

**PLANO
ESTADUAL
DE SEGURANÇA
NO TRÂNSITO
DO PARANÁ
2025-2030**

RESOLUÇÃO
Nº001/2025
GT PNATRANS-PR
CASA CIVIL

EXPEDIENTE

Curitiba, 2025

GOVERNO DE ESTADO DO PARANÁ

Carlos Massa Ratinho Júnior

Governador do Estado do Paraná

João Carlos Ortega

Chefe da Casa Civil e Coordenador do GT PNATRANS-PR

Santin Roveda

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 – DETRAN/PR
 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
 Luciana Penteado – ABSeV
 Marcel Cabral Costa – Detran/PR

ELABORAÇÃO

Adriano Marcos Furtado – DETRAN/PR
 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 Penteado – 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
 Eder Carlos Rodrigues – SMDT Curitiba/PR
 Edgar Dias Santana – PCPR
 Edilson José de Lara – SMDT Curitiba/PR
 Eligiane dos Santos Silva – CETRAN/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 Ulyssea de Quadros – Polícia Científica do Paraná
 Melissa Puertas Sampaio – SMDT Curitiba/PR
 Pamella Rosa Garcia – CONCICLO
 Régis Nishimoto – Perkons S.A.
 Tatiana Gomara Neves – PVT/PR e SESA/PR
 Tenente-Coronel QOPM Gustavo Dalledone Zancan – BPRV
 Tenente-Coronel QOPM Leandro Ribas – BPTran

REVISÃO

Anelise Schmitz – UFPR
 Jorge Tiago Bastos – ONSV e UFPR
 Julyana Nogueira – DETRAN/PR
 Marcela Tetzner Laiz – Ministério do Planejamento e Orçamento
 Victor Pavarino – Organização Pan-Americana da Saúde no Brasil – OPAS/OMS no Brasil
 Viviane da Paz Carvalho – DETRAN/PR

IDENTIDADE GRÁFICA

João Vitor Pereira - DETRAN/PR
 Vivas Comunicação

APRESENTAÇÃO

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito para o Estado do Paraná, 2025-2030 (PETRANS/PR), Resolução nº 001/2025 - Casa Civil/GT PNATRAN-PR, de 23 de julho de 2025, surge como 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 (PNA-TRANS), 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 por meio 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 e reflete a pluralidade de situações e atuações dentro do Estado.

A construção deste plano é um esforço coletivo e intersetorial que envolve a mobilização de gestores, profissionais e serviços de diversas áreas, como educação, saúde, segurança pública, infraestrutura, meio ambiente e mobilidade urbana, visando construir um plano sólido, participativo e com impacto efetivo na sociedade paranaense. 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 e implementada pioneiramente na Suécia, 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.

Fica o convite a todos os paranaenses para se envolverem ativamente na execução deste plano, contribuindo para a construção de uma mobilidade e de um sistema de transporte mais seguros e eficientes no Estado do Paraná.



DIÁRIO OFICIAL EXECUTIVO

Edição Digital nº 11949, de 23 de julho de 2025. Página 11.

RESOLUÇÃO nº 001/2025
GT PNATRANS-PR

Aprova o Plano Estadual de Segurança no Trânsito instituído pelo Decreto nº 12.209, de 20 de setembro de 2022.

O CHEFE DA CASA CIVIL, na função de Coordenador do GT PNATRANS-PR, no uso de suas atribuições legais, com fulcro no inciso IV do art. 8º do Decreto nº 12.209, de 20 de setembro de 2022, e considerando o contido no protocolado nº 24.282.051-7,

RESOLVE:

Art. 1º Aprova, na forma do Anexo Único desta Resolução, o Plano Estadual de Segurança no Trânsito, proposto pelo 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, instituído pelo Decreto nº 12.209, de 20 de setembro de 2022.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Curitiba, 23 de julho de 2025

JOÃO CARLOS ORTEGA
Chefe da Casa Civil
Coordenador do GT PNATRANS-PR

98692/2025



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
1.1 Histórico.....	7
1.2 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Agenda 2030.....	10
1.3 Fundamentos Técnicos, Científicos e Normativos.....	13
1.3.1 Visão Zero.....	14
1.3.2 Mobilidade Sustentável.....	16
1.4 Esforço Legal e Gestão da Velocidade.....	19
1.5 Educação para o Trânsito.....	23
2. O ESTADO DO PARANÁ: PANORAMA DEMOGRÁFICO.....	26
3. PANORAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA E MOBILIDADE.....	28
3.1 Estatísticas de Trânsito.....	35
3.1.1 Auto de Infração de Trânsito (AIT).....	39
3.1.2 Lei Seca.....	41
3.1.3 Penalidade de Suspensão e Cassação.....	42
3.2 Panorama da Segurança no Trânsito nos Municípios Paranaenses.....	43
3.3. Saúde e Trânsito.....	46
3.3.1 Atendimentos pré-hospitalares de sinistros de trânsito.....	55
3.3.2 Programa Vidano Trânsito.....	61
3.4 Educação e Trânsito.....	62
3.4.1 Escola Prática Educativa de Trânsito do DER/PR.....	64
3.5. Municípios do GT PNATRANS-PR.....	64
3.5.1 Cascavel: Mobilidade Urbana e Segurança no Trânsito.....	65
3.5.1.2 Uma análise do Perímetro Urbano de Cascavel.....	67
3.5.2 Comissão de Análise e Avaliação da Sinalização Viária das Vias Urbanas do Município de Curitiba.....	67
3.5.3 O Trânsito em Londrina.....	68
3.6 Boas Práticas Municipais: Experiências com Programa Vida no Trânsito.....	73
3.6.1 O Programa Vida no Trânsito em Cascavel.....	73
3.6.2 O Programa Vida no Trânsito em Curitiba.....	75
3.6.3 O Programa Vida no Trânsito em Londrina.....	76
3.6.4 O Programa Vida no Trânsito em Foz do Iguaçu.....	77
4. METAS E INDICADORES.....	79
4.1 META GLOBAL.....	79
4.2 METAS ESPECÍFICAS.....	80
5. AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA SEGURANÇA VIÁRIA E PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL.....	91
6. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO.....	100
7. RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	101
REFERÊNCIAS.....	103

1. INTRODUÇÃO

O **Plano Estadual de Segurança no Trânsito do Estado do Paraná** (PETRANS/PR, 2025-2030), além de ser um desdobramento do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, se constitui ainda como uma ferramenta de governança para o Estado.

Junto com a introdução, é apresentado o histórico, tendo como fio condutor desta história a mudança de paradigma desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro até a criação do 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, do qual se origina este Plano. Apresentando ainda as bases teóricas, científicas e normativas que embasam esta proposta e seu alinhamento aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e Agenda 2030 das Nações Unidas.

Na sequência, o Plano traz um panorama do Estado do Paraná, com intuito de levantar dados e diagnósticos sobre a situação da segurança no trânsito no território. Para melhor compreensão, foram utilizados dados de Demografia, de Estatísticas de Trânsito (Frota, Carteira Nacional de Habilitação, Infrações...), de Saúde e Trânsito (dados de óbitos e de atendimentos de urgência e emergência), e de Educação e Trânsito.

Em seguida, são expostas as metas, os indicadores e as ações estratégicas propostas para alcançar essas metas. E, por último, mas não menos importante, são relatados o monitoramento e a avaliação da execução deste PETRANS, seguido de considerações finais.

O plano representa uma resposta estratégica, abrangente e integrada ao desafio de reduzir sinistros e promover uma mobilidade mais segura e sustentável no Estado.

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 o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – Um Pacto pela Vida (Brasil, 2010a; Brasil, 2010b).

Segundo o Mapa da Violência (Waiselfisz, 2014), houve 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, 2010c). Entre as principais causas de mortalidade infantil estava a violência de trânsito (Brasil, 2009).

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).

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 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 e 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 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).

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. Esse 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 e 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. Propunha 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 – CONCICLO para tratar do Programa. O CONCICLO é um órgão colegiado, de caráter consultivo e deliberativo na sua área de competência, sob a coordenação do Departamento

de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR. 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).

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 dessa primeira discussão: a Secretaria Nacional de Trânsito, o Ministério da Infraestrutura, o DETRAN/PR, as Secretarias de Estado de Educação e de Saúde, o Conselho Estadual de Trânsito (CETRA), a Polícia Civil, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), o Batalhão de Polícia de Trânsito (BP-Tran), o Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRV), a Secretaria de Trânsito de Curitiba (SETRAN), a Secretaria de Trânsito de Umuarama (Umutrans) e o 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 Paraná (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 três categorias o Prêmio Senatran 2023: DETRAN/PR e DER/PR receberam o primeiro lugar na Categoria Instância Estadual I – PNATRANS, a qual premia as ações de governança e execução do PNATRANS. O DETRAN/PR ainda ficou em primeiro lugar na Categoria II – Aprimoramento do Registro Nacional de Sinistros e 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 seis 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 (dez em 2024 e oito 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 nº 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. Essa agenda incluía 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), e em 2024 foi incluído o ODS 18 sobre Igualdade Étnico-Racial, conforme Figura 1. Esse documento representa um compromisso global para enfrentar desafios comuns e promover o desenvolvimento sustentável (Nações Unidas Brasil, 2025).

Figura 1. OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL



Fonte: Nações Unidas do Brasil.

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 e 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 selecionados 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 numa perspectiva mais ampla com outros Objetivos, como o ODS 1 Erradicação da Pobreza, considerando que as vítimas de sinistros de trânsito e suas famílias são induzidas à situação de pobreza pela perda de renda da própria vítima e/ou do familiar (geralmente mãe ou esposa) que precisa dedicar tempo aos cuidados da vítima com sequelas permanentes (*Global Road Safety Partnership*, 2023). Evitar as mortes e lesões de trânsito contribui para manter as pessoas em idade produtiva no mercado de trabalho.

O plano auxilia com o alcance do ODS 4 Educação de Qualidade – em especial o 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, pro-

moção 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.). Essa educação também envolve a educação para o trânsito, incentivando escolhas conscientes por modos de transporte sustentáveis e seguros, fortalecendo a cidadania, o respeito à vida e ao meio ambiente e a promoção da cultura de paz ¹ 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, observa-se uma relação direta dos objetivos desse plano quanto à meta 11.2.

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).

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). O PETRANS está diretamente relacionado ao contribuir com a diminuição da taxa de mortalidade por lesões de trânsito, além de seu alinhamento

1. 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.

com a Visão Zero e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que convergem com esses 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 Estado do Paraná, 2025-2030 (PE-TRANS/PR) surge como 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 01/2024 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).

Para o alcance das metas estabelecidas no PNATRANS, esse foi organizado em seis pilares, contemplando 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. Há previsão de responsabilidades para entes federais, estaduais e municipais, além de envolvimento social.

O PETRANS/PR 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 plano 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 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 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.

