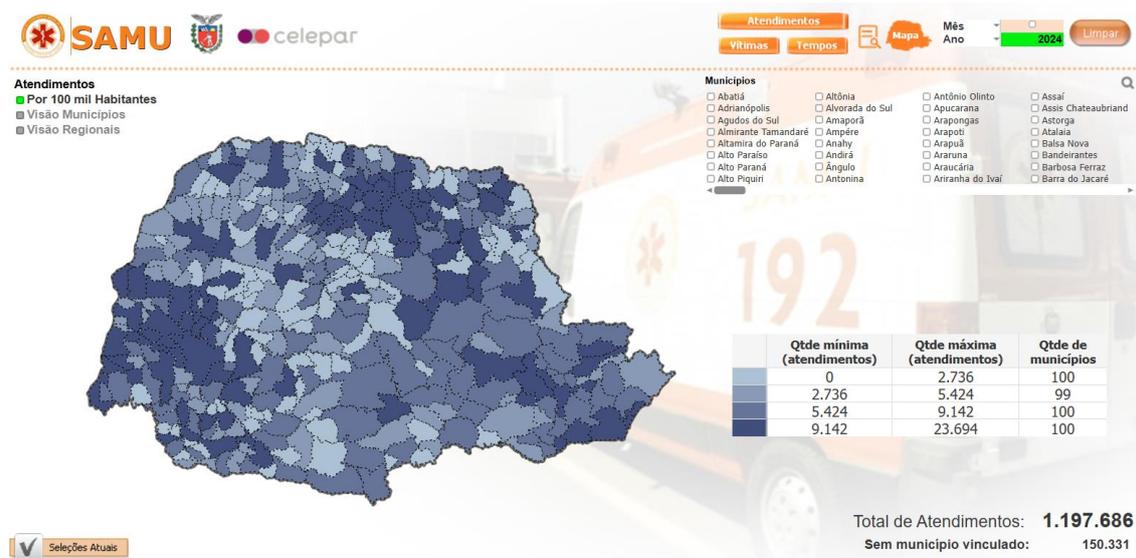
³³ Ambulâncias de suporte básico de vida, contam com material utilizado pelo condutor socorrista e técnico de enfermagem, exemplo: ressuscitador manual, desfibrilador automático. Ambulâncias de suporte avançado contam com equipe composta por médico enfermeiro e condutor socorrista e os equipamentos são de suporte avançado como em uma unidade de tratamento intensivo - UTI.

às vítimas, reduzindo a morbimortalidade associada aos sinistros e contribuindo para um trânsito mais seguro no estado.

No ano de 2024, os serviços de atendimento pré-hospitalar no Paraná, regulamentados e capacitados para resposta a sinistros de trânsito, realizaram um total de 93.928 atendimentos por meio do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e do Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE). A distribuição dos atendimentos entre os serviços foi de 54.612 atendimentos pelo SAMU e 39.316 atendimentos pelo SIATE, no Paraná. Esses números refletem a importância do fortalecimento das redes de atendimento pré-hospitalar para garantir uma resposta eficiente e ágil às vítimas de sinistros de trânsito no Estado.

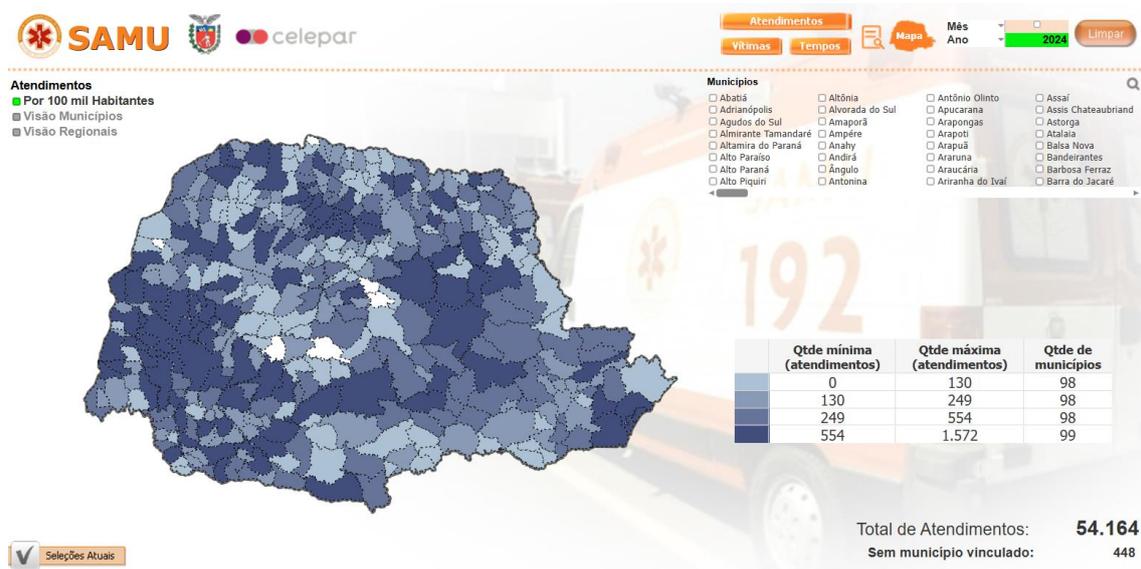
Ao observar os mapas de calor dos atendimentos totais realizados pelo SAMU mapa 1, em comparação aos atendimentos referentes aos sinistros de trânsito, que figuram no mapa 2, percebemos a ausência de atendimentos em alguns municípios do estado. E percebemos o maior número de atendimentos de sinistro nos campos gerais.

Mapa 1. Mapa de calor do total de atendimentos realizados pelo SAMU Paraná-2024.



Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU - Celepar

Mapa 2. Mapa de calor do total de atendimentos de sinistros de trânsito realizados pelo SAMU Paraná-2024.



Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

Quando avaliamos os números por regional de saúde, comparando o número geral com os atendimentos por sinistro de trânsito percebemos a mudança onde Curitiba cai para 4º lugar em volume de atendimento de sinistro de trânsito por 100 mil habitantes. Cabe ressaltar a presença do SIATE no Estado, com 95 ambulâncias destacadas para o atendimento em sinistros de trânsito.

Tabela 08. Atendimento geral

SAMU Regional	Qtde Municípios	Atendimentos	/100 mil Habitantes
Metropolitano (Curitiba)	76	389.469	6.196
Norte (Londrina)	91	178.057	3.216
Oeste (Cascavel)	45	122.178	13.464
Campos Gerais (Ponta Grossa)	96	104.052	1.722
Noroeste (Umuarama)	129	92.413	2.117
Norte Novo (Maringá)	144	90.126	1.665
Sudoeste (Pato Branco)	55	52.568	1.578
Fronteira (Foz do Iguaçu)	13	40.621	5.326
Norte Pioneiro (Cornélio Procópio)	59	38.274	1.109
Centro Norte (Apucarana)	25	32.441	2.496
Centro (Guarapuava)	54	32.017	801
do Litoral (Paranaguá)	10	25.470	1.113

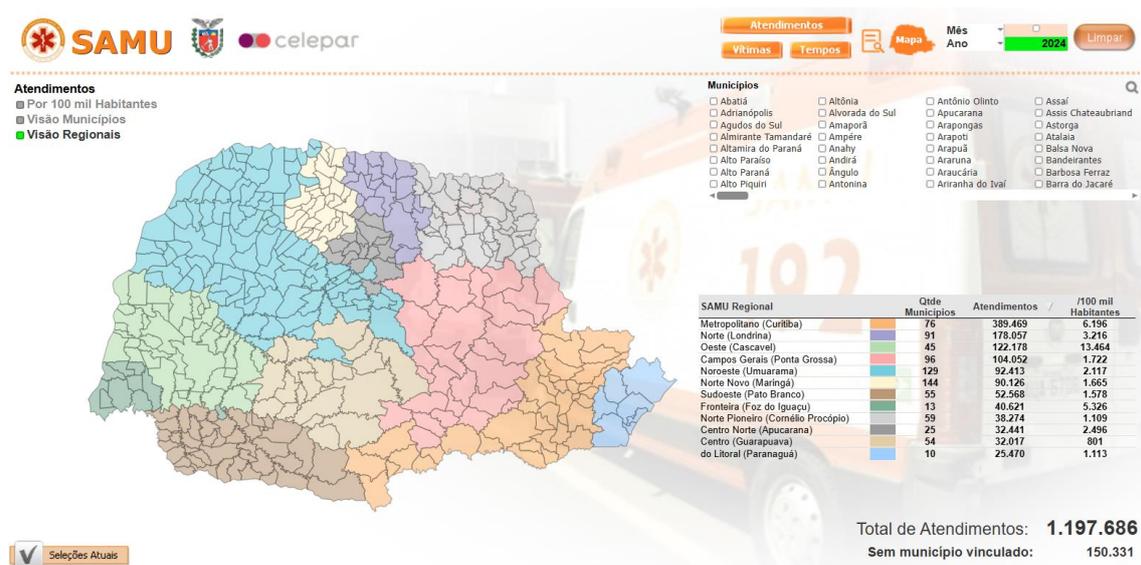
Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

Tabela 09. Atendimento em sinistro de trânsito

SAMU Regional	Qtde Municípios	Atendimentos	/100 mil Habitantes
Norte Novo (Maringá)	82	8.982	398
Oeste (Cascavel)	45	8.588	946
Noroeste (Umuarama)	103	7.707	463
Metropolitano (Curitiba)	42	6.188	174
Campos Gerais (Ponta Grossa)	50	5.944	268
Sudoeste (Pato Branco)	45	4.154	640
Centro Norte (Apucarana)	17	2.384	599
Norte (Londrina)	27	2.303	235
Centro (Guarapuava)	24	2.223	433
do Litoral (Paranaguá)	7	2.089	787
Norte Pioneiro (Cornélio Procópio)	48	1.931	276
Fronteira (Foz do Iguaçu)	12	1.671	242

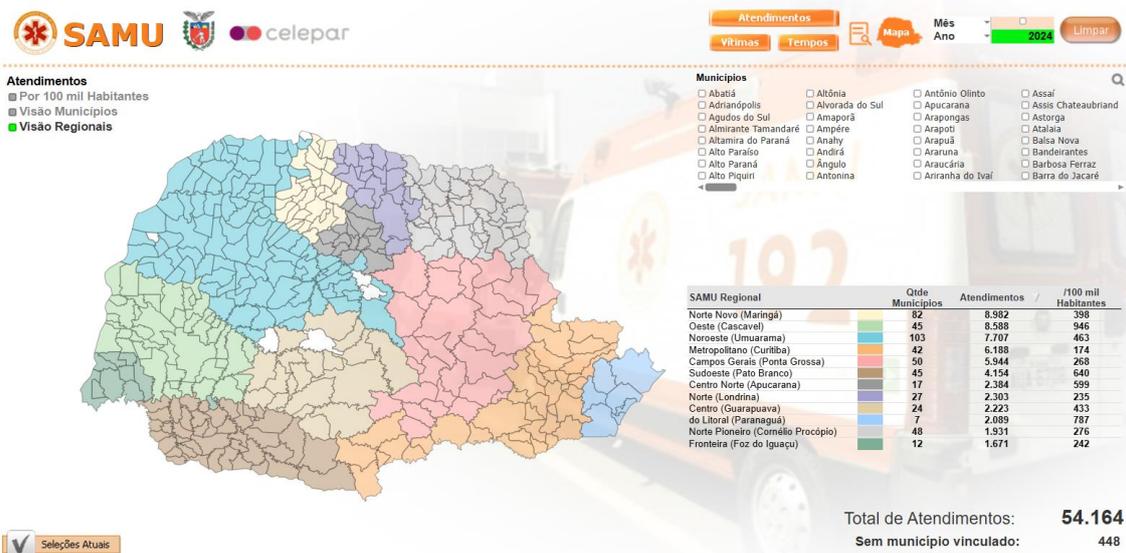
Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

Mapa 3. Mapa de calor do total de atendimentos realizados pelo SAMU Paraná-2024 com o filtro regional de saúde.



Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

Mapa 4. Mapa de calor do total de atendimentos de sinistros de trânsito realizados pelo SAMU Paraná-2024 com o filtro regional de saúde.



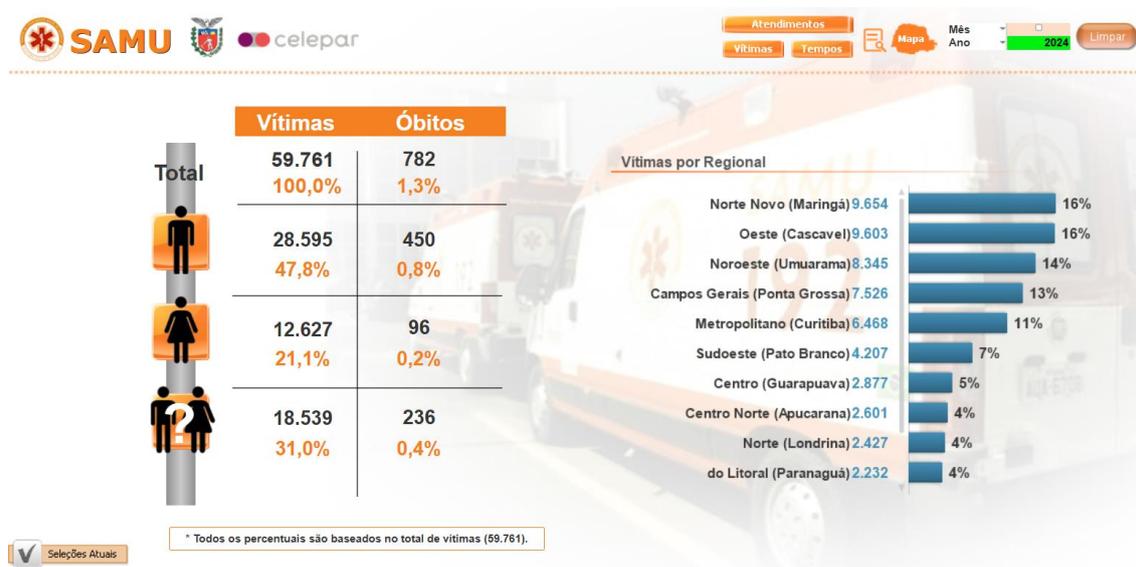
Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

No estado do Paraná, os atendimentos a sinistros de trânsito são realizados por diferentes instituições, entre elas o SIATE, as concessionárias de rodovias e o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). Quando observamos exclusivamente os atendimentos realizados pelo SAMU, os dados revelam a expressiva atuação desse serviço em diversas regiões do estado.

Em destaque, a região Norte Novo lidera o número de atendimentos, com um total de 9.654 ocorrências registradas. Logo em seguida, aparece a região Oeste, com 9.603 atendimentos, demonstrando também uma demanda elevada. A região Noroeste contabilizou 8.345 atendimentos, enquanto os Campos Gerais registraram 7.526 casos. Por fim, a região Metropolitana de Curitiba somou 6.468 atendimentos a sinistros de trânsito realizados pelo SAMU.

Esses números evidenciam a importância do SAMU como parte essencial do sistema de resposta às emergências no trânsito, atuando em parceria ao SIATE e às concessionárias. A distribuição regional dos atendimentos também reflete características específicas de mobilidade, infraestrutura viária e concentração populacional em cada território do Paraná. Também varia com o número de serviços que realizam o Atendimento Pré-Hospitalar (APH), eles não concorrem entre si, e sim como apoio um ao outro. Isso dificulta o levantamento dos dados, sempre existe a necessidade de pesquisas paralelas para atingir o número total de atendimentos.

Tabela 10. do número de atendimentos por sexo e número de óbitos no local, por atendimento pelo SAMU.



Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

A planilha acima apresenta os dados referentes ao número de vítimas de sinistros de trânsito atendidas pelo SAMU no Paraná, com destaque para o sexo das vítimas e os óbitos ocorridos no local do evento. No total, foram registrados 59.761 atendimentos, dos quais 782 resultaram em óbito no local.

Observa-se que 28.995 vítimas identificadas eram do sexo masculino, com 450 óbitos registrados no local. Já entre as 12.627 vítimas do sexo feminino, foram contabilizados 96 óbitos. Em 18.539 atendimentos, o campo referente ao sexo da vítima não foi preenchido, e entre esses casos, houve 236 óbitos no local.

Esses dados evidenciam a predominância de vítimas do sexo masculino entre os atendimentos com desfecho fatal no local, bem como a importância do correto preenchimento das informações, especialmente aquelas relacionadas ao perfil das vítimas, para subsidiar ações de prevenção mais eficazes.

3.3.2 Programa Vida no Trânsito

Os sinistros de trânsito, como componentes das causas externas, representam um conjunto de agravos à saúde, com consequências para a qualidade de vida de todas as pessoas que direta ou indiretamente são impactadas, especialmente nas fatalidades. Estes eventos compõem o cenário da violência urbana, que se manifesta de diferentes formas em contextos sócio-históricos e culturais diversos (OPAS, 2022)³⁴.

34 BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortes por causas externas: qualificação dos registros inespecíficos** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Ministério da Justiça e Segurança Pública. Brasília: Ministério da Saúde, 2024. 113p. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/mortes_causas_externas_qualificacao_registros.pdf> Acesso em 27 de janeiro de 2025.

A SESA vem contribuindo no trabalho intersetorial de prevenção de sinistros de trânsito, baseando-se na perspectiva da Mobilidade Segura e Sustentável e da Cultura de Paz. Esta última engloba a garantia de direitos, estratégias de não violência, promoção da saúde e respeito à vida e ao meio ambiente, além de articulações intersetoriais.

A promoção da cultura de paz visa acabar com as violências em suas diversas formas e locais de ocorrência. Reconhece a existência de conflitos, os quais podem ser prevenidos ou resolvidos de forma não violenta. Compreende a paz não como um estado permanente a ser alcançado, mas como um processo contínuo de construção coletiva. (Brasil, 2013).

Uma das ações do Governo do Estado do Paraná para o enfrentamento desta situação é a implantação e implementação do **Programa Vida no Trânsito (PVT)** nos municípios paranaenses. Desde de 2011, o Paraná, através da Secretaria de Estado da Saúde (SESA), apoia a implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito do Ministério da Saúde, proposto inicialmente pela Organização das Nações Unidas – ONU sob a denominação de projeto *Road Safety in Ten Countries (RS-10)*, com intuito de reduzir a mortalidade por causas externas por acidentes de transporte terrestre (sinistros de trânsito).

O PVT (desde sua fase RS-10) foi sempre muito caracterizado por um intercâmbio mais direto entre o Governo Federal (Ministério da Saúde) e os municípios, que gerem efetivamente o trânsito, principalmente após o CTB. Contudo, com a expansão do Projeto, a partir de 2012, começou-se a identificar a importância dos Estados no apoio às cidades (nem todas dispoem da estrutura das capitais). O Paraná foi pioneiro na iniciativa de apoiar e coordenar os esforços dos municípios, e em 2013, instituiu-se no Estado a primeira Comissão Estadual Interinstitucional de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, a qual tem o caráter consultivo, propositivo e executivo para implantação, implementação e acompanhamento do Programa Vida no Trânsito nos municípios paranaenses. O trabalho desenvolvido é considerado um modelo, em um momento em que ainda se definem e consolidam o papel do Estado nos PVT em todo o país.

A Comissão é coordenada pela SESA e pelo Detran/PR e é uma estratégia importante que vem colaborando para o avanço do Estado no cumprimento das metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS (Objetivos ODS 3, 5, 10, 11 e 16), reforçando seu compromisso com a Agenda 2030 da ONU, com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e com o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil 2021 – 2030 (Plano de Dant), cuja meta é reduzir em 50% os sinistros de trânsito até 2030 (Paraná, 2022).

Hoje o Paraná conta com a adesão de 14 municípios à estratégia do PVT, englobando 43% da população paranaense (mais de 5 milhões de pessoas), sendo que a maioria destes municípios fez a adesão entre 2017 e 2018. Os municípios são Curitiba, São José dos Pinhais, Foz do Iguaçu, Cascavel, Londrina, Maringá, Francisco Beltrão, Paranaguá, Ponta Grossa, Toledo, Campo Mourão, Paranavaí, Araucária e Umuarama. Cada um, encontra-se em diferentes fases de implementação da metodologia.

De acordo com o Guia Vida no Trânsito (BRASIL, 2017), a ferramenta mais importante do Programa é a qualificação da informação, através da análise integrada de dados, realizada

por equipe multidisciplinar e intersetorial, que utiliza metodologia específica e informações complementares na análise dos acidentes de transporte terrestre (CID-10 V01-V89).

Portanto, o PVT municipal baseia-se na análise integrada de dados de sinistros de trânsito e suas vítimas, a partir de estudos locais. Buscando identificar os principais fatores de risco e gravidade envolvidos nos acidentes.

Os dados são transformados em informações qualificadas que subsidiam ações integradas a serem implantadas e monitoradas pela gestão pública. As intervenções preferenciais são voltadas para o aumento do uso de cinto de segurança, redução da velocidade, aprimoramento da legislação e aumento da fiscalização, uso de capacete, transporte urbano sustentável e melhorias de infraestrutura viária (Paraná, 2022). Desta forma, são construídos planos de ações integradas, onde os municípios com PVT conseguem elencar suas prioridades nas ações do PNATRANS em seu território.

3.3.2.1 O Programa Vida no Trânsito em Cascavel

Cascavel iniciou, em 2010, com o Comitê Intersetorial de Prevenção e Controle de Acidentes de Trânsito no Município de Cascavel (Cotrans), promovendo a intersetorialidade como uma instância consultiva dedicada ao planejamento, coordenação, avaliação e proposição de ações para reduzir a morbimortalidade por acidentes de trânsito no município.

Em 2017, Cascavel integrou o Programa Vida no Trânsito (PVT), por meio do Cotrans, que passou a ser denominado Cotrans/PVT. Desde então, a metodologia do programa foi implementada, proporcionando uma abordagem mais estruturada e integrada. Participam ativamente do Cotrans/PVT órgãos como: Corpo de Bombeiros, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Militar, Transitar, 7ª Ciretran, Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Planejamento/IPC, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Obras, 10ª Regional de Saúde, Centro A (representando os CFCs) e Sest/Senat.

Antes da implementação do PVT, cada órgão realizava o levantamento estatístico de sua área de atuação de forma isolada, sem uma visão integrada do município como um todo. Com a adoção da metodologia PVT em 2017, os dados passaram a ser analisados e interpretados de maneira conjunta, oferecendo uma visão mais abrangente dos sinistros.

Com base nas análises realizadas, os dados de 2024 revelam que o município, como um todo, incluindo perímetro urbano, rodovias e marginais, registrou 47 sinistros de trânsito, resultando em 49 óbitos. Os tipos de acidentes mais frequentes foram: atropelamento, colisão transversal e acidentes complexos. A faixa etária mais afetada foi a de 18 a 29 anos. Entre os 49 óbitos, 37 eram do sexo masculino. Motociclistas e pedestres foram as vítimas mais vulneráveis em 2024.

As principais causas dos óbitos continuaram sendo, como em anos anteriores, a excesso de velocidade, transitar em local impróprio e falta de atenção. Quanto aos dias da semana, os maiores índices de acidentes ocorreram nas segundas-feiras, sábados e sextas-feiras, especialmente nos horários de pico: das 7h às 8h e das 18h às 19h. A taxa de mortalidade foi de 13,46 óbitos a cada 100.000 habitantes (COTRANS/PVT Cascavel).

Cascavel tem se destacado também pelo alto índice de casos de embriaguez ao volante, ocupando a segunda posição no Paraná em termos de incidência desse tipo de crime de trânsito, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Para combater esse problema, o Programa Vida no Trânsito (PVT) lançou o projeto "Mudando Atitudes, Preservando Vidas". Este minicurso de 3 horas/aula é ministrado pelos membros do Cotrans/PVT após acordo de não persecução penal entre infrator e Ministério Público e abrange temas como Legislação de Trânsito, Educação de Trânsito, Estatísticas, Primeiros Socorros e Psicologia do Trânsito. Além disso, os participantes realizam serviço voluntário no Hospital Universitário e no Corpo de Bombeiros.

A Educação de Trânsito, realizada pelos diversos órgãos envolvidos, abrange todos os modais de transporte e faixas etárias, com um planejamento alinhado à metodologia do PVT. Anualmente, com base nos dados coletados, é elaborado um planejamento de ações para o ano seguinte.

Os números de óbitos em Cascavel vêm apresentando uma queda desde 2022, com uma redução de 18% nos últimos dois anos, saindo de 58 óbitos em 2022 para 49 em 2024. Este é um reflexo das ações integradas do Cotrans/PVT e da crescente conscientização da população sobre a importância de um trânsito mais seguro (COTRANS/PVT Cascavel).

3.3.2.2 O Programa Vida no Trânsito em Curitiba

Como já mencionado, Curitiba foi uma das primeiras 5 cidades participantes do Projeto Vida no Trânsito no Brasil, iniciando os trabalhos na Primeira Década de Ação Global pela Segurança no Trânsito (2011-2020), na qual conseguiu avançar na redução de 51,9 %, dos indicadores de mortalidade no trânsito.

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

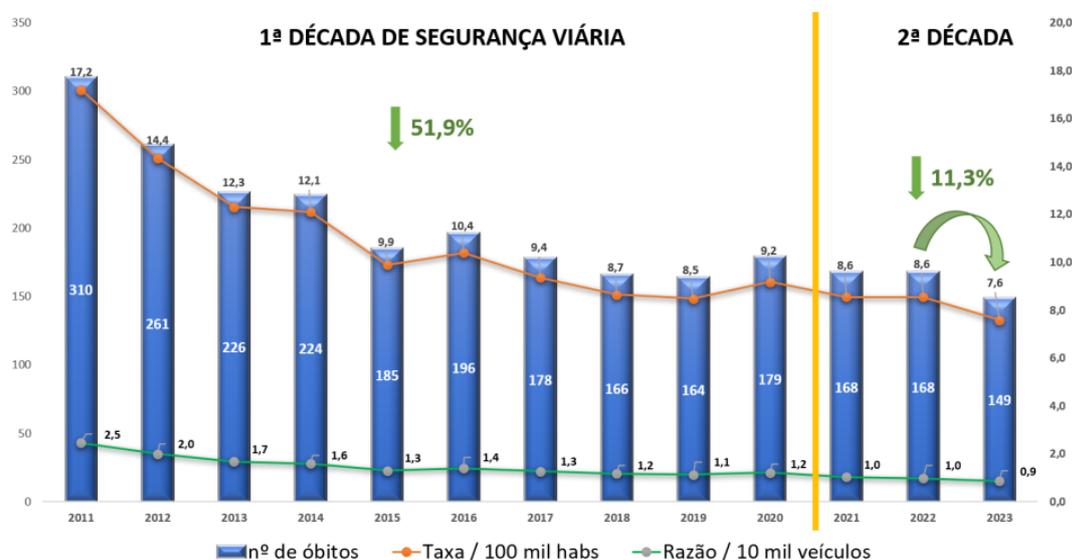
Em Curitiba, a gestão do Programa Vida no Trânsito é municipal e a coordenação é da Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito – SMDT, através da Superintendência de Trânsito, na qualidade de Entidade Executiva de Trânsito do Município, com o apoio técnico da Secretaria Municipal da Saúde (SMS). Constituído atualmente de cinco comitês temáticos (Educação, Fiscalização, Engenharia, Comunicação Social e Coleta de dados, Análise e Gestão de Informação), bem como contam com as instituições parceiras/participantes que integram e desenvolvem ações de prevenção dos sinistros de trânsito no município.

Além disso, ao final de 2019, Curitiba foi convidada a participar do Desafio Visão Zero, inaugurado em 2019-2020 nas cidades da América Latina e Caribe para colocar em prática os conceitos de Sistemas Seguros, através de uma rede de parceiros focados em segurança viária,

liderados pelo WRI Ross Center for Sustainable Cities World Resources Institute. Tem como objetivo levar as cidades da “Visão Para Ação”, a partir de uma rede de profissionais e financiadores capazes de colaborar com a mudança de paradigma necessário para implementar sistemas seguros de maneira rápida e correta. O desafio tem como objetivo destacar a liderança na implementação de uma abordagem de Visão Zero na Segurança Viária.

Nesta segunda década, mantemos a redução dos índices de mortalidade no trânsito, sendo o resultado de 2021 à 2023, uma redução de 11,3%.

GRÁFICO 17. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ÓBITOS, TAXA DE MORTALIDADE E RAZÃO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE CURITIBA, 2011 A 2023.



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

Fonte: PVT/Curitiba

3.3.2.3 O Programa Vida no Trânsito em Londrina

A Diretoria de Trânsito da CMTU-LD criou a Comissão de Análise de Óbitos, a fim de sistematizar a metodologia do Programa Vida no Trânsito (PVT), no qual, por consenso, especialistas técnicos na área de trânsito, definem os principais fatores de risco e sua respectiva importância para cada sinistro fatal analisado.

A subcomissão de Análise de Óbitos de Londrina, realiza reuniões frequentes (semanais ou quinzenais) com profissionais de diferentes áreas, para fazer a análise dos sinistros fatais.

Os dados são categorizados a partir dos registros do Sistema de Registro de Ocorrências e Estatísticas do Corpo de Bombeiros (SysBM), SAMU, Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria Municipal de Saúde, Delegacia de Trânsito, Delegacia de Flagrantes e Instituto Médico Legal.

A partir da busca nessas fontes, são identificados os sinistros fatais ocorridos na circunscrição do município de Londrina, e por meio do inquérito policial, são elencados os fatores de risco que contribuíram para a ocorrência, além de verificar o perfil dos envolvidos,

seguindo a metodologia de análise do Guia vida no Trânsito (Brasil, 2017), que conta com o quadro múltiplo integrado para a valoração de fatores/conduitas de risco e grupo de vítimas/usuários contributivos para sinistros fatais para obtenção do tipo do perfil de risco para o município.

Resultados:

Ano 2022 - 56 óbitos. Analisados 100% pela Comissão de Análise de óbitos.

Principais causas –37% CNH; 37% Álcool; 32% Licenciamento; 30% Desrespeito à sinalização; 17% Atitude imprudente do pedestre; 16% Avanço de sinal vermelho ou PARE; 14% Excesso de velocidade; 9% Condições do veículo; 5% Infraestrutura; 3% Fadiga; 1% Deixar de manter distância mínima.

Somatório de pesos – 208 Álcool; 172 CNH; 154 Desrespeito à sinalização; 130 Licenciamento; 94 Atitude imprudente do pedestre; 70 Avanço de sinal vermelho ou Pare; 64 Excesso de velocidade; 28 Condições do veículo; 20 Fadiga; 16 Infraestrutura; 10 Deixar de manter a distância mínima.

Ano 2023 - 74 óbitos. Analisados 100% pela Comissão de Análise de óbitos.

Principais causas – 36% infraestrutura; 33% desrespeito à sinalização; 31% problemas com CNH, 28% Licenciamento, 22% Excesso de velocidade; 13% Álcool; 13% Imprudência do pedestre; 13% Condições do veículo; 5%, Avanço de sinal ou PARE; 5% Visibilidade, 4% Deixar de dar preferência ao pedestre na faixa; 1% deixar de manter a distância mínima.

Somatório de pesos – 200 CNH; 194 Desrespeito à sinalização; 162 Excesso de velocidade; 152 Infraestrutura; 132 Licenciamento; 100 Álcool; 90 Atitude imprudente do pedestre; 62 condições do veículo; 38 Avanço de sinal vermelho e pare; 26 Deixar de dar preferência ao pedestre na faixa; 24 Visibilidade.

Ano 2024 - 63 óbitos. Analisados 53% pela Comissão de Análise de óbitos – 29 casos

Principais causas – 58% Desrespeito à sinalização; 34% Atitude imprudente do pedestre; 24% CNH; 27% Álcool; 24% Licenciamento; 7% Velocidade; 7% Condições do veículo; 3% Visibilidade; 3% avanço de sinal.

Somatório de pesos- 154 Desrespeito à sinalização; 88 Atitude imprudente do pedestre; 76 Álcool; 62 CNH; 44 Licenciamento; 18 Velocidade; 16 Condições do veículo; 10 Visibilidade; 10 Avanço de sinal ou PARE.