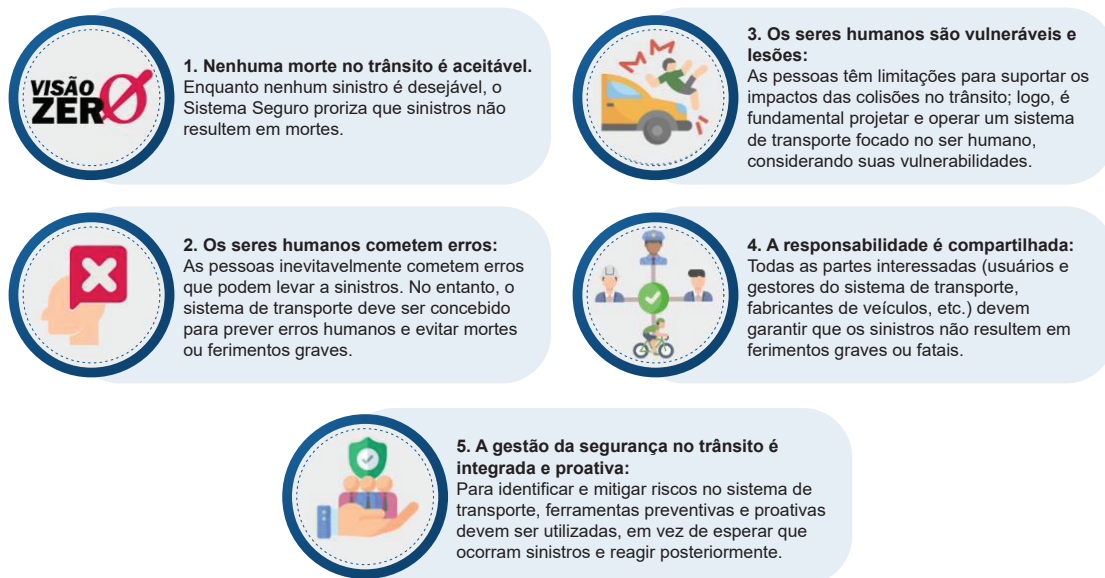
1.3.1 Visão Zero

De acordo com o Ministério dos Transportes (Brasil, 2025a), 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, 2025a).

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. A Figura 2 apresenta 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, 2025a.

O conceito de Visão Zero estabelece que nenhuma morte no trânsito é aceitável, priorizando a preservação da vida humana e a proteção dos mais vulneráveis. Assim, o sistema de mobilidade, aliado ao desenho viário, deve ser projetado para ditar o comportamento esperado dos usuários das vias, garantindo segurança e minimizando gravidade dos sinistros, caso estes ocorram, promovendo prevenção e infraestrutura segura (id, ibid), aliadas a educação e fiscalização efetiva.

Na figura 3, a gestão federal proporciona uma melhor compreensão da proposta comparada à 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, 2025a.

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 ocupam 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 a 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 con-

dição 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 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, de 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 e a recuperação da qualidade de vida nas cidades e do ambiente urbano 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). A PNMU dita também os princípios que os municípios devem seguir para que atinja sua finalidade, conforme consta na Figura 4.

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 (Brasil, 2025b), 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.

O Banco Interamericano de Desenvolvimento ressalta 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 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 da agenda convergente de mobilidade sustentável e saúde através de Documento de Referência publicado em 2020, após ter identificado a necessidade desses 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, conforme consta no resumo da Figura 5, 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 seis 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 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 três 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 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 segundo.

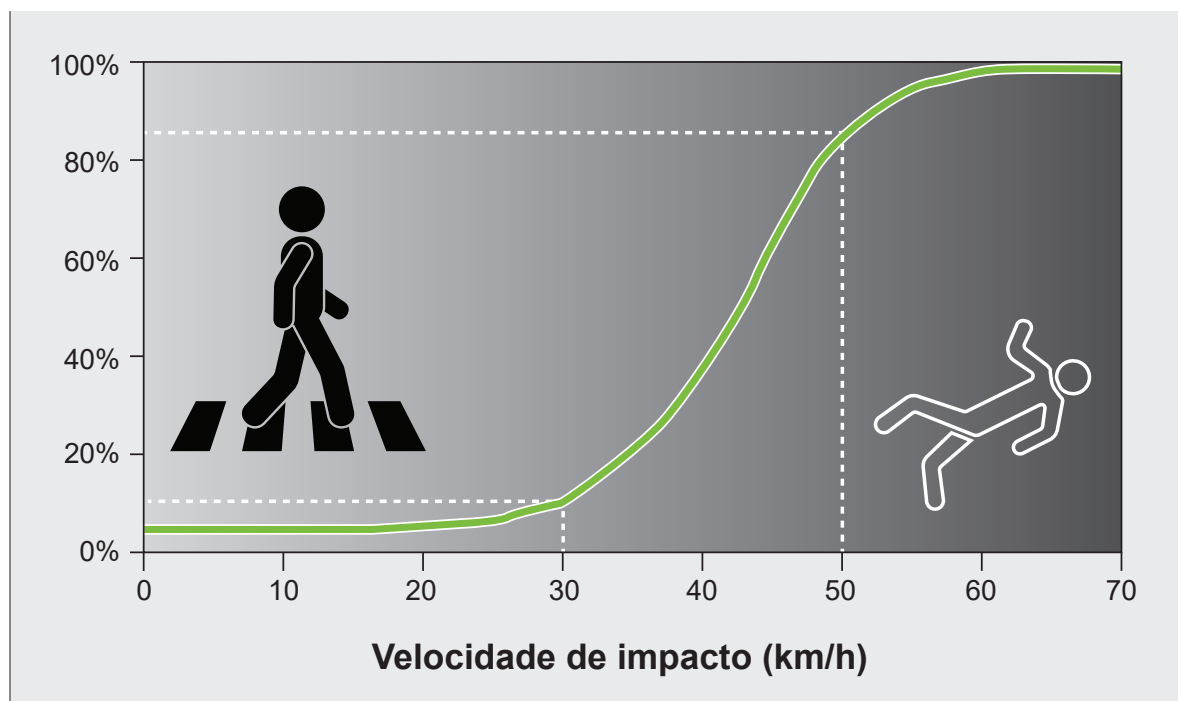
Esse mesmo autor coloca o foco de seu estudo no comportamento dos motoristas, elucidando que as normas de trânsito possuem a finalidade de reduzir a margem de decisão que os motoristas precisam tomar, obrigando-os a seguir, legalmente, um padrão de comportamento visando a segurança no trânsito. No entanto, os motoristas continuam, racionalmente, decidindo a seguir ou não essas 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 aumentou (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 considera 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”.

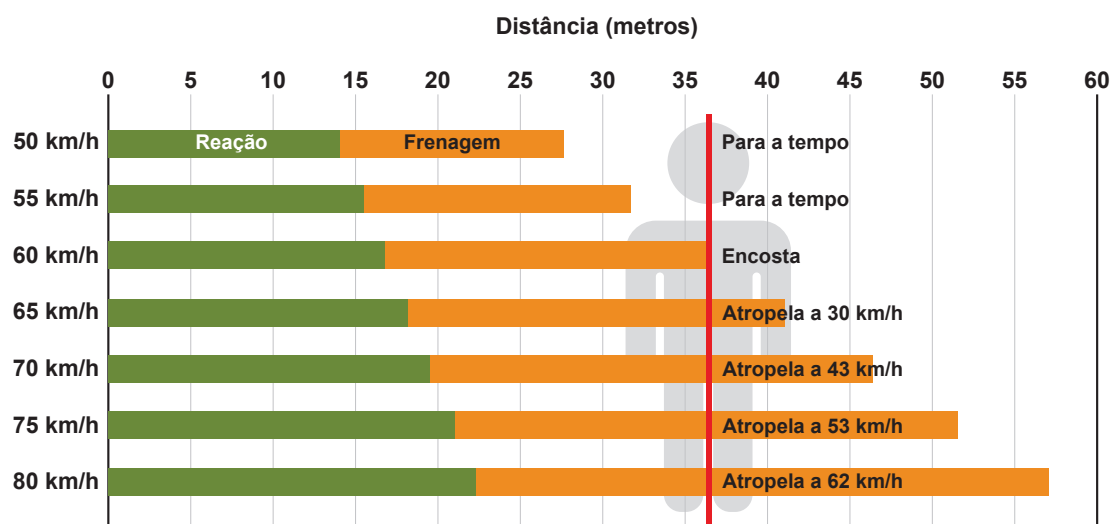
Velocidades elevadas aumentam significativamente o risco de sinistros, pois reduzem o controle do condutor sobre o veículo, dificultam reações rápidas a situações de perigo iminentes e podem levar os outros usuários a subestimar a velocidade real. Além disso, a distância necessária tanto para reagir quanto para frear o veículo se torna maior. Todos esses aspectos das velocidades mais elevadas potencializam a probabilidade e a gravidade das colisões, como demonstrado nas Figuras 7 e 8 (id., ibid.).

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



Fonte: OPAS, 2012.

Figura 7. DISTÂNCIA DE PARADA AO DIRIGIR UM CARRO DE PASSEIO MÉDIO EM PISTA SECA DE ASFALTO (tempo de reação para essa figura: 1 segundo)



Fonte: OPAS, 2025.

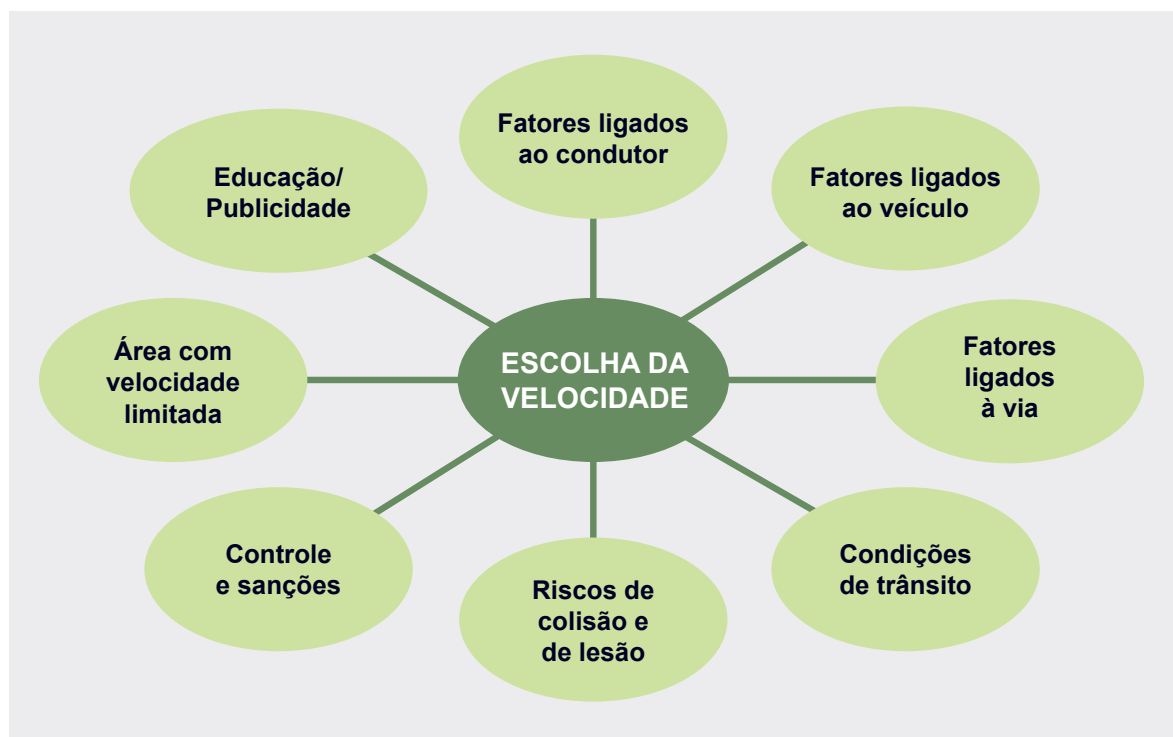
Segundo a OPAS (2012, p.12),

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 difundi-

das 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.