3.4. Educação e Trânsito

Discutir educação para o trânsito implica, primeiramente, abordar o direito à educação, garantido por diversas legislações e assegurado a todos os brasileiros. Segundo a Constituição Federal de 1988, a educação é um direito universal e um dever do Estado e da família, sendo promovida e incentivada com a colaboração da sociedade (Brasil, 1988b). Esse direito também é reafirmado na Declaração Universal dos Direitos Humanos, Artigo 26, que declara: "Toda a pessoa tem direito à educação" (ONU, 1948). Além disso, para a Organização das Nações Unidas (ONU), a educação é uma prioridade nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O Objetivo 4 estabelece o compromisso de garantir educação inclusiva, equitativa e de

qualidade, promovendo oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos (ODS/IPEA, 2019). No Brasil, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996) também assegura o direito à educação, abrangendo desde a educação infantil até o ensino superior (BNCC, 1996).

E a educação para o trânsito desempenha um papel crucial na promoção da segurança e responsabilidade nas vias. Além de compreender e respeitar as leis, ela busca fomentar uma cultura de segurança entre todos os usuários, especialmente os pedestres, ciclistas e motociclistas, promovendo uma convivência responsável e harmoniosa, como elucidado anteriormente neste plano.

Nesse sentido, a Secretaria de Estado da Educação do Paraná - SEED-PR, através da Diretoria de Educação, Departamento de Programas para Educação Básica, em sua Coordenação de Educação Ambiental, tem envidado esforços para contribuir para um trânsito mais seguro, fazendo a transposição didática das regras de trânsito para um modelo que possibilite ao estudante do Ensino Fundamental II (6º ao 9º ano), entender como participar de maneira segura do trânsito local, bem como, para que ele venha a agir como um facilitador e transformador das atitudes dos adultos que estão em seu entorno (família, vizinhos e conhecidos) de tal maneira, que possamos contribuir para a redução dos sinistros com mortes e lesões aos patamares já pré-determinados até 2030.

Para isso, a SEED tomou as seguintes iniciativas:

1. Instituiu o Prêmio Guigui Terres, cuja primeira edição se deu em 2024 (LEI 22.143, 10 de Setembro de 2024);

2. Estimulou a utilização do tema Trânsito, de forma transversal, para a elaboração de aulas dos diferentes Componentes Curriculares tanto para o Ensino Fundamental II, quanto para o Ensino Médio;

3. A cada Semana Nacional do Trânsito, são sugeridas atividades sobre trânsito, a serem desenvolvidas nas escolas, conforme a seguir: a) Conhecendo o PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito; b) Verificação da situação do município em cada um dos 6 pilares do PNATRANS; c) Avaliação das condições das ruas em que o estudante passa, durante o trajeto da casa até a escola; d) Cuidados e postura a adotar no trânsito; e) Com a ajuda do professor, coletar os dados de sinistros ocorridos no município, de acordo com a categoria: atropelamentos; sinistros envolvendo ciclistas, motociclistas, motoristas, etc; f) De posse das informações coletadas anteriormente, discutir com os colegas e elaborar uma lista de ações que possam diminuir esses índices registrados. E então, procurar um vereador ou outra autoridade local e formalizar essas sugestões.

4. Sensibilizou os estudantes para o uso de equipamentos de proteção individual, complementando as bicicletas, patins, patinetes e outros.

5. E a partir do próximo ano letivo (2026), as Escolas em Tempo Integral (cerca de 450) darão início a utilização dos livros didáticos sobre Educação para o Trânsito em todas as turmas de 6º ao 9º anos, atingindo cerca de 620 mil estudantes do Ensino Fundamental.

3.4.1 Escola Prática Educativa de Trânsito do DER/PR

A Escola Prática Educativa de Trânsito (EPET), mantida pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR), é uma iniciativa consolidada no estado, com unidades implantadas em diversas cidades e mais de 2,4 milhões de estudantes atendidos desde 1975. As atividades educativas promovidas nas EPETs têm como foco a formação cidadã e o desenvolvimento de comportamentos seguros no trânsito, com base na compreensão das normas e na valorização da vida.

Atualmente, o programa está presente nas cidades de Curitiba, Cascavel, Maringá, Francisco Beltrão, Ponta Grossa e Londrina. A unidade de Curitiba, a primeira do estado, foi fundada em 1975 e já formou mais de 1,1 milhão de estudantes. A atuação das EPETs abrange cursos presenciais, ações temáticas, campanhas e palestras adaptadas ao público infanto juvenil, com abordagens lúdicas e pedagógicas.

Em 2024, o programa “Aprendendo e... Vivendo!” atendeu mais de 47 mil estudantes em todo o estado. As ações foram realizadas em escolas municipais e particulares, com taxas médias de participação superiores a 90%, além de campanhas temáticas sobre pedestres, motociclistas, uso do celular, e direção sob efeito de álcool.

Ao longo de sua trajetória, a EPET tem se mostrado uma ferramenta fundamental para o eixo de educação no trânsito previsto no PNATRANS, promovendo mudanças comportamentais de longo prazo por meio da formação continuada de crianças e adolescentes.

4. METAS E INDICADORES

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito propõe as metas divididas da seguinte forma: Meta Global, alinhada ao PNATRANS, 2021-2030; e Metas Específicas, alinhadas aos Planos e Políticas Públicas Estaduais, onde se contempla as necessidades de fortalecimento no território ou continuidade de ações intra e intersetoriais no Paraná para alcançarmos o objetivo global.

Os indicadores possibilitam a compreensão da situação que se busca alterar, ajudam a definir prioridades, escolher os beneficiários, identificar objetivos e convertê-los em metas. Com isso, é possível monitorar de forma mais eficiente o progresso das atividades, avaliar os processos, fazer os ajustes necessários e verificar os resultados e impactos alcançados. Assim, eles aumentam as probabilidades de decisões acertadas e potencializam a utilização dos recursos (Bahia, 2021).

4.1 META GLOBAL

Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020.

FIGURA 10. INDICADOR E META GLOBAL

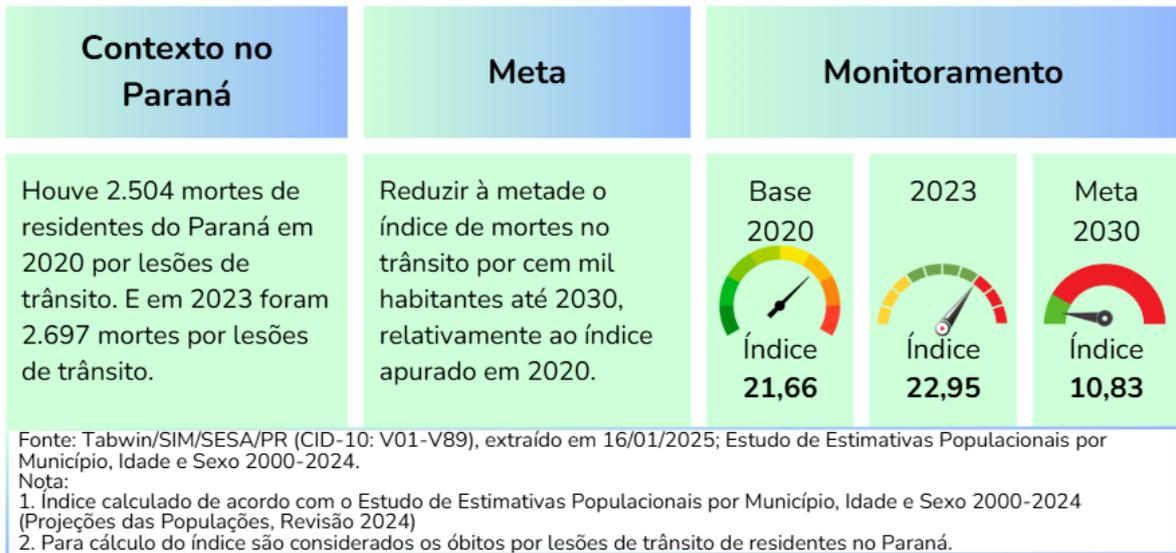


TABELA 11. DESCRIÇÃO DO INDICADOR E META GLOBAL PREVISTA

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
01	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020.	Índice de mortos por 100 mil habitantes.	10,83	Índice de Mortos por Grupo de Habitantes	19,85	18,05	16,24	14,44	12,63	10,83
Fonte dos Dados: Ministério da Saúde										

4.2 METAS ESPECÍFICAS

Além da meta global, que reflete a visão desejada com a implementação do Plano, é essencial definir metas específicas que orientem as decisões de curto, médio e longo prazo. Essas metas devem estar alinhadas às principais estratégias do PNATRANS, aos públicos-alvo e aos principais fatores de risco à segurança no trânsito. Devem incluir valores de base calculados e projeções intermediárias, estabelecidas conforme o cronograma dos planos de ação (Pnatrans, 2021-2030, 3ª Versão). Alinhadas ainda aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, à Agenda 2030 e ao Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, 2021-2030, da Organização das Nações Unidas (ONU), além de planos nacionais e estaduais correlatos ao tema.

TABELA 12. INDICADORES E METAS ESPECÍFICAS

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
01	Em 2023 os óbitos de pedestres representaram 18% dos óbitos de residentes do PR por lesão de trânsito, os quais aumentaram 13,85% de 2020 para 2023. Sendo que 36,7% destes óbitos de pedestres foram de Pessoas Idosas (Tabwin/SIM/SESA/PR, CID-10: V01-V89, extraído em 16/01/2025).	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de pedestres.	426 Óbitos de Pedestres	485 Óbitos de Pedestres	213 Óbitos de Pedestres	SESA	GT Pnatrans
Fonte: Ministério da Saúde							
02	Em 2023 os óbitos de ciclistas representaram 5% dos óbitos de residentes do PR por lesão de trânsito. De 2020 para 2023 houve um aumento 6,87% destas mortes (Tabwin/SIM/SESA/PR, CID-10: V01-V89, extraído em 16/01/2025).	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de ciclistas.	Óbitos de Ciclistas 131	Óbitos de Ciclistas 140	Óbitos de Ciclistas 65	SESA	GT Pnatrans
Fonte: Ministério da Saúde							
03	De 2020 a 2023 houve um aumento de 9,64% no número de óbitos de motociclistas residentes no Paraná. E representaram 30,77% dos óbitos por lesões de trânsito de residentes no PR (Tabwin/SIM/SESA/PR, CID-10: V01-V89, extraído em 16/01/2025).	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de motociclistas.	Óbitos de Motociclistas 757	Óbitos de Motociclistas 830	Óbitos de Motociclistas 379	SESA	GT Pnatrans
Fonte: Ministério da Saúde							
04	O Paraná possui o Plano de Dant, 2023 - 2030, no qual se assumiu o compromisso de reduzir em 50% a taxa de mortalidade por lesões de trânsito no PR até 2030, considerando a linha de base 2015 (Taxa = 24,52 e nº de óbitos = 2.722) (Tabwin/SIM/SESA/PR, CID-10: V01-V89, extraído em 16/01/2025).	Reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito no Paraná para 12,3 óbitos a cada 100 mil habitantes até 2030.	Taxa 21,66	Taxa 22,95	Taxa 12,30	SESA	GT Pnatrans
Fonte: Ministério da Saúde.							
05	Não há publicação periódica do Estado concentrando informações sobre a participação dos modos ativos de mobilidade e de transporte coletivo.	Divulgar anualmente informações sobre o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade e de transporte coletivo no Estado.	Zero	Zero	05 notas técnicas	Detran-PR	GT Pnatrans (SECID)
Fonte: Detran-PR							
06	O Estado tem a necessidade de aperfeiçoar a coleta e integração de dados de mobilidade e segurança no trânsito para estimular a mobilidade ativa, segura e sustentável, balizada em indicadores robustos para monitoramento do cumprimento de metas neste âmbito.	Desenvolvimento de no mínimo 02 projetos para o Estado na Interface Mobilidade Urbana Sustentável e	Zero	Zero	02 projetos	Detran/PR	GT Pnatrans

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
		Segurança no Trânsito.					
	Fonte: Detran/PR						
07	O fortalecimento de uma agenda intersetorial para a redução de mortes e lesões de trânsito nos municípios é fundamental, uma vez que os eventos ocorrem no território.	Estimular a adesão dos municípios ao PETRANS.	Zero	Zero	399 municípios	Detran	GT Pnatrans
	Fonte: Detran/PR						
08	De 2020 a 2024, a divulgação de campanhas tem sido realizada, em geral, em três momentos: Maio Amarelo, Semana Nacional de Trânsito (setembro) e Dezembro (verão).	Realizar em média 05 campanhas anuais educativas de marketing, afim de dar visibilidade à política de segurança no trânsito, com foco na visão zero e redução de mortos e feridos.	3	2	30	SECOM	SECOM E DETRAN
	Fonte: SECOM						
09	Foi realizado projeto-piloto em 2024, no qual ocorreram 02 Workshops.	Realizar capacitações de jornalistas sobre a forma correta de abordagem dos temas relativos ao trânsito.	Zero	Zero	19	SECOM	SECOM E DETRAN
	Fonte: SECOM						
10	No Paraná, 65% da população vive em município com a gestão do trânsito municipalizado.	Ampliar a quantidade da população paranaense que vive em município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.	63,00%	65,00%	75,00%	CETAN/PR	CETAN/PR DETRAN/PR PVT/PR
11	No Paraná, 68% da frota licenciada dos veículos circulam em municípios com gestão do trânsito municipalizado.	Ampliar o controle da gestão do tráfego de veículos em circulação nos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.	65,00%	68,00%	75,00%	CETAN/PR	CETAN/PR

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
12	No Paraná, em 2025, dos 60 municípios integrados ao Sistema Nacional do Trânsito, 8 não possuem convênio para operacionalizar as ações de fiscalização de trânsito, bem como implementar a reciprocidade quanto a competência no âmbito da fiscalização de trânsito.	Gerenciar ações necessárias junto aos Órgãos competentes para concretização dos convênios necessários.	4	8	0	DETRAN/PR	CETTRAN/PR
Fonte: Cetran							
13	Conforme levantamento realizado em Março /2025 (EPT/Detran/PR), dos 59 municípios com gestão municipalizada de trânsito, somente 1 possui a Escola Pública de Trânsito formalmente instituída.	Implantar ao menos 25 Escolas Públicas de Trânsito em municípios com gestão municipalizada, priorizando os que já possuem quadro técnico, setor administrativo e agentes atuantes.	S/I	1	25 Escolas Públicas de Trânsito formalmente instituídas.	Detran-PR	Detran-PR Cetran
Fonte: Detran/PR							
14	Rotas cicloturísticas são caminhos que unem turismo, bicicleta e meio ambiente. O cicloturismo é reconhecido como uma atividade que faz parte do turismo de aventura em vias convencionais e não convencionais	Implantar a sinalização viária em 600 km de ciclorotas ou de rotas cicloturísticas.	Zero	Zero	600 km de ciclorotas implantadas.	Detran/PR	Detran/PR
Fonte: Detran/PR							
15	Existe a necessidade de qualificar tecnicamente professores, agentes de trânsito e formadores de condutores por meio de programas de formação e atualização continuada, visando a profissionalização e padronização das ações educativas no Paraná.	Capacitar ao menos 10.000 profissionais até 2030, cobrindo 100% das regiões administrativas do Paraná, com formações regulares e sistemáticas (EAD e presenciais).	S/[2]	S/I	10.000 profissionais	Detran-PR	Detran-PR SEED
Fonte: Detran-PR							

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
16	O CTB estabelece uma série de obrigações ao Estado quanto a educação para o trânsito, e para implementar estas ações é preciso promover a transversalização da Educação para o Trânsito nos currículos das escolas públicas, com formação de professores e apoio pedagógico estadual.	Garantir que pelo menos 50% das escolas públicas tenham a temática de trânsito integrada ao currículo escolar de forma transversal, com docentes capacitados e ações permanentes.	S/I	S/I	50% das escolas públicas municipais com a temática de trânsito integrada ao currículo escolar de forma transversal	Detran-PR	Detran-PR SEED
Fonte: Detran-PR							
17	Iniciamos os trabalhos com Educação para o Trânsito em 2023, apenas com algumas lives, em colaboração com o ONSV, DETRAN e BPTRAN. Em 2024 avançamos para a realização de um prêmio para os melhores trabalhos sobre trânsito seguro. Em 2025, houve o processo de credenciamento e escolha dos livros didáticos que apoiarão as aulas de Educação para o Trânsito para os mais de 60 mil estudantes do Ensino Fundamental das Escolas em Tempo Integral da Rede Pública Estadual do Paraná.	Estimular a participação dos estudantes nas próximas edições do Prêmio Guigui Terres (Lei Est. 22.143/2024	0	0	600 estudantes	SEED	SEED
18		Estimular a elaboração de aulas com o tema Trânsito, de forma transversal	0	0	100 aulas	SEED	SEED
19		Cartilha com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito	0	1	6 cartilhas	SEED	SEED
20		Material didático específico para os estudantes do Ensino Fundamental (6º a 9º ano), das Escolas em Tempo Integral da Rede Pública Estadual do Paraná	0	0	70.000 estudantes	SEED	SEED
21		Sensibilizar os estudantes para o uso de EPI, complementando as bicicletas, patins, patinetes e outros.	0	0	10.000 estudantes	SEED	SEED
Fonte: SEED/PR							

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
22	A malha ferroviária do Estado do Paraná possui uma extensão de aproximadamente 2.261 km, atravessando tanto áreas rurais quanto urbanas. Ao longo desse percurso, há diversos pontos de interseção com o modal rodoviário, com destaque para as Passagens em Nível (PN). Devido às particularidades de cada modal, esses cruzamentos representam zonas de risco que exigem a implementação de medidas de segurança para a prevenção de sinistros.	Realizar inspeção tipo Plano de Ação em Áreas de Risco – PAAR com foco em passagens em nível (PN) nos perímetros urbanos.	2	3	Realizar 12 (doze) inspeções no período de 2025 a 2030.	ANTT	ANTT
23	Observa-se o constante fluxo de ciclistas em rodovias, seja para deslocamentos diários ou como prática esportiva, enfatizando a necessidade de maior segurança e infraestrutura adequada para este público, principalmente em trechos urbanos. Os novos contratos de concessão do Paraná já preveem no PER (Programa de Exploração Rodoviária) segmentos para implantação de ciclovias, para o trecho da Via Araucária, está previsto 27,400 quilômetros de ciclovias no Contorno Sul (BR-376/PR).	Entrega de relatório com o mapeamento dos fluxos de ciclistas observados e medidas de apoio oportunas.	Zero	Zero	Apresentar relatório de monitoramento anual.	ANTT Via Araucária	ANTT
24	A segurança viária é essencial para a proteção e o conforto dos usuários das rodovias, a ausência de atualizações imediatas em casos de incidentes pode comprometer a segurança de motoristas, ciclistas e pedestres. Nesse contexto, este projeto propõe o desenvolvimento de um sistema de iluminação inteligente com sinalização dinâmica, capaz de alertar sobre ocorrências diretamente no local do evento, por meio de variações de cor. A solução será implementada com tecnologia NB-IoT, conectando dispositivos NOX às luminárias ao longo dos trechos críticos das rodovias, com o objetivo de reduzir acidentes e aumentar a segurança viária.	Desenvolver um sistema de comunicação visual de alerta eficiente e adaptável, que utilize tecnologia de iluminação RGB, que possa ser replicado em rodovias com diferentes características.	Zero	Zero	Relatórios semestrais de acompanhamento.	ANTT EPR	ANTT
Fonte: ANTT							
25	Nos últimos 6 anos, no Paraná, chegamos a 57% de crimes de trânsito com autoria solucionados.	Alcançar a elucidação de ao menos 80% dos homicídios no trânsito nos municípios com mais de 100 mil habitantes.	S/I[1]	S/I	80% de Homicídios de Trânsito Elucidados nos municípios com mais de 100 mil habitantes.	PCPR	PCPR
Fonte: PCPR							
26	Ante a não obrigatoriedade de diretriz curricular de Direito de Trânsito ou Mobilidade nos Cursos Superiores de Direito inexistente amplo contato com as matérias pelos profissionais que atuam na construção e aplicação das Leis e Normas na área.	Fomentar a Educação para o Trânsito nos operadores do Direito com a realização de, no mínimo, 01 (um) evento anual de	0 – Eventos	1 – Evento	1 – Evento Anual	OAB	OAB

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
		amplo alcance aos profissionais.					
Fonte: MEC – Diretrizes Curriculares do Curso de Direito e OAB.							
27	De 2016 a 2022 foram realizados 09 Fóruns Estaduais do PVT no Estado. Além do fórum, na década atual ocorreu o I Simpósio de Cultura de Paz e Promoção da Saúde: uma reflexão sobre a segurança no trânsito (2021), e o Curso de Capacitação na Metodologia do PVT (2022).	Promover evento técnico científico anual do PVT/PR.	1	1	06 eventos	PVT/PR	Detran SESA PVT/PR
Fonte: Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito – Programa Vida no Trânsito do Paraná.							
28	Houve a publicação do Boletim Epidemiológico Vida no Trânsito, do Paraná, em 2020. E em 2021, foi publicada a Nota Técnica n. 01/2021 – Motociclistas do PVT/PR.	Publicar Boletim Anual sobre os resultados dos municípios com PVT para ampla divulgação.	1	0	06 publicações	PVT/PR	Detran SESA PVT/PR
Fonte: Comissão Estadual Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito – Programa Vida no Trânsito do Paraná.							