Na Figura 8, consta um diagrama que explica todos os fatores que afetam a escolha da velocidade.

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, 2024a).

A gestão de velocidade envolve uma série de estratégias complementares entre si e orientadas ao objetivo de induzir à prática de velocidades mais seguras no trânsito. As estratégias para a gestão de velocidade encontram-se listadas a seguir: planejamento do uso do solo, infraestrutura viária², fiscalização, tecnologia veicular, educação e comunicação (Turner et. Al., 2024).

Um planejamento adequado do uso do solo é capaz de reduzir as distâncias de

² Onde situam-se as medidas de moderação de tráfego.

viagens, reduzindo a exposição ao risco de sinistros de trânsito. Se as viagens não são longas, elas não precisam ser realizadas em alta velocidade. Adicionalmente, a depender da distância a ser percorrida, as possibilidades de escolha modal variam: por exemplo, para distâncias mais curtas, os modos a pé e bicicleta tornam-se alternativas mais atraentes (id., ibid.).

A forma com que a infraestrutura viária é projetada e implantada também é fator determinante para a escolha da velocidade. Há projetos viários que convidam o condutor a praticar velocidades elevadas e há projetos que induzem o condutor a praticar velocidades mais seguras. Portanto, a escolha da velocidade não se trata de um aspecto exclusivamente comportamental, mas pode ser influenciada pelas características da infraestrutura viária (id., ibid.). No contexto da infraestrutura viária, as medidas de moderação de tráfego como um dos elementos da gestão da velocidade buscam conter ou reduzir a velocidade dos veículos e mudar o comportamento dos condutores por meio de estratégias e intervenções físicas implementadas nas 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 (Brasil, 2024a).

De acordo com a literatura, a utilização combinada de medidas de moderação de tráfego ao longo de uma via ou uma área resulta em efeitos mais eficazes especialmente no que diz respeito à segurança viária e à adequação das velocidades para limites seguros. Isso ocorre porque a aplicação conjunta dessas medidas tende a promover uma maior constância nas velocidades, contribuindo para a previsibilidade e a segurança dos deslocamentos urbanos, sobretudo para os modos ativos de transporte e populações vulneráveis (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 destina 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. Esse 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, promovendo mudanças de comportamento através de uma educação cidadã, interdisciplinar e baseada em valores como respeito, empatia e responsabilidade coletiva. 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 maneira autônoma na construção e na 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 as 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 Papadopoulos (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.

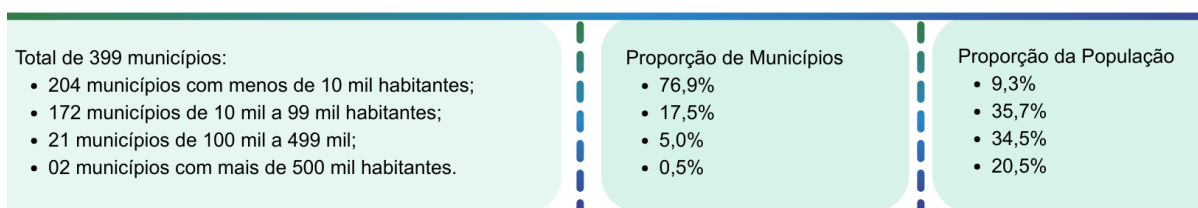
Levando em consideração os pontos apresentados, a implementação de zonas de baixa velocidade e o acalmamento das vias para 30 km/h nas proximidades das escolas, conforme orientado pelo Plano Global da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, são medidas cruciais para a redução de sinistros e mortes 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

Após apresentarmos os fundamentos históricos e conceituais que embasam este Plano, avançamos para o panorama socioeconômico e demográfico que contextualiza os desafios e oportunidades para a segurança viária no Paraná.

O Paraná possui 399 municípios, dos quais 204 possuem menos de 10 mil habitantes, 100 possuem uma população entre 10 mil a 19.999 habitantes e somente dois possuem mais de 500 mil habitantes (Figura 9). Ou seja, a maioria dos municípios paranaenses é de pequeno porte (Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024). Esse contexto demográfico heterogêneo exige a elaboração de políticas públicas de trânsito adaptadas às diferentes realidades urbanas e rurais do Estado, respeitando as especificidades regionais.

Figura 9. MUNICÍPIOS PARANAENSE CONFORME PORTE POPULACIONAL, 2023



Fonte: Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024.

De modo geral, o Paraná, apresenta 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 (Paraná, 2025a).

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 dois 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, microdados 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, 2025a).

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 mais elevada desde a segunda metade da década passada ³. 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;

II) 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;

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, grifo nosso).

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), 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, consequentemen-

3 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).

te, 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).

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 e mobilidade urbana, entre outros. E se faz necessário ressaltar algumas limitações desse panorama referente aos Sistemas de Informações disponíveis, que 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, o 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 essa taxa vinha sendo reduzida desde 2011 (31,62 óbitos/100 mil/hab.), no início da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU (Paraná, 2025b).

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 Federal (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 à menor circulação de veículos, mas a letalidade por esses eventos aumentou, especialmente em vias mais vazias, que incentivaram velocidades mais altas (Monteiro et al., 2024). 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).

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 desse 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).

Além disso, os custos dos sinistros de trânsito são elevados. Em 2023, por exemplo, os custos totais estimados foram de aproximadamente R\$ 1.278.000.000,00 nas rodovias estaduais e R\$ 1.270.000.000,00 nas rodovias federais, totalizando cerca de R\$ 2.500.000.000,00. Esses valores abrangem despesas hospitalares, danos materiais e perda de produção. Assim, considerando as médias consolidadas entre rodovias estaduais e federais, o custo médio por sinistro foi de aproximadamente R\$ 107.000,00, enquanto o custo médio por sinistro com feridos chegou a R\$ 159 mil, e, nos casos de sinistros com óbito, o custo médio foi em torno de R\$ 1 milhão (Guerra, 2025)⁴.

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 de Informações Hospitalares do SUS, 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 a 29 anos. A maioria dos óbitos foi de homens entre 20 e 59 anos, com motociclistas e ocupantes de automóveis sendo os mais afetados no mesmo período (SIH-SUS/Datasus/MS, dados extraídos em 10/1/2025). Nos capítulos “Panorama da Segurança no Trânsito nos Municípios Paranaenses” e “Saúde e Trânsito”, trataremos de mais detalhes sobre os óbitos por lesões de trânsito de residentes no Paraná e atendimento às vítimas.

Em consonância com os dados referentes às internações decorrentes de lesões causadas por sinistros de trânsito, é apresentada a seguir a relação dos óbitos ocorri-

4 Dados atualizados para 2023 pelo autor.

dos no local do sinistro, registrados entre os anos de 2020 e 2024, abrangendo tanto as áreas urbanas quanto as rodovias estaduais, discriminados por faixa etária e sexo (DETRAN/PR, 2025).

No que se refere aos óbitos ocorridos no local do sinistro, observa-se que os indivíduos na faixa etária entre 18 e 29 anos representaram o grupo mais afetado, sendo que 80% dos óbitos ocorridos no local foram do sexo masculino, conforme demonstrado na Tabela 1. Essa tabela apresenta as informações extraídas dos 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), e não incluem dados do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e das Rodovias Federais.

Tabela 01. EVOLUÇÃO DOS ÓBITOS OCORRIDOS NO LOCAL DE SINISTRO DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS ESTADUAIS E ÁREAS URBANAS ATENDIDAS PELO BATEU, POR FAIXA ETÁRIA E SEXO, NOS ANOS DE 2020 A 2024

SEXO	Faixa Etária	2020			2021			2022			2023			2024		
		Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total
FEMININO	Entre 0 e 11 anos	4	4	8	4	4	8	9	2	11	8	3	11	8	4	12
	Entre 12 e 17 anos	6	2	8	6	4	10	6	1	7	6	6	12	7	2	9
	Entre 18 e 29 anos	26	13	39	42	19	61	36	20	56	38	16	54	34	15	49
	Entre 30 e 40 anos	23	9	32	22	14	36	23	11	34	29	6	35	21	17	38
	Entre 41 e 50 anos	19	8	27	15	8	23	20	6	26	27	14	41	18	13	31
	Entre 51 e 59 anos	7	7	14	10	4	14	22	9	31	15	8	23	16	15	31
	60 ou mais	15	13	28	20	16	36	20	13	33	22	15	37	26	17	43
	Não informada	5	2	7	8	7	15	6	3	9	4	5	9	1	7	8
	TOTAL	105	58	163	127	76	203	142	65	207	149	73	222	131	90	221

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

SEXO	Faixa Etária	2020			2021			2022			2023			2024		
		Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total	Rodovia Estadual	Área Urbana	Total
MASCULINO	Entre 0 e 11 anos	3	2	5	10	7	17	2	5	7	8	6	14	12	7	19
	Entre 12 e 17 anos	11	7	18	28	8	36	13	14	27	17	11	28	14	12	26
	Entre 18 e 29 anos	165	110	275	187	94	281	174	101	275	158	94	252	144	95	239
	Entre 30 e 40 anos	117	69	186	117	67	184	124	72	196	129	64	193	111	64	175
	Entre 41 e 50 anos	90	43	133	105	50	156	92	56	148	111	37	148	103	49	152
	Entre 51 e 59 anos	74	21	95	79	33	112	83	29	112	80	31	111	72	37	109
	60 ou mais	69	34	103	85	36	121	85	53	138	89	49	138	101	46	147
	Não informada	18	9	27	29	18	47	28	16	44	22	18	40	29	18	47
	TOTAL	547	295	842	641	313	954	601	346	947	614	310	924	586	328	914
SEXO IGNORADO	Entre 0 e 11 anos	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Entre 12 e 17 anos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Entre 18 e 29 anos	5	0	5	10	0	10	4	2	6	1	0	1	0	0	0
	Entre 30 e 40 anos	4	0	4	5	1	6	1	0	1	3	1	4	0	0	0
	Entre 41 e 50 anos	4	1	5	5	0	5	3	0	3	1	0	1	0	0	0
	Entre 51 e 59 anos	2	0	2	2	0	2	2	0	2	0	1	1	0	0	0
	60 ou mais	5	1	6	3	0	3	4	0	4	1	1	2	1	0	1
	Não informada	8	1	9	17	5	22	10	3	14	1	1	11	4	1	5
	TOTAL	28	4	32	43	6	49	25	5	30	16	4	20	5	1	6
TOTAL		680	357	1.037	811	395	1.206	768	416	1.184	779	387	1.166	722	419	1.141

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:

1. Meses de referência: janeiro a dezembro.
2. Sexo Ignorado/Não informado significa que no sistema de informação o campo não foi preenchido.