TABELA 13. DESCRIÇÃO DOS INDICADORES E METAS ESPECÍFICAS PREVISTAS

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
01	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de pedestre.	Número absoluto de óbitos de pedestres.	213	Unidade	390	356	320	286	250	213
02	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de ciclistas.	Número absoluto de óbitos de ciclistas.	65	Unidade	120	110	99	88	77	65
03	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de motociclistas.	Número absoluto de óbitos de motociclistas	379	Unidade	694	631	568	505	442	379
04	Reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito no Paraná para 12,3 óbitos a cada 100 mil habitantes até 2030.	Taxa Específica de Mortalidade por lesões de trânsito por 100 mil habitantes.	12,3	Taxa	20,1	18,54	16,98	15,42	13,86	12,3
05	Divulgar anualmente informações sobre o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade e de transporte coletivo no Estado.	Número de notas técnicas divulgadas	5	Unidade	0	1	1	1	1	1
06	Desenvolvimento de no mínimo 02 projetos para o Estado na Interface Mobilidade Urbana Sustentável e Segurança no Trânsito.	Número de Projetos Realizados.	2	Unidade	Zero	1		1		Zero
07	Estimular a adesão dos municípios ao PE-TRANS.	Soma do Número de Municípios que fizeram adesão.	399	Unidade	0	50	50	100	300	399
08	Realizar em média 05 campanhas anuais educativas de marketing, afim de dar visibilidade à política de segurança no trânsito, com foco na visão zero e redução de mortos e feridos.	Campanhas realizadas	30	Unidade	5	3	6	6	6	4
09	Realizar capacitações de jornalistas sobre a forma correta de abordagem dos temas relativos ao trânsito.	Workshops realizados	19	Unidade	3	2	4	4	4	2
10	Ampliar a quantidade da população paranaense que vive em município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.	Número da população residente em municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.	75,00%	Porcentagem	65,00%	67,00%	69,00%	71,00%	73,00%	75,00%

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
11	Ampliar o controle da gestão do tráfego de veículos em circulação nos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.	Frota de veículos cadastrados nos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.	75,00%	Porcentagem	68,00%	69,00%	70,50%	72,00%	73,50%	75,00%
12	Gerenciar ações necessárias junto aos Órgãos competentes para concretização dos convênios necessários.	Número de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito que não possuem convênio.	0	Unidade	8	6	5	4	2	0
13	Implantar ao menos 25 Escolas Públicas de Trânsito em municípios com gestão municipalizada, priorizando os que já possuem quadro técnico, setor administrativo e agentes atuantes.	Soma do Número de Escolas com Ato Normativo de Instituição.	25	Unidade	1	3	7	11	18	25
14	Implantar a sinalização viária em 600 km de ciclorotas ou de rotas cicloturísticas.	Quilômetros de ciclorotas ou rotas cicloturísticas sinalizadas.	600	Quilômetros	100 km	100 km	100 km	100 km	100 km	100 km
15	Capacitar ao menos 10.000 profissionais até 2030, cobrindo 100% das regiões administrativas do Paraná, com formações regulares e sistêmicas (EAD e presenciais).	Nº de profissionais capacitados.	10000	Unidade	0	2000	2000	2000	2000	2000
16	Garantir que pelo menos 50% das escolas públicas tenham a temática de trânsito integrada ao currículo escolar de forma transversal, com docentes capacitados e ações permanentes.	Proporção de currículos escolares com a temática de trânsito incluída.	50,00%	Porcentagem	0	10,00%	20,00%	30,00%	40,00%	50,00%
17	Estimular a participação dos estudantes nas próximas edições do Prêmio Guigui Terres (Lei Est. 22.143/2024)	Nº de inscrições	600	Inscrições	150	200	300	400	500	600
18	Estimular a elaboração de aulas com o tema Trânsito, de forma transversal	Nº de aulas	100	Aulas	20	40	60	80	90	100
19	Cartilha com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito	Nº cartilhas elaboradas	6	Cartilha	1	2	3	4	5	6
20	Material didático específico para os estudantes do Ensino Fundamental (6º a 9º ano), das Escolas em Tempo Integral da Rede Pública Estadual do Paraná	Nº de estudantes utilizando os livros didáticos	70.000	Estudantes	60.000	62.000	64.000	66.000	68.000	70.000

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
21	Sensibilizar os estudantes para o uso de EPI, complementando as bicicletas, patins, patinetes e outros.	Nº de estudantes utilizando EPI	10000	Estudantes	1000	3000	5000	6000	8000	10000
22	Realizar inspeção tipo Plano de Ação em Áreas de Risco – PAAR com foco em passagens em nível (PN) nos perímetros urbanos.	Número de Inspeções	12	Unidade	2	2	2	2	2	2
23	Entrega de relatório com o mapeamento dos fluxos de ciclistas observados e medidas de apoio oportunas.	Número de relatórios anuais	6	Unidade	1	1	1	1	1	1
24	Desenvolver um sistema de comunicação visual de alerta eficiente e adaptável, que utilize tecnologia de iluminação RGB, que possa ser replicado em rodovias com diferentes características.	Relatórios semestrais de acompanhamento.	12	Unidade	2	2	2	2	2	2
25	Alcançar a elucidação de ao menos 80% dos homicídios no trânsito no nos municípios com mais de 100 mil habitantes.	Proporção de Homicídios de Trânsito Elucidados	80% por ano	Número de Casos Elucidados	%	60%	65%	70%	75%	80%
26	Fomentar a Educação para o Trânsito nos operadores do Direito com a realização de, no mínimo, 01 (um) evento anual de amplo alcance aos profissionais.	Número de evento realizado	6	Evento anual realizado	1	1	1	1	1	1
27	Promover evento técnico científico anual do PVT/PR.	Número de eventos realizados.	6	Unidade	1	1	1	1	1	1
28	Publicar Boletim Anual sobre os resultados dos municípios com PVT para ampla divulgação.	Número de Boletins realizados.	6	Unidade	1	1	1	1	1	1

5. Ações Estratégicas para Segurança Viária e Promoção da Mobilidade Sustentável

Nº AÇÃO	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS
01	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020.	Implantar e implementar um sistema de gestão de velocidade no estado do Paraná, estimulando também o aperfeiçoamento legislativo.	GT PNATRANS-PR
02		Implementar e manter o Sistema de Informações Estaduais de Estatísticas de Trânsito, Transporte e Mobilidade.	DETRAN-PR GT PNATRANS-PR (SECID)
03		Apoiar o desenvolvimento e a implementação de projetos de iluminação pública em rodovias e marginais, especialmente em trechos urbanos (contornos/anéis viários) e de serras, priorizando localidades com maior reincidência de sinistros de trânsito.	GT PNATRANS-PR (DER-PR E Municípios)
04		Estimular os municípios a elaborar projeto de arborização e paisagismo que tornem as rotas de conexão mais agradáveis para a mobilidade ativa e formem corredores ecológicos que beneficiem a escala humana e a fauna urbana.	GT PNATRANS-PR-PR
05		Desenvolver programa de educação para respeito a faixa de pedestre.	GT PNATRANS-PR
06		Apoiar o desenvolvimento de projetos que promovam a adoção de comportamentos seguros e respeitosos no trânsito por infratores contumazes ou pessoas que cometeram crime de trânsito, prioritariamente daqueles que cometeram infrações que envolvam excesso de velocidade, condução de veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, ou condução, em via pública, em exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada por autoridade competente.	GT PNATRANS-PR
07		Criar e implementar um programa Estadual de diminuição do uso do álcool e substâncias psicoativas na condução de veículo, bem como fortalecer a implementação da LEI SECA e ações educativas.	GT PNATRANS-PR
08		Realizar a capacitação dos servidores do DETRAN-PR, membros do Grupo Técnico do PNATRANS PR e demais entes interessados, para a implementação do PETRANS no estado do PR.	DETRAN-PR/PR
09		Desenvolver uma cartilha técnica orientativa para sinalização em áreas escolares, contendo opções de medidas moderadoras de tráfego.	DETRAN-PR CETTRAN
10		Promover a criação e a estruturação da atividade de inteligência de trânsito.	DETRAN-PR Cetran Transitar – Cascavel (SESP)
11		Elaborar um programa de adesão dos municípios ao Programa Vida no Trânsito.	DETRAN-PR (SESA/PVT-PR)
12		Apoiar o desenvolvimento de programas de educação ambiental associados às questões de mobilidade sustentável.	DETRAN-PR EPT municipais
13		Divulgar e Estimular o uso da Metodologia do PVT nos municípios paranaenses.	DETRAN-PR SESA PVT/PR
14		Intensificação de fiscalização de excesso de velocidade em rodovias estaduais.	BPRV
15		Intensificação da fiscalização de ultrapassagem em local proibidos, com tecnologia, uso de drones.	BPRV
16		Implementação de programas de treinamento para motoristas, cobradoras/es e outras/os funcionárias/os do sistema de transporte público para conscientizar e instruir a todas e todos sobre como lidar com casos de importunação sexual e violência contra a mulheres.	SEST/SENAT
17		Intensificar ações de policiamento de fiscalização de trânsito e enfrentamento ao uso de álcool e outras drogas ao volante nas rodovias federais. Propor ações integradas e simultâneas com os demais entes do SNT.	PRF
18		Comando Serra Segura Através de integração com outros órgãos, realização de operações específicas com inspeção das condições de segurança (sistema de freios e demais equipamentos obrigatórios).	PRF