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 adotar comportamentos de risco e atitudes autoritárias. Considerando que as lesões causadas por sinistros de trânsito são uma manifestação concreta da violência urbana, este é um tópico de atenção,

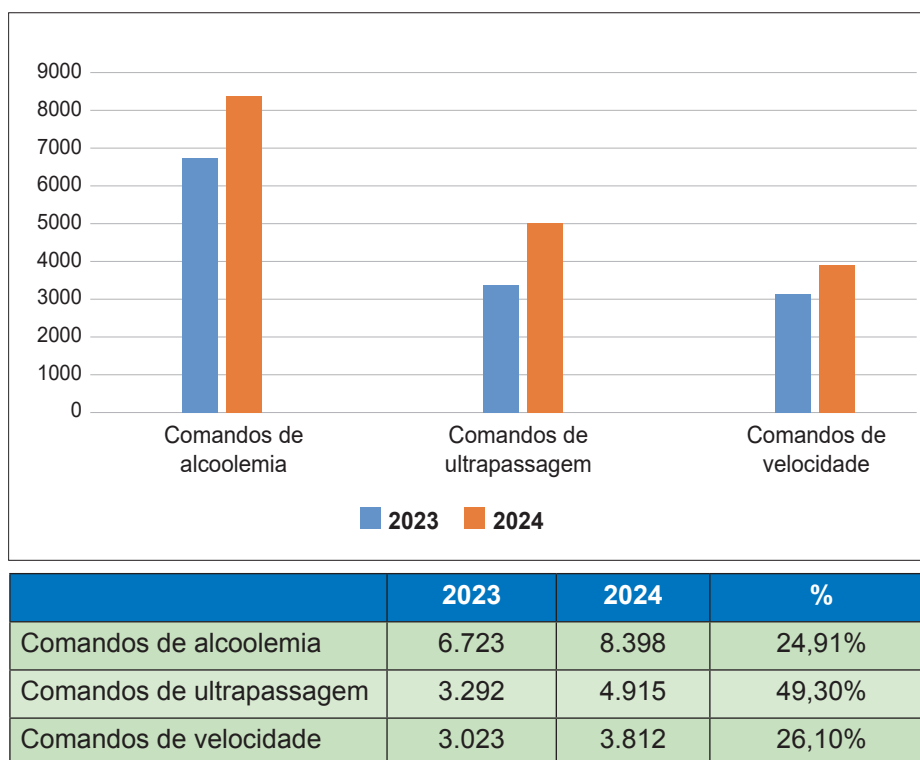
considerando que homens morrem mais por lesões de trânsito.

Desta forma, para enfrentar essa situação, atuam 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. Nas tabelas e gráficos 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 27/3/2025).

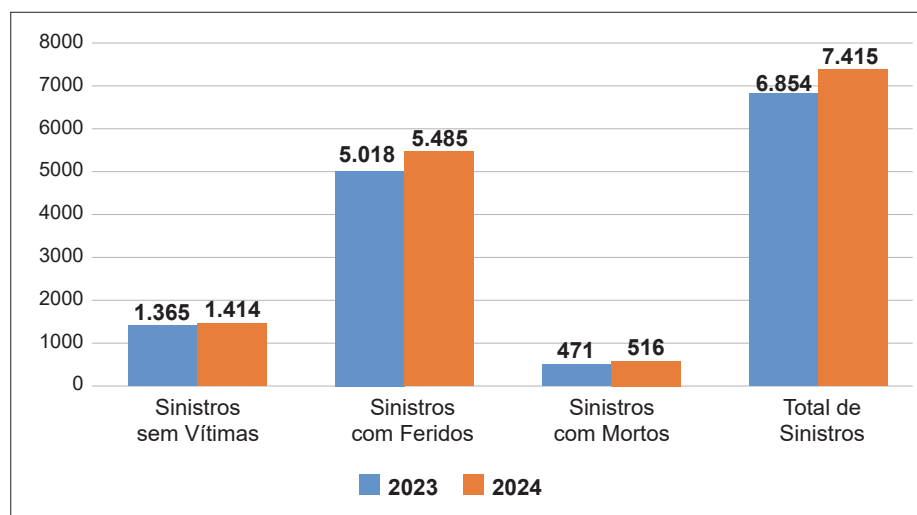
Gráfico 01. FISCALIZAÇÕES ESTRATÉGICAS DA PRF NO PARANÁ



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

No ano de 2024, conforme Gráfico 02, em mais de 58% dos 516 sinistros com óbito (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

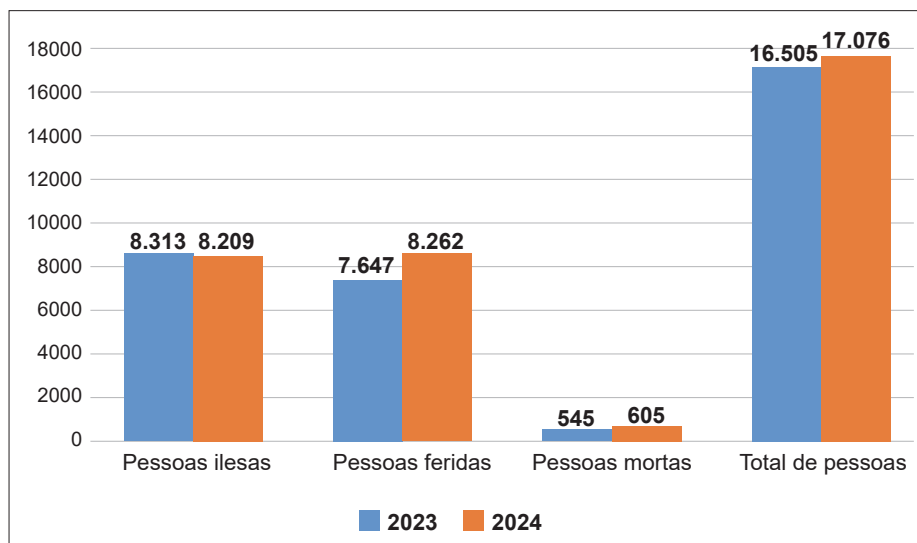


	2023	2024	Variação %
Sinistro sem Vítimas	1.365	1.414	3,59%
Sinistros com Feridos	5.018	5.485	9,31%
Sinistros com Mortos	471	516	9,55%
Total de Sinistros	6.854	7.415	8,19%

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

Nessa 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 em 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. Esses 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 esse 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

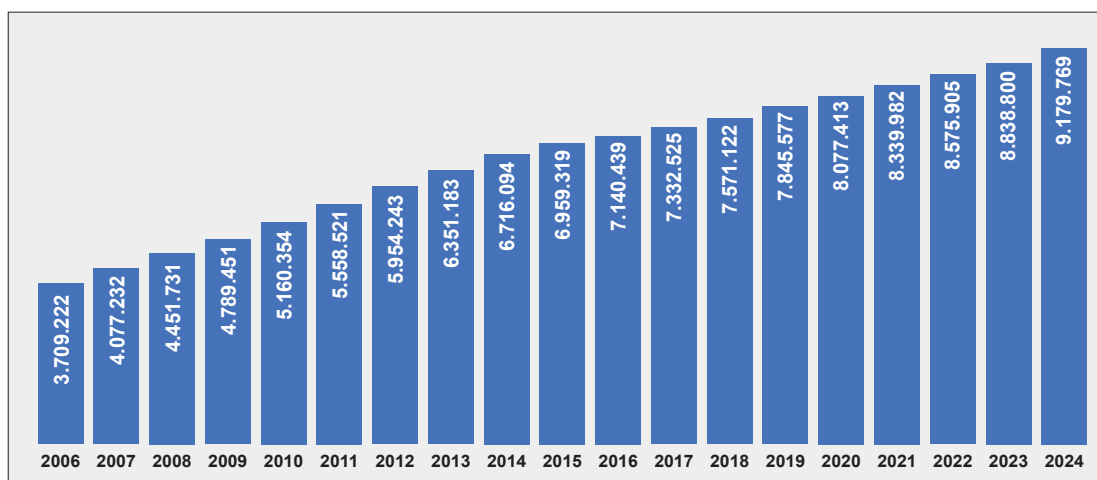
Com foco nas condições de segurança, essa ação, na qual a superintendência regional no Paraná é pioneira, visa inspecionar principalmente o sistema de freios e existência e condições de equipamentos obrigatórios dos veículos utilizados no transporte de cargas e coletivos. A ação também é realizada em 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 e 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, a gestão apresenta inicialmente a evolução da frota total de veículos cadastrados no Estado do Paraná no período de 2006 a 2024 (IBGE – Censo Demográfico, 2022), considerando que a frota total trata do número de veículos registrados no DETRAN/PR, independentemente do seu estado (condição) ou utilização – diferente da frota ativa, que se refere ao subconjunto da frota total que está legalmente apta a ser utilizada, a qual pode circular. A frota total no Paraná praticamente triplicou de 2006 a 2024, chegando em 2024 a 9.179.769 veículos, enquanto a frota ativa em 2024 foi de 8.412.757 veículos. Ou seja, o crescimento da frota é bem significativo, e a maioria continua legalmente habilitada para circular.