19		Ampliar a fiscalização de trânsito mediante abordagem e monitoramento de vias.	PRF
20		Intensificar a fiscalização para excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas.	PRF
21		Desenvolver comandos educativos, simultâneos e coordenados, preferencialmente integrados visando a conscientização de condutores e passageiros, e o aumento da percepção de segurança nas rodovias federais.	PRF
22		Intensificar as ações de educação para o trânsito, utilizando-se de tecnologia, e recursos otimizados para aperfeiçoamento e eficiência dessas atividades e consequente aumento no atingimento do público-alvo (FETRAN, comando educativos, cinema rodoviário).	PRF
23		Abordagens preventivas por meio de instrumentos inovadores de conscientização e sensibilização (mídia convencional e mídia eletrônica).	PRF
24		Integração com os demais órgãos do SNT na realização das ações, incentivar os municípios a implantarem a semana municipal de trânsito.	PRF
25		Realizar acompanhamento e mensuração dos resultados das operações realizadas.	PRF
26	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020, no município de Cascavel, bem como reduzir o índice de sinistros graves.	Apoiar o desenvolvimento de ações socioeducativas e de proteção relacionadas à política de gênero, à faixa etária e de raça no planejamento e na operação do sistema de transporte coletivo.	TRANSITAR (Cascavel)
27		Apoiar o desenvolvimento de programas de educação ambiental associados às questões de mobilidade sustentável.	TRANSITAR (Cascavel)
28		Utilizar diversas mídias para a promoção de comportamentos proativos no trânsito com o tema determinado pelo CONTRAN.	Transitar Cascavel
29		Promover comportamentos proativos no trânsito utilizando blitz educativa e campanhas.	Transitar Cascavel
30		Instalar, revitalizar e repor sinalização vertical e horizontal e semafórica.	Transitar Cascavel DETRAN-PR-PR
31		Aumentar a sinalização de área segura para motociclistas.	Transitar Cascavel
32		Identificar os fatores-chave/ grupos-chave, locais de risco associados aos sinistros fatais e graves, através de análise contínua.	COTRANS/PVT Cascavel Transitar Cascavel
33	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020, no município de Cascavel. Além de incentivar e colaborar para a integração entre as forças de fiscalização com os órgãos de segurança pública.	Estabelecer calendário de operações integradas com a atuação dos órgãos de segurança pública e de fiscalização de trânsito.	Transitar Cascavel COTRANS/PVT Cascavel
34		Proporcionar Formação e formação continuada para os motoristas que exercem atividade remunerada, através da Escola Pública de Trânsito com planejamento destinado a cada público.	Transitar Cascavel
35	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020.	Desenvolver ações governamentais, voltadas a redução de lesões e mortes no trânsito (Projeto Road Safety in 10 Countries (RS10) da OMS (Organização Mundial da Saúde).	Superintendência de Trânsito de Curitiba e Programa Vida no Trânsito de Curitiba
36		Promover a verificação in loco de locais e cruzamentos viários que apresentam elevado índice de sinistros, considerando fatores determinantes como comportamento de condutores e pedestres, deficiências na sinalização viária, inadequações na geometria das vias, ausência de dispositivos de fiscalização e a presença de obstáculos decorrentes de mobiliários urbanos.	Superintendência de Trânsito de Curitiba
37	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de pedestre.	Promover a educação para o uso seguro dos modos ativos de mobilidade.	DETRAN-PR/ Transitar – Cascavel (SEED/SETI/TERCEIRO SETOR)
38	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de ciclistas.	Apoiar o desenvolvimento e implantação de infraestruturas seguras e humanizadas para os modos ativos de mobilidade.	DETRAN-PR/ Transitar – Cascavel (SECID/CETTRAN)
39	Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de motociclistas.	Ações relacionadas a meta global.	GT PNATRANS-PR
40	Reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito no Paraná para 12,3 óbitos a cada 100 mil habitantes até 2030.	Elaborar e implantar o aplicativo SAMU MOBILE.	SESA
41		Qualificar o SAMU por meio do MS, em todos os municípios do Paraná.	SESA
42		Manter a formação dos socorristas do SIATE por meio do termo de cooperação técnica 135/2020, para 120 profissionais por ano.	SESA/CB
43		Unificação das centrais de regulação de urgência do Paraná, reduzindo de 12 para 5 CRU.	SESA

44	Divulgar anualmente informações sobre o percentual de participação dos modos ativos de mobilidade e de transporte coletivo no Estado.	Apoio ao Estado na execução e monitoramento de indicadores de Mobilidade Urbana.	GT PNATRANS-PR-PR (SECID)
45	Desenvolvimento de no mínimo 02 projetos para o Estado na Interface Mobilidade Urbana Sustentável e Segurança no Trânsito.	Realizar o diagnóstico de mobilidade ativa no Estado.	Conciclo DETRAN-PR
46		Criar uma plataforma digital de denúncia anônima de assédio em transporte coletivo e pontos de ônibus para mulheres, para diagnosticar a situação e buscar soluções para o problema.	SEPS GT PNATRANS-PR
47	Estimular a adesão dos municípios ao PETRANS.	Realizar evento técnico-científico anual sobre as temáticas do PETRANS.	GT PNATRANS-PR-PR
48	Realizar em média 05 campanhas anuais educativas de marketing, afim de dar visibilidade à política de segurança no trânsito, com foco na visão zero e redução de mortos e feridos.	Realizar campanhas educativas de trânsito com foco na VISÃO ZERO e usuários + vulneráveis.	SECOM DETRAN-PR
49		Realizar campanhas educativas com foco na diminuição dos principais fatores de risco que causam mortes e lesões graves no trânsito: Alcoolemia, excesso de velocidade, uso inadequado do cinto de segurança, capacetes e dispositivos de retenção para bebês e crianças, além do uso de celulares por condutores, pedestres e ciclistas.	SECOM DETRAN-PR
50		Realizar campanhas educativas com foco em cuidados nos períodos de férias, principalmente excesso de velocidade nas estradas e cuidados com a manutenção de veículos.	SECOM DETRAN-PR
51		Realizar campanhas educativas para necessidades específicas, detectadas a partir de análises de dados dos órgãos ligados ao trânsito.	SECOM DETRAN-PR GT PNATRANS-PR-PR
52	Realizar capacitações de jornalistas sobre a forma correta de abordagem dos temas relativos ao trânsito.	Realizar Workshops com jornalistas e profissionais de comunicação, acerca do tema trânsito, para melhorar a forma de comunicação com a sociedade civil.	SECOM DETRAN-PR
53	Ampliar a quantidade da população paranaense que vive em município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.	Criar um programa para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito.	CETRAN DETRAN-PR/PVT-PR
54		Incentivar a formação de quadro técnico no CETRAN para qualificação das ações.	Cetran DETRAN-PR
55		Divulgar o PETRANS e estimular os municípios a elaborarem seus planos municipais de segurança no trânsito e mobilidade sustentável.	Cetran DETRAN-PR-PR PVT/PR GT PNATRANS-PR-PR
56	Ampliar o controle da gestão do tráfego de veículos em circulação nos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.	Apoiar os municípios na elaboração de programa de qualificação e promoção do transporte público, pre-vedendo eixos de integração modal, critérios de qualidade e expansão do serviço e infraestrutura.	Cetran DETRAN-PR Conciclo
57		Listagem de planos, programas e projetos de segurança viária já desenvolvidos por outros órgãos e entidades, setor privado, organizações não governamentais e sociedade.	Cetran GT PNATRANS
58		Apoiar a execução municipal do programa de implantação de travessias seguras para pedestres, levando em conta comprimento, distância entre travessias, acessibilidade (botoeiras, entre outros...), iluminação e, se semaforizadas.	Cetran DETRAN-PR Municípios
59	Gerenciar ações necessárias junto aos Órgãos competentes para concretização dos convênios necessários.	Realizar diagnóstico anual dos municípios não integrados ao SNT.	CETRAN/GT PNATRANS-PR
60		Fomentar o desenvolvimento e implantação de infraestruturas seguras e humanizadas para os modos ativos de mobilidade.	CETRAN/DETRAN-PR (Municípios PVT/PR)
61	Implantar ao menos 25 Escolas Públicas de Trânsito em municípios com gestão municipalizada, priorizando os que já possuem quadro técnico, setor administrativo e agentes atuantes.	Fomentar a criação e institucionalização de Escolas Públicas de Trânsito (EPTs) nos municípios que possuem gestão municipalizada, com estrutura mínima e atuação permanente em ações educativas.	DETRAN-PR-PR Cetran
62	Implantar a sinalização viária em 600 km de ciclorotas ou de rotas ciclo-turísticas.	Estudo e implantação de soluções que visam ampliar o atendimento dos municípios conveniados através de novas tecnologias que permitam a governança dos trâmites necessários para a contratação e fiscalização das obras executadas.	DETRAN-PR-PR
63	Capacitar ao menos 10.000 profissionais até 2030, cobrindo 100% das regiões administrativas do Paraná, com formações regulares e sistemáticas (EAD e presenciais).	Elaborar e realizar capacitação de formação técnica e permanente em Educação para o Trânsito.	DETRAN-PR-PR SEED-PR
64	Garantir que pelo menos 50% das escolas públicas tenham a temática de trânsito integrada ao currículo escolar de forma transversal, com docentes capacitados e ações permanentes.	Promover a transversalização da Educação para o Trânsito nos currículos das escolas públicas municipais, com formação de professores e apoio pedagógico estadual.	DETRAN-PR-PR SEED-PR

65	Estimular a participação dos estudantes nas próximas edições do Prêmio Guigui Terres (Lei Est. 22.143/2024)	Lançar, anualmente, o concurso de boas práticas em educação para o trânsito, concorrendo ao prêmio Guigui Terres.	SEED-PR
66	Estimular a elaboração de aulas com o tema Trânsito, de forma transversal	Solicitar a elaboração de aulas para os componentes e unidades curriculares, tendo como pano de fundo as questões de sinistros de trânsito, como evitá-los, questões sobre estatísticas, entre outros.	SEED-PR
67	Cartilha com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito	Elaborar anualmente, uma cartilha com atividades sobre o trânsito a ser disponibilizada para uso na Semana Nacional do Trânsito.	SEED-PR
68	Material didático específico para os estudantes do Ensino Fundamental (6º a 9º ano), das Escolas em Tempo Integral da Rede Pública Estadual do Paraná	Aquisição de livros didáticos específicos para trabalhar a Educação para o Trânsito, para os estudantes de 6º ao 9º ano, das escolas em tempo integral, da rede pública estadual do Paraná.	SEED-PR/DETRAN-PR
69	Sensibilizar os estudantes para o uso de EPI, complementando as bicicletas, patins, patinetes e outros.	Incentivar os estudantes, através das redes sociais, a utilizarem os equipamentos de proteção individual, quando estiverem de bicicleta, patinete, patins, entre outros.	SEED-PR
70	Realizar inspeção tipo Plano de Ação em Áreas de Risco – PAAR com foco em passagens em nível (PN) nos perímetros urbanos.	Verificar e acompanhar as condições de manutenção, conservação e segurança nas Passagens em Nível (PN) nos perímetros urbanos de trechos ou segmentos com histórico de sinistros.	ANTT (SUFER)
71	Entrega de relatório com o mapeamento dos fluxos de ciclistas observados e medidas de apoio oportunas.	Mapear e observar locais com deslocamento constantes de ciclistas e trabalhar na identificação de grupos de ciclistas que venham utilizar a rodovia para deslocamentos diários e/ou atividades esportivas, atuando para implementar ações educativas e de apoio a este grupo.	ANTT (SUROD) Concessionária Via Araucária
72	Desenvolver um sistema de comunicação visual de alerta eficiente e adaptável, que utilize tecnologia de iluminação RGB, que possa ser replicado em rodovias com diferentes características.	Desenvolver e implantar um sistema de comunicação visual de alerta eficiente e adaptável, que utilize tecnologia de iluminação RGB e se baseie em práticas internacionais, visando aprimorar a segurança e a percepção dos usuários em diferentes cenários. Para isso, serão realizadas pesquisas sobre aplicações, testes de efetividade considerando a sazonalidade e a elaboração de um manual que possibilite a reapplicabilidade da solução.	ANTT (SUROD) Concessionária EPR
73	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020. E fortalecer o processo de fiscalização a fim de proporcionar segurança na prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de fretamento de passageiros.	Realizar ao menos seis operações anuais de fiscalização com foco no Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros, assegurando um transporte seguro e combatendo o transporte clandestino de passageiros.	ANTT (SUFIS)
74	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020. E promover o processo de fiscalização a fim de garantir que o transporte rodoviário de produtos perigosos seja executado com segurança e eficiência.	Realizar ao menos seis operações anuais de fiscalização com foco no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, proporcionando um transporte seguro nas rodovias.	ANTT (SUFIS)
75	Reduzir à metade o índice de mortes no trânsito por 100 mil/hab. Até 2030, relativamente ao índice apurado em 2020. E promover segurança viária no transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.	Desenvolver ações voltadas à conscientização dos passageiros do transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional sobre o uso do cinto de segurança.	ANTT (SUFIS)
76	Alcançar a elucidação de ao menos 80% dos homicídios no trânsito no nos municípios com mais de 100 mil habitantes.	Criação de setores de Investigação de Homicídios no Trânsito em municípios com mais de 100 mil habitantes, com especialização de equipes como chave da eficácia.	PCPR (SESP)
77		Realização de ações educativas e palestras, pela equipe especializada, para escolas universidades e empresas relatando casos reais e mostrando as consequências fatais da imprudência no trânsito.	PCPR
78		Investimento em cursos de capacitação para a equipe da Polícia Civil com foco em legislação de trânsito, dinâmica de sinistros, perícia técnica e atendimento humanizado às vítimas.	PCPR
79		Criação e monitoramento de indicadores de desempenho para a atuação dos setores Investigação de Homicídios no Trânsito.	PCPR
80	Fomentar a Educação para o Trânsito nos operadores do Direito com a realização de, no mínimo, 01 (um) evento anual de amplo alcance aos profissionais.	Realizar evento anual para os operadores em Direito sobre Trânsito, em especial nos temas de Normatização e Fiscalização.	OAB
81	Promover evento técnico científico anual do PVT/PR.	Realizar o Fórum Estadual do PVT/PR para discussão técnico científica sobre mobilidade segura e sustentável, promoção da cultura de paz no trânsito, metodologia do PVT e assuntos correlatos.	SESA PVT/PR DETRAN-PR
82	Publicar Boletim Anual sobre os resultados dos municípios com PVT para ampla divulgação.	Elaborar Boletim Anual sobre os resultados dos municípios com PVT para ampla divulgação.	DETRAN-PR SESA PVT/PR

6. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

O monitoramento e avaliação de um Plano é essencial para acompanhar sua execução e resultados, e ambos os processos são casados (Cardita e Pietro, 2010)³⁵. O monitoramento é uma etapa de coleta e análise sistemática de informações, baseado nos indicadores estabelecidos. Indicadores constituem instrumentos analíticos destinados à identificação e à mensuração de aspectos relacionados a determinados fenômenos, decorrentes da ação ou da omissão do Estado. Sua principal função é representar, de maneira sistematizada, um dado aspecto da realidade, seja ela objetiva ou socialmente construída (Bahia, 2021)³⁶.

A avaliação pode ser definida como “(...) um juízo de valor sobre dados relevantes, objetivando uma tomada de decisão” (LUCKESI, 1978, p.5)³⁷. Ou seja, o ato de avaliar implica na disposição de acolher a realidade como ela é, seja satisfatória ou insatisfatória, agradável ou desagradável, pois está a serviço da obtenção do melhor resultado possível (LUCKESI, 1978). A avaliação implica a análise do impacto das ações (conforme informações do monitoramento) nas metas definidas em comparação a situação anterior (Cardita e Pietro, 2010)³⁸. O processo de monitoramento e avaliação permite a realização de ajustes no Plano para que se alcance as metas propostas, identifica tanto os êxitos como as limitações. Esse processo precisa ser planejado, sistematizado e periódico (OPAS, 2018)³⁹.

Este processo de monitoramento e avaliação do Petrans será realizado em parceria com a Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Paraná (SETI), prevendo o monitoramento anual, uma revisão do Plano em 2027 e a avaliação final em 2031, uma vez que a execução do Petrans está prevista até 2030.

35 CARDITA, J.; PIETRO, G. **Estratégia de proatividade e parceria: um modelo de participação comunitária para abordar a segurança no trânsito**. Genebra: Global Road Safety Partnership, 2010.

36 Bahia, Leandro Oliveira. **Guia referencial para construção e análise de indicadores**. Brasília: Enap, 2021. 43 p. Disponível em:

<<https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/6154/1/GR%20Construindo%20e%20Analisando%20Indicadores%20-%20Final.pdf>> Acesso em: 24 de julho de 2024.

37 LUCKESI, Cipriano Carlos. **Avaliação educacional: pressupostos conceituais**. Tecnologia educacional, Rio de Janeiro, n.º24, set/out., p 5-9, [1978].

38 CARDITA, J.; PIETRO, G. **Estratégia de proatividade e parceria: um modelo de participação comunitária para abordar a segurança no trânsito**. Genebra: Global Road Safety Partnership, 2010.

INTERNATIONAL TELE-FILM ENTERPRISES. Zero road deaths and serious injuries: Leading a paradigm shift to 85 a safe system. OECD Publishing, 2016.

39 OPAS. Salvar VIDAS – Pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito. Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde, 2018.

7. RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito (PETRANS) tem por princípio demonstrar em ações que segurança viária é um Direito de todo e qualquer cidadão e que cabe ao Estado a garantia deste. O Paraná foi o primeiro Estado do país a simbolicamente assinar a adesão ao PNATRANS, nosso Estado também é pioneiro em reunir 33 instituições, entre Secretarias de Estado, Órgãos Públicos e a Sociedade Civil Organizada, para traçar um plano para a segurança no trânsito. O PETRANS apesar de se demonstrar complexo, desafiador e com investimento alto, terá a capacidade de salvar vidas e garantir a sociedade o direito transitar em segurança.

Vale ainda ressaltar e lembrar que o trânsito seguro se sustenta em três pilares fundamentais, Educação, Engenharia, Esforço Legal, este último como origem da palavra *enforcement*, que pode ser definida como aplicação do PETRANS.

Entre todos os desafios apresentados para plano, um dos mais importantes será a trazer sensação de pertencimento da sociedade, onde o objetivo só será atingido se todos fizerem a sua parte, incluindo os cidadãos. O sucesso do plano depende das pessoas.

Projetando e execução deste plano e ao atingirmos o resultado almejado, queremos afirmar em 2030 que fizemos o SIMPLES, porém não fomos menos arrojados, que o investimento foi alto, mas não custou mais que uma vida, enfim queremos afirmar que União de Esforços entre as equipes técnicas intersetoriais e envolvimento da sociedade valeu muito a pena.

“Nada neste mundo é mais simples e barato do que construir cidades que proporcionem o melhor para as pessoas. - Jan Ghel - Cidades Para Pessoas”.

REFERÊNCIAS

- BAHIA, Leandro Oliveira. **Guia referencial para construção e análise de indicadores**. Brasília: ENAP, 2021. 43 p. Disponível em: <<https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/6154/1/GR%20Construindo%20e%20Analisando%20Indicadores%20-%20Final.pdf>> Acesso em: 13 de fevereiro de 2025.
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Mobilidade urbana e a agenda ASG: um caminho para o desenvolvimento sustentável**. Nota Técnica do BID, IDB-TC-02609. BID, 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/arquivos/MobilidadeurbanaeagendaASGUmcaminhoparaodesenvolvimentoeconomicoe sustentavel.pdf>> Acesso em: 26 de fevereiro de 2025.
- BRASIL. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010. 264 p
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Estadual de Promoção da Saúde-PNPS**. Anexo I da Portaria de Consolidação nº 2, de 28 de setembro de 2017, que consolida as normas sobre as políticas nacionais de saúde do SUS. Brasília, 2018.
- BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **Educação para o Trânsito**. Brasília: DENATRAN, 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-educativo>>. Acesso em: 07 abr. 2025.
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana. Cartilha**. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf> Acesso em: 06 de maio de 2024.
- BRASIL. Departamento de Articulação Estratégica de Vigilância em Saúde. **Guia de Vigilância em Saúde** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Articulação Estratégica de Vigilância em Saúde. – 5. ed. - Brasília: Ministério da Saúde, 2021a.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em saúde e Vigilância de Doenças não Transmissíveis. **Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das doenças crônicas e agravos não transmissíveis no Brasil 2021-2030**. Brasília: Ministério da Saúde, 2022a.
- BRASIL. Ministério dos Transportes – MT. Secretaria Nacional de Trânsito | SENATRAN. **Guia de Medidas de Moderação de Tráfego**. SENATRAN. Brasília/DF, 2024.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Sistema Seguro e Visão Zero**. Disponível em:<<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero>>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2025.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Disponível em:<<https://www.gov.br/cidades/pt->

<br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/caravana-federativa/mobilidade-urbana>> Acesso em: 26 de fevereiro de 2025.

MONTEIRO, A. C. S., DANTAS, W. L. R., ANDRADE, M. O. e SANTOS, E. M. **Impacto da pandemia da COVID-19 nos sinistros de trânsito e mortalidade nas rodovias federais brasileiras**. Revista Caderno Pedagógico – Studies Publicações e Editora Ltda., Curitiba, v.21, n.6, p. 01-26. 2024.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Movimento Maio Amarelo**. São Paulo: ONSV, 2023. Disponível em: <<https://www.onsv.org.br/maioamarelo>>. Acesso em: 07 abr. 2025.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Plano Global: Década de Ação pela Segurança no Trânsito, 2021-2030**. Disponível em: <<https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>> Acesso em: 21 de outubro de 2021.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Brasil. **Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde**. Documento de Referência. Brasília, D.F.: Organização Pan-Americana da Saúde; 2020. Disponível em: <<https://iris.paho.org/handle/10665.2/53147>> Acesso em: 01 de julho de 2021.

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. **Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito seguros en las Américas**. Washington, D.C.: OPS; 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.37774/9789275329191> Acesso em: 31 de janeiro de 2025.

PARANÁ. **Plano Plurianual 2024-2027: Pacto pelo Futuro**. Versão 21 de janeiro de 2025, Após Lei Estadual nº 22.268/2024. Disponível em: <https://www.planejamento.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-01/livro_ppa_lei_22268_completo_1_compressed.pdf> Acesso em: 12/03/2025.

REDE INTERAGENCIAL DE INFORMAÇÃO PARA SAÚDE – RIPSA. **Indicadores básicos para a saúde no Brasil: conceitos e aplicações. RIPSA**. - 2. ed. - Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2008.

SALLES FILHO, Nei Alberto. **Cultura de Paz e educação para a paz: olhares a partir da teoria da complexidade de Edgar Morin**. 2016, 354f. Tese (Doutorado em Educação) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2016.

COSTA, Daniel Antônio Torno de Araújo. **A influência do policiamento e da fiscalização nos acidentes de trânsito**. 2016. 64f. Dissertação (Mestrado) - Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa. Orientador: Cesar Zucco Jr.

CARDOZA, L. M. S.; SANTOS, D. S.; HOFELMANN, D. A. **Caracterização dos pontos de venda de bebidas alcoólicas no entorno de escolas estaduais**. Ciência & Saúde Coletiva, 26(Supl. 3):4813-4822, 2021. DOI: 10.1590/1413-812320212611.3.35402018. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/csc/a/qtYRv8BFTWDwhTkmMCxkzRm/?format=pdf&lang=pt>.
Acesso em: 30 set. 2023.