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



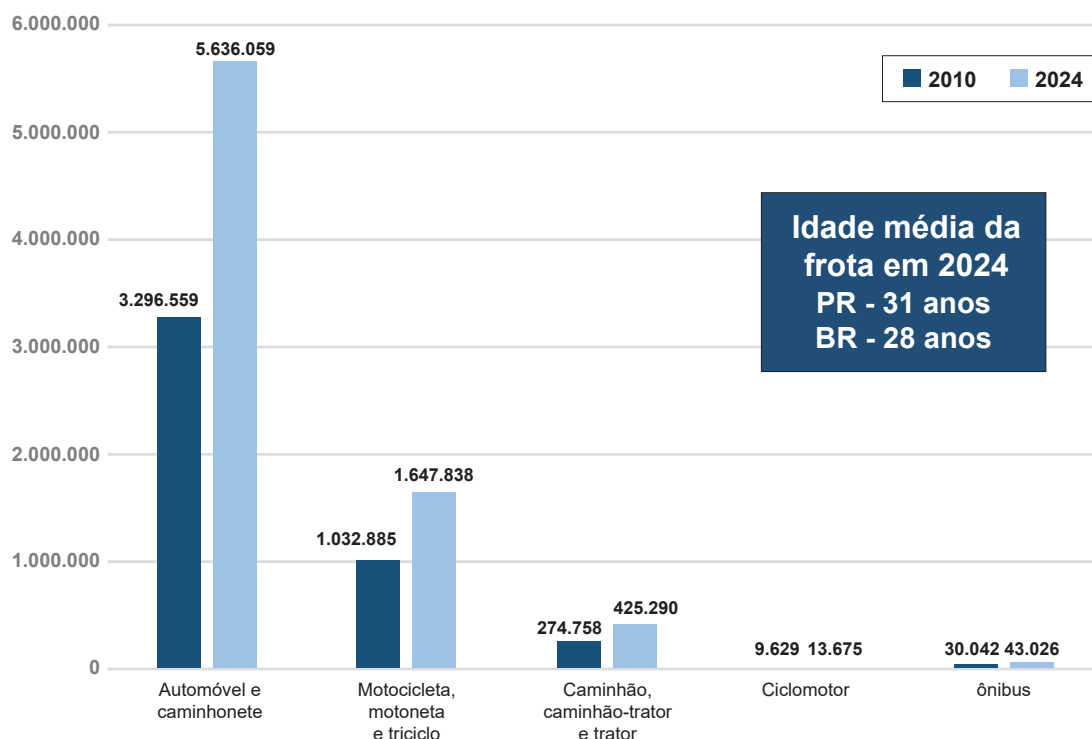
Fonte: IBGE. Censo demográfico 2022: resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 abr. 2025.

Diante disso, o DETRAN/PR apresentou 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 e 2024, houve um aumento de aproximadamente 51,2% da frota ativa de veículos por número de habitantes no Paraná, passando a taxa de motorização de 48,27 no ano de 2010 para 72,97 em 2024 (id., ibid.).

Ainda no cenário da frota pelos dados públicos da Secretaria Nacional de Trânsito (dados extraídos em fevereiro de 2025), foi identificado 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; 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, foi observado um crescimento significativo da frota ativa de veículos de acordo com o Gráfico 05, com destaque para os automóveis e caminhonetes, em que ocorre um crescimento de 71%, e que ocupam bastante espaço nas vias e transportam poucas pessoas.

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



Fonte: Departamento Executivo de Veículos (DEVE) – DETRAN/PR. Data da extração 10/04/2025. BI CE-LEPAR, 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, 2008).

Em sentido oposto ao crescimento da frota ativa e através da análise dos dados, foi evidenciada uma queda na emissão de carteiras nacionais 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 em uma redução proporcional ainda mais acentuada. No ano de 2010, foram emitidas 217.790 CNHs definitivas; já em 2024, esse número reduziu em 24%, conforme consta na Tabela 02 (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 de redução 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;
- 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, possivelmente, 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), era obrigatória a realização do curso de formação em um Centro de Formação de Condutores (CFC), conforme determinado na Resolução nº 789/2020 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

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 ministraram 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).

O AIT é o documento que formaliza o início do processo administrativo 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 (Brasil, 2022a).

No Estado do Paraná, no ano de 2023, foram lavrados 4.927.663 AITs; já em 2024, esse número saltou para 5.751.137 AITs lavrados. Observem que, entre as 15 infrações mais lavradas no Paraná (Tabela 3), destacaram-se as infrações por excesso de velocidade, uso do celular e deixar de usar o cinto de segurança, no entanto, não foram identificadas infrações que indicam outros comportamento de riscos, como realizar manobra de ultrapassagem em local proibido, transitar em velocidade superior à 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 esses comportamentos de risco, sendo que eles são apontados em diversos estudos entre as principais causas de morte 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 veíc 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 (quinze) 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.

A gestão constatou que, em 2024, foram registradas 201 autuações por dirigir sob influência de substância entorpecente ou que cause dependência física ou psíquica, enquanto em 2023 foram 168.

Ainda percorrendo a análise de AITs quanto a alcoolemia, outro dado importante de se analisar é referente à 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”: foram identificados 10.356 AITs lavrados em 2024, e, em 2023, o montante de 9.271 (Departamento Executivo de Infrações – DETRAN/PR -23/04/2025).

3.1.2 Lei Seca

Os sinistros de trânsito são um grande problema de saúde pública, e o consumo de bebida alcoólica por condutores de veículo à 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 (Canavese, 2024).

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, Arapongas, 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, segue o desfecho das ações realizadas em 2024, decorrentes do Planejamento Estratégico da Polícia Militar do Paraná – Plano de Operações nº 017/2024⁵.

As Operações Lei Seca obtiveram resultados expressivos, destacando-se, entre

5. **PARANÁ. Polícia Militar.** P/3 dos Comandos Intermediários PMPR. Comunicação interna enviada até 16 dez. 2024, às 10h00min.

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 essas informações apresentadas, foi destacado 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 a extinguir tais comportamentos, trazendo a todos maior segurança no trânsito.

3.1.3 Penalidade de Suspensão e Cassação

Segue a análise dos 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 CNH (id., ibid).

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.

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	6.687	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	57.992

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

Nota 1: Sujeito a alterações devido às constantes atualizações.

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 vem estimulando municípios a trabalhar com prevenção de sinistros de trânsito e implementação de ciclovias e, mais recentemente, a adotar a perspectiva da Visão Zero. Até 2024, houve a adesão formal de sete municípios paranaenses ao PNATRANS: Cascavel, Curitiba, Foz do Iguaçu, Francisco Beltrão, Londrina, Pinhais e São José dos Pinhais (Brasil, 2025c). E é um grande desafio incorporar mais municípios à estratégia.

Dos 399 municípios paranaenses, 230 possuem convênio com o DETRAN/PR para atender às demandas de Sinalização Viária e 59 possuem gestão municipalizada de trânsito, integrando o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), dos quais sete não mantêm convênio com vistas a operacionalizar as ações de fiscalização de trânsito, bem como implementar a reciprocidade quanto à 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.

Apenas nove 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. Entre esses, ainda somente um 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% 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, 2025b).

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

Ano	Município ignorado - PR	Municípios Integrados ao SNT Com PVT	Municípios Integrados ao SNT sem PVT	Municípios Não Integrados ao SNT	Paraná
2006	7	1261	650	1098	3016
2007	19	1303	680	178	3180
2008	22	1216	729	1269	3236
2009	27	1159	669	1264	3119
2010	25	1217	778	1413	3433
2011	34	1196	715	1449	3494
2012	25	1229	828	1542	3624
2013	24	1045	687	1392	3148
2014	11	1031	687	1316	3045
2015	9	958	608	147	2722
2016	17	910	567	1232	2726
2017	13	857	572	105	2747
2018	18	821	548	106	2448
2019	13	812	550	1095	2427
2020	14	815	576	102	2504
2021	15	769	596	1218	2644
2022	15	854	531	1221	2721
2023	11	845	535	1206	2697
Variação 2006 -2023		-32,99%	-2,31%	9,84%	-10,58%

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

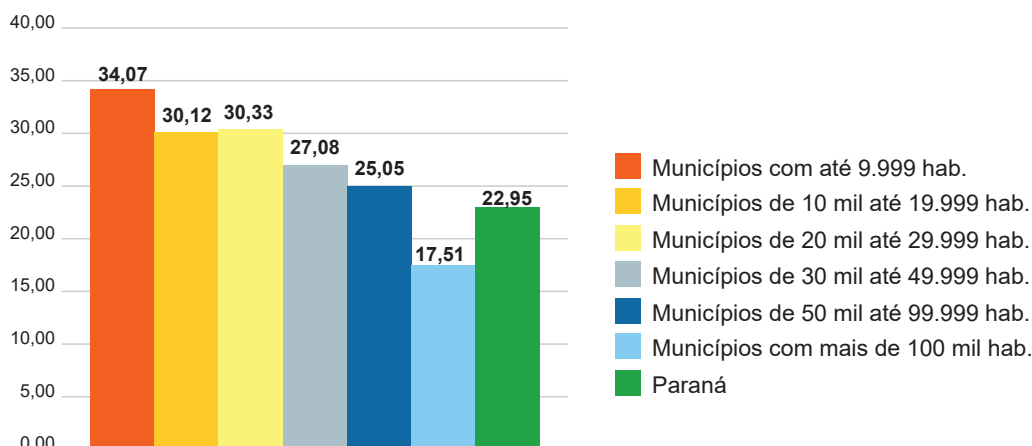
Nota:

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 analisar a somatória do conjunto dos municípios integrados ao SNT, foi verificado que o resultado daqueles que além de fazer 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.). Os dados apontam 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.

Esses dados apontam a necessidade de se intensificar o trabalho de segurança no trânsito nesses 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 dois municípios com mais de 100 mil habitantes não estavam integrados ao SNT em 2023.

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 e custos associados ao tratamento e à reabilitação (Brasil, 2024c).

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, 2022b).

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, 2024c), 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, 2025b), 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), a meta de reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito para 15,7 por 100 mil habitantes até 2027. Foi considerado 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 essa 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 Intersectorial 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 Morbimortalidade ⁶ 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 7 de abril de 2017).

A fonte de dados utilizada para obtenção do número e qualificação dos óbitos é

6. **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).

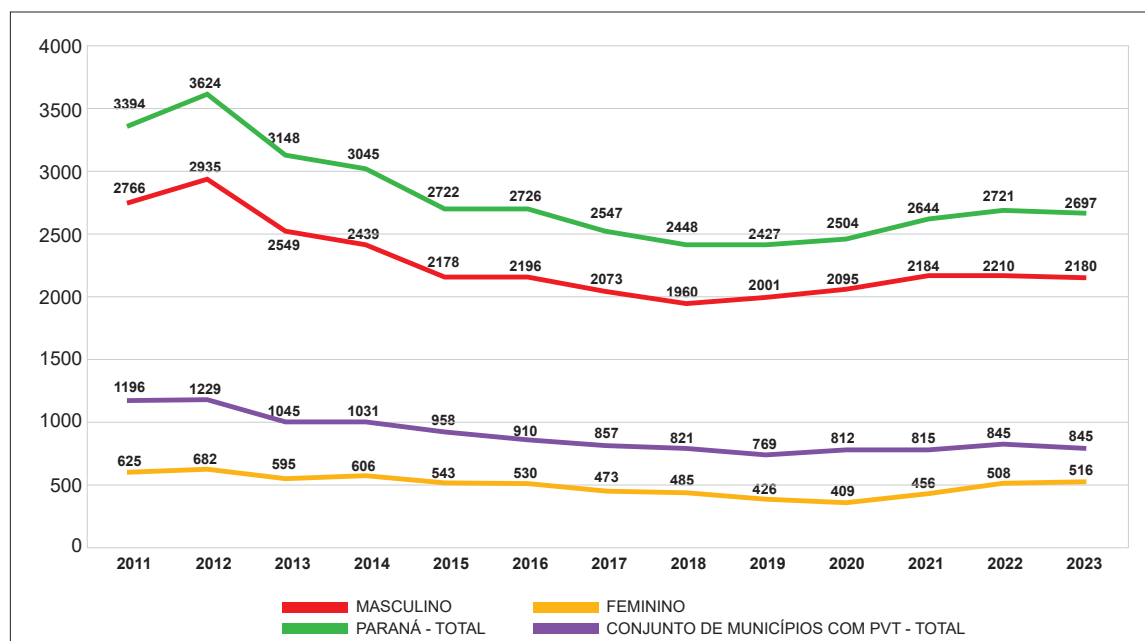
o Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), desenvolvido pelo Ministério da Saúde, que permite duas formas básicas de se obter as informações: 1) óbitos de residentes no Paraná ou 2) óbitos por local de ocorrência da morte, não sendo possível extrair, por este sistema, o óbito por local de ocorrência 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 localizados 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 7 é observável 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 homens (PCP/PR, 2025). Uma das hipóteses para esse 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).

Gráfico 7. 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.



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 mulheres. Essa situação indica a necessidade de intervenções específicas para melhorar a segurança no trânsito especialmente para o público masculino.

De 2011 a 2023 (Gráfico 7), 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) teve 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%).

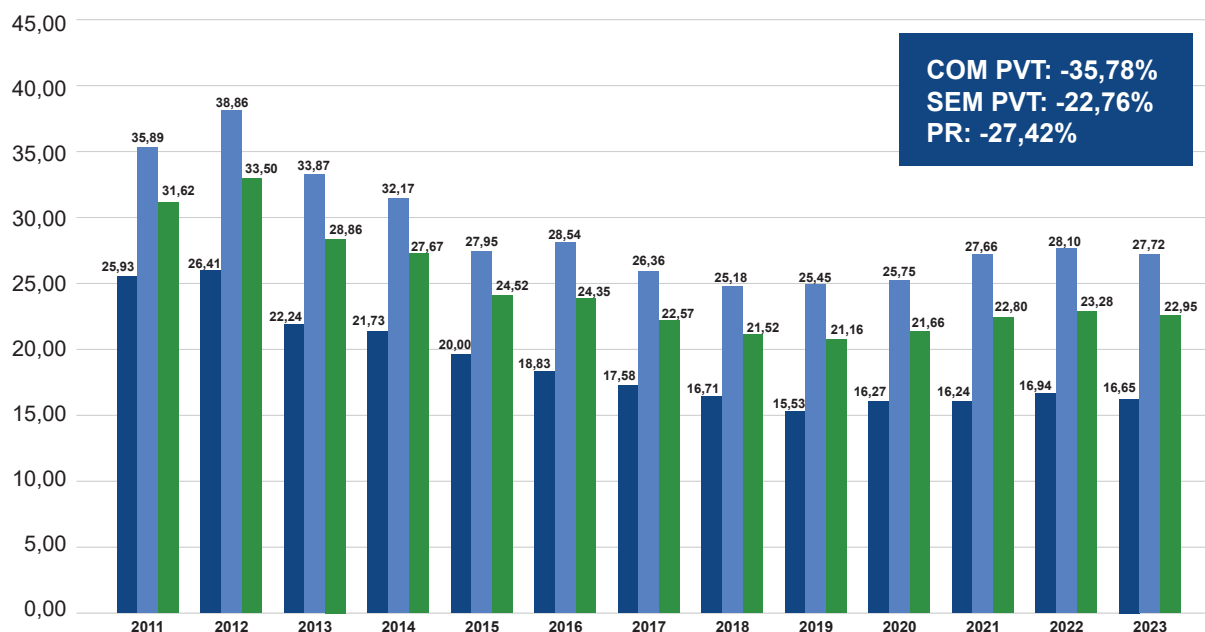
Por outro lado, os municípios que não possuem o PVT tiveram um aumento de 13,83% no número absoluto de óbitos por lesões de trânsito de 2018 a 2023, e um declínio de apenas 15,74% de 2011 a 2023 (SESA, 2025). Estes dados indicam que a metodologia do PVT pode ter contribuído para a redução da morbimortalidade 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 específica expressa o número de óbitos por 100 mil habitantes, ou seja, considera a densidade populacional, fornecendo uma visão mais precisa da mortalidade relativa (OPAS/BRA, 2022).

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 a taxa estadual (24,52), em 2015 (SESA, 2025).

Gráfico 8. 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.

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%) e pedestres (17,98%). Ainda, em 6,30% dos casos, a classificação foi “outros acidentes de transporte terrestre” (CID-10 V80-V89), 5,19% ciclistas, 4,49% ocupantes de veículos pesados e 0,26% ocupantes de ônibus (Tabela 6). Ressalta-se, ainda, que 71% eram brancos, 28% negros, 1% amarelos, 1% indígenas 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 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 UF DE RESIDÊNCIA, MODAL E SEXO, PARANÁ, 2006-2023.

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	0	1
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	436	409	456	508	516
	Ignorado	1	3	1	3	0	0	4	3	1
TODOS MODAIS	Todos	3.016	3.394	2.722	2.448	2.427	2.504	2.644	2.721	2.697

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 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, nesse intervalo, houve redução do número absoluto de óbitos de crianças de 0 e 9 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 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.

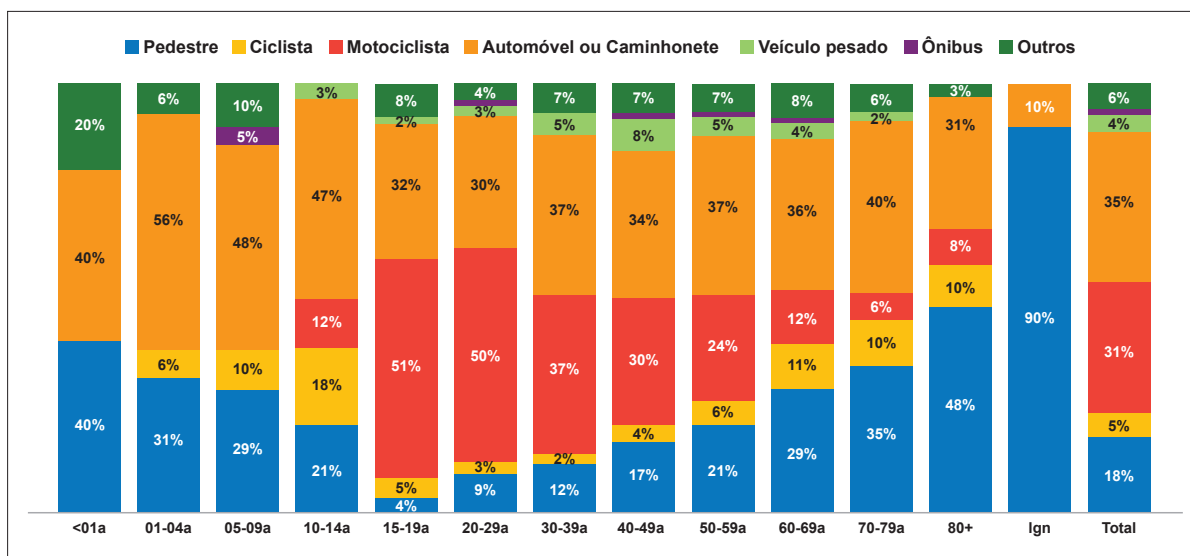
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Variação 2018-2023
<01a	10	9	7	10	7	13	6	9	8	16	9	10	6	6	4	3	10	5	-16,67%
01-04a	30	45	36	29	38	26	27	29	26	27	25	20	32	25	21	21	16	16	-50,00%
05-09a	55	52	58	44	49	37	40	37	33	24	20	20	25	24	20	23	11	21	-16,00%
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%
Ign	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%
15-17a	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.

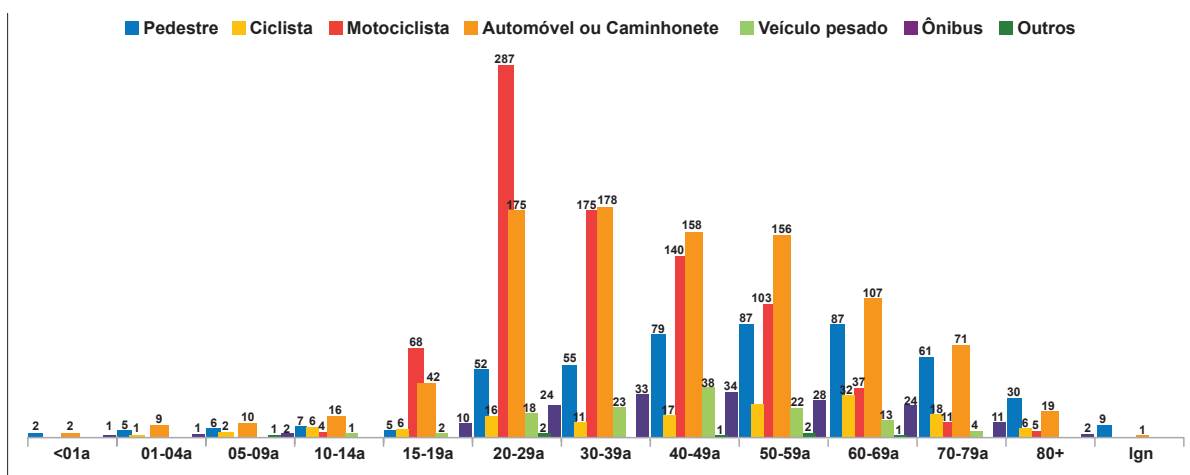
Os Gráficos 9 e 10 oferecem uma visão abrangente sobre os óbitos no trânsito paranaense ocorridos em 2023. Mostram tanto a proporção de mortes por modalidade de transporte, em diferentes faixas etárias, quanto o número absoluto de vítimas em cada grupo etário. Destaca-se a importância da análise conjunta desses 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 9. 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 10. 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 e 59 anos, seguidos das mortes de pedestres. Estes, por sua vez, foram proporcionalmente mais frequentes entre o público infanto-juvenil (0 a 19 anos) e entre pessoas idosas (acima de 60 anos) (Gráfico 9).

Em relação às motocicletas, a faixa etária de 15 a 19 anos mostrou percentualmente mais óbitos relacionados por este modal, correspondendo a 51% dos óbitos por lesões de trânsito nesta faixa etária (Gráfico 9). Já entre 20 e 29 anos, embora a proporção entre modais seja semelhante (50% de óbitos de ocupantes de motocicle-

tas), 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 10).

Quanto aos pedestres, duas fases extremas da vida se 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 à de pessoas com 80 anos ou mais (48%). Esse cenário reflete a maior vulnerabilidade desses grupos etários, tornando-os especialmente suscetíveis a sinistros quando estão se deslocando a pé (Gráfico 9).

As mortes de ocupantes de automóveis foram prevalentes nas diferentes faixas etárias, representando, em média, cerca de um terço dos óbitos (Gráfico 9). 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 nesse modal.

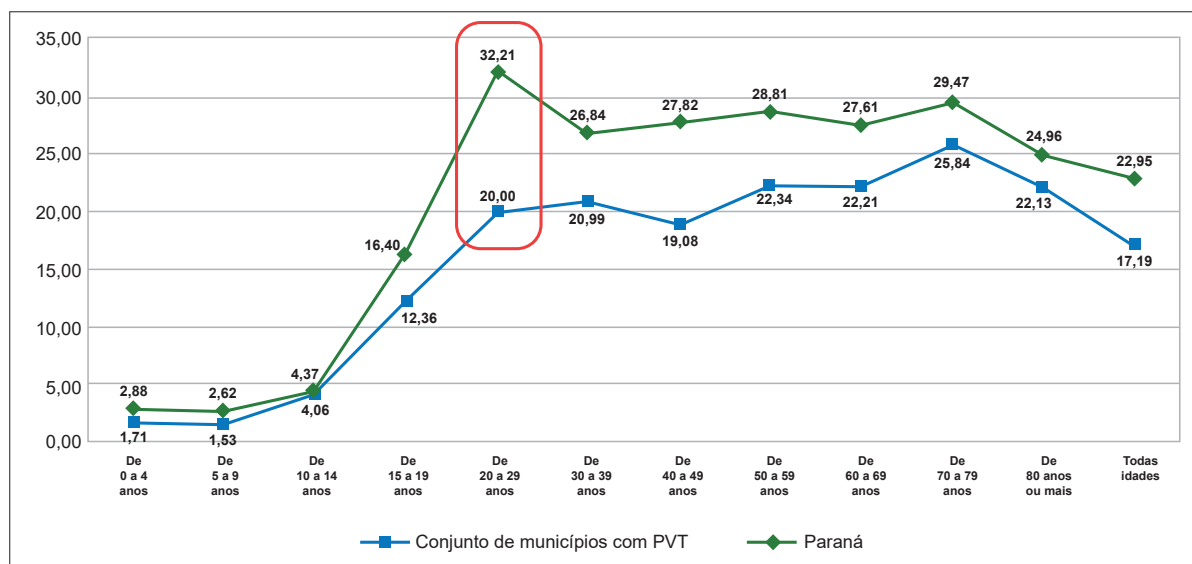
Outro ponto a ser mencionado é a condição dos ciclistas nas vias. Embora a proporção desse modo tenha sido mais elevada na infância, principalmente entre 10 e 14 anos (18%) (Gráfico 9), em outras faixas etárias, o número total de vítimas persiste mais elevado (Gráfico 10), possivelmente devido ao maior e crescente uso da bicicleta como meio de transporte urbano ou forma de lazer.

Ao confrontar as proporções (Gráfico 9) com as quantidades (Gráfico 10), 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 11).

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 11. 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-hospitalares de sinistros de trânsito

No contexto do Plano Estadual de Segurança no Trânsito do Estado 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 vida⁷, realizando 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 do Termo de Cooperação Técnica nº UTI. 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 às vítimas, reduzindo a morbimortalidade

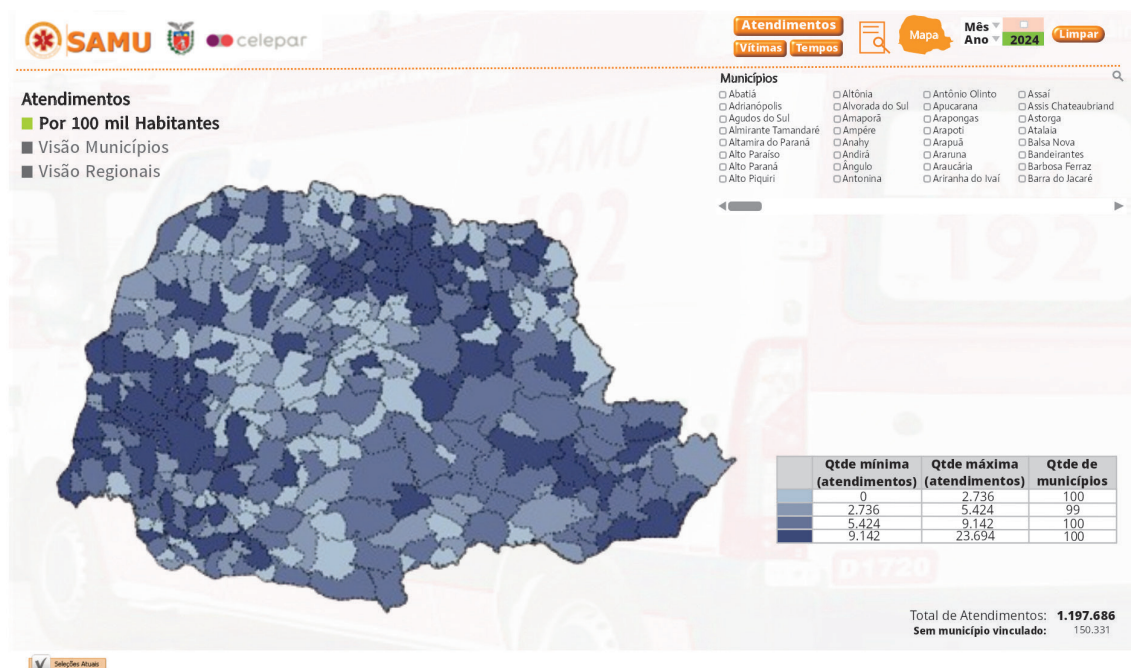
⁷ Ambulâncias de suporte básico de vida contam com material utilizado pelo condutor socorrista e técnico de enfermagem, como: ressuscitador manual e desfibrilador automático. Ambulâncias de suporte avançado contam com equipe composta por médico enfermeiro e condutor socorrista, e os equipamentos são de suporte avançado como em uma unidade de tratamento intensivo – UTI.

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.

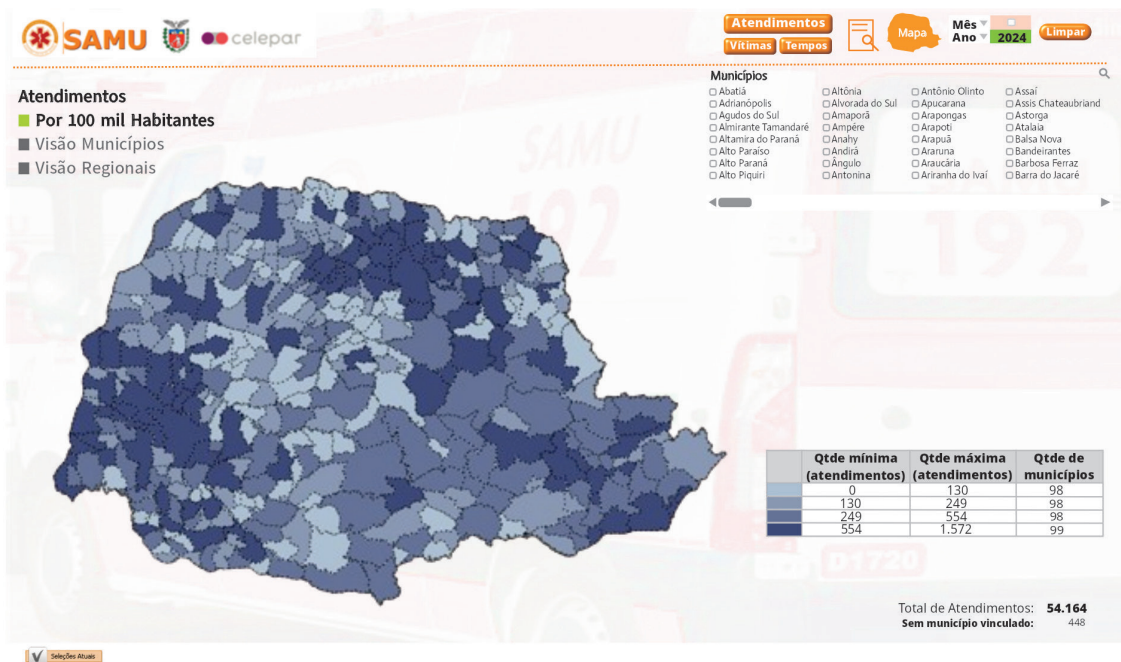
Ao observar os mapas de calor dos atendimentos totais realizados pelo SAMU (mapa 1), em comparação aos atendimentos referentes aos sinistros de trânsito, que figuram no mapa 2, é perceptível a ausência de atendimentos em alguns municípios do Estado e o maior número de atendimentos de sinistro nos campos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

Mapa 1. MAPA DE CALOR DO TOTAL DE ATENDIMENTOS REALIZADOS PELO SAMU PARANÁ-2024.



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

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 de Atendimento Geral por regional de saúde, observamos que Curitiba está no topo da lista. Se compararmos o número geral de atendimentos (Tabela 08) com os atendimentos por sinistro de trânsito (Tabela 09), percebemos a mudança, em que 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, impactando também no número de atendimentos realizados pelo SAMU por Regional.

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 Procopio)		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

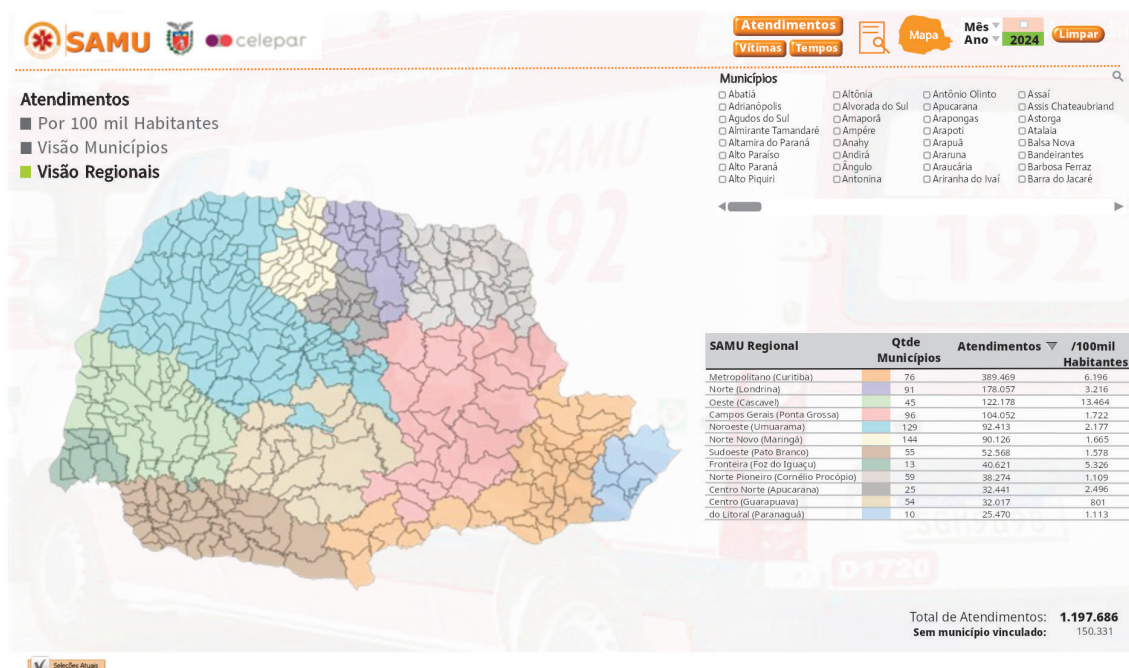
Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

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 Procopio)		48	1.931	276
Fronteira (Foz do Iguaçu)		12	1.671	242

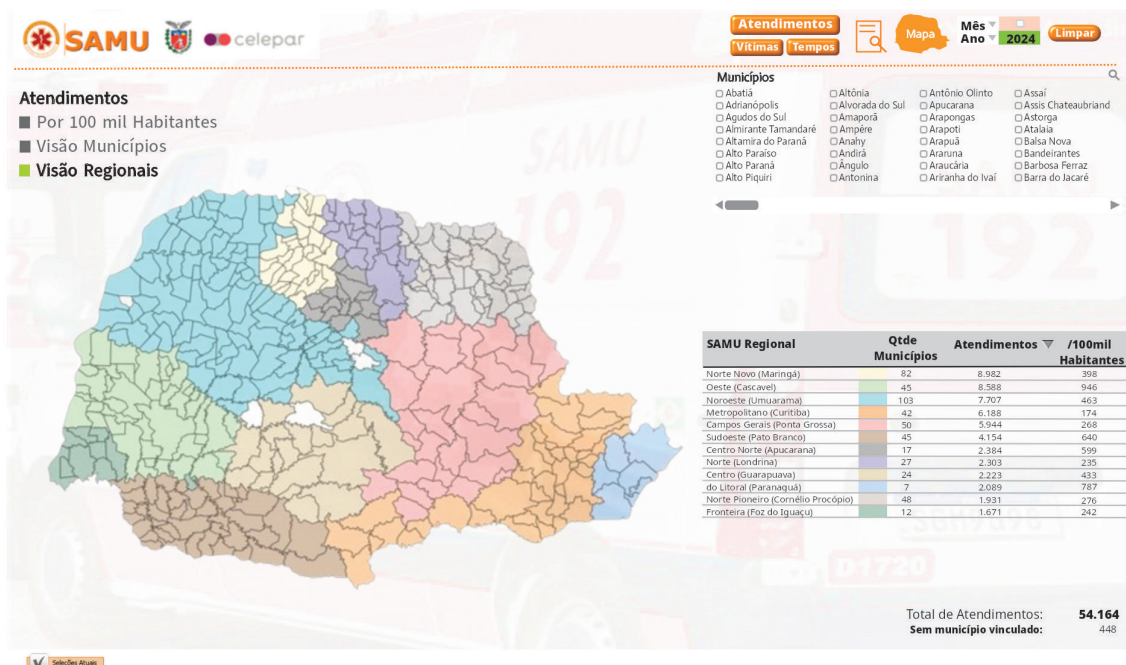
Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

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

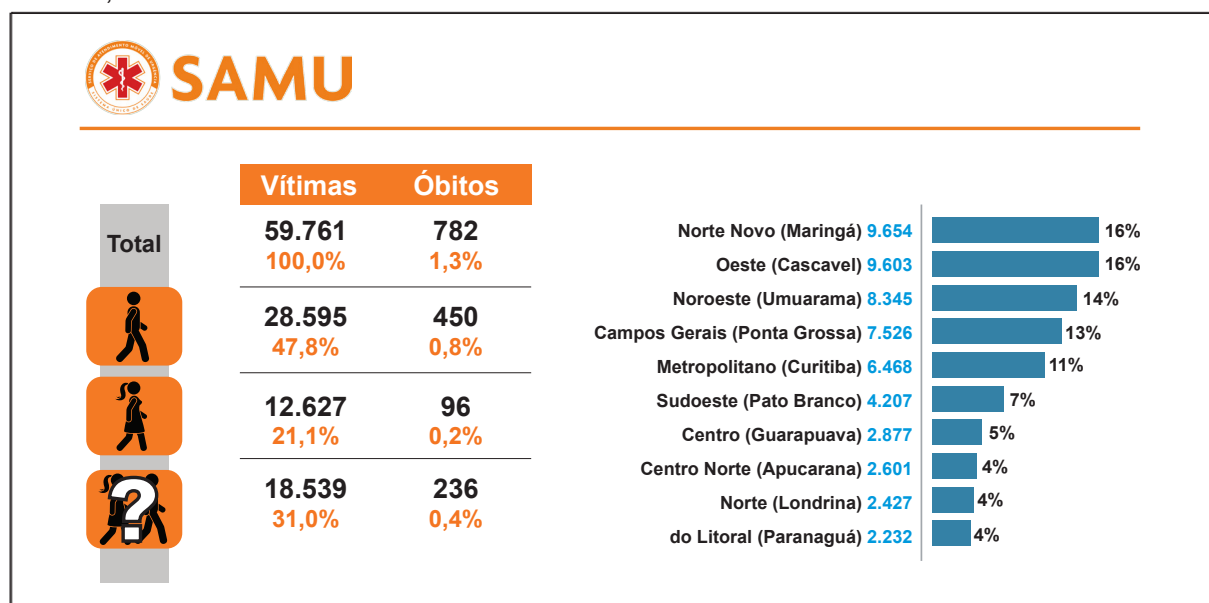
de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). Quando observados exclusivamente os atendimentos realizados pelo SAMU, os dados revelam a expressiva atuação desse serviço em diversas regiões do Estado.

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, pois sempre existe a necessidade de pesquisas paralelas para atingir o número total de atendimentos.

A Tabela 10 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.

Tabela 10. NÚMERO DE ATENDIMENTOS POR SEXO E NÚMERO DE ÓBITOS NO LOCAL, POR ATENDIMENTO PELO SAMU.



Fonte: Business Intelligence - Sistema SAMU – Celepar

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. Esses eventos compõem o cenário da violência urbana, que se manifesta de diferentes formas em contextos sócio-históricos e culturais diversos (OPAS, 2022).

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 inter-setoriais.

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 dessa situação é a implantação e implementação do **Programa Vida no Trânsito (PVT)** nos municípios paranaenses. Desde 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 o 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, identificou-se a importância dos Estados no apoio às cidades (nem todas dispondo 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 óbitos e lesões decorrentes dos sinistros de trânsito até 2030 (Paraná, 2022).

Atualmente, 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 desses 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 se encontra 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 sinistros.

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, com os quais os municípios com PVT conseguem elencar suas prioridades nas ações do PNATRANS em seu território.

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 da 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 possam contribuir para a redução dos sinistros com mortes e lesões aos patamares predeterminados 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); a iniciativa visa reconhecer ações educativas em escolas estaduais que contribuem para a paz no trânsito;
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 PNA-TRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito; b) Verificação da situação do município em cada um dos seis 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 bicicletas, patins, patinetes e outros;
5. E, a partir do próximo ano letivo (2026), as Escolas em Tempo Integral (cerca de 450) darão início à utilização dos livros didáticos sobre Educação para o Trânsito em todas as turmas do 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 infantojuvenil, 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.

3.5. Municípios do GT PNATRANS-PR

Curitiba, Cascavel e Londrina compõem o GT PNATRANS-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 (DETRAN/PR, 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 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 mil ônibus e atendendo a mais de 200 mil 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).

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.

3.5.1 Cascavel: Mobilidade Urbana e Segurança no Trânsito

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 era R\$ 4,65, e o pagamento das passagens era feito somente por meio do cartão Vale Sim.

Havia três corredores exclusivos para garantir a agilidade nas operações, nos quais os ônibus circulavam 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 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 22 horas, 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-passagem aos passageiros que buscam 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 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 sinistros de trânsito, ressaltando a importância de um rigoroso sistema de fiscalização para coibir comportamentos imprudentes e preservar vidas.

3.5.1.2 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 de sinistros, óbitos e lesões de trânsito, para desenvolvimento deste PLANO e de ações municipais, são coletados no BI/BATEU da Polícia Militar, do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), Serviço de Verificação de Óbito (SVO) e Sistema de Registro de Ocorrências do Corpo de Bombeiros Militar do Paraná (SYSBM). E, após os dados serem integrados, qualificados e analisados (óbitos), ficam centralizados em um banco de dados da TRANSITAR e do COTRANS/PVT. A análise desses dados demonstra que os períodos com maior incidência de sinistros em 2024 ocorreram das 15h às 20h, das 12h às 13h e das 8h às 9h, também conhecidos como 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 sinistros, 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 sinistros de trânsito (id., ibid.).

Em termos de vítimas fatais, em 2024, o perfil foi o seguinte: um condutor de automóvel, um passageiro de automóvel, 11 motociclistas, um passageiro de motocicleta, oito pedestres e um ciclista. As principais causas dos sinistros continuam sendo 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.).

3.5.2 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 criada por Decreto Municipal a

comissão multissetorial para reavaliação da sinalização existente e de obstáculos visuais e físicos nas vias urbanas, que, mediante um ranking preestabelecido 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.

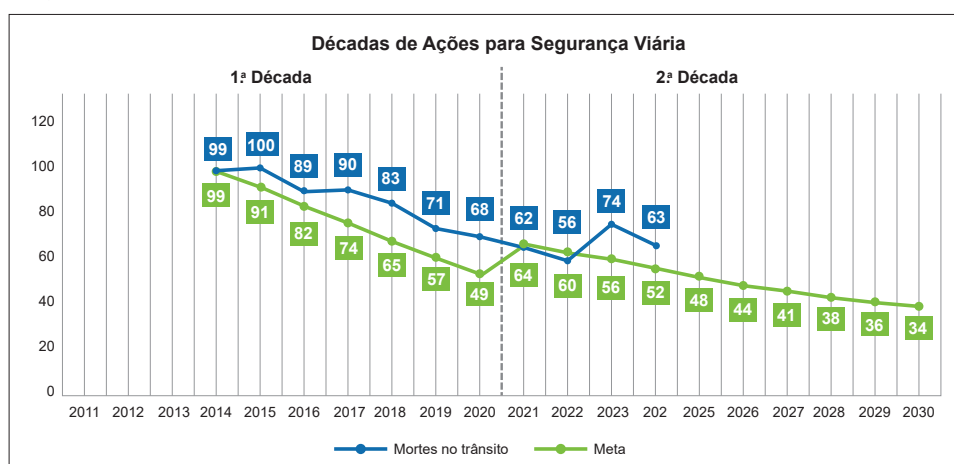
A comissão é composta por técnicos da Superintendência de Trânsito, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba-IPPUC, Urbanização de Curitiba S/A-URBS e Batalhão de Polícia de Trânsito do Estado do Paraná – BPTRAN.

3.5.3 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 12).

Gráfico 12. 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.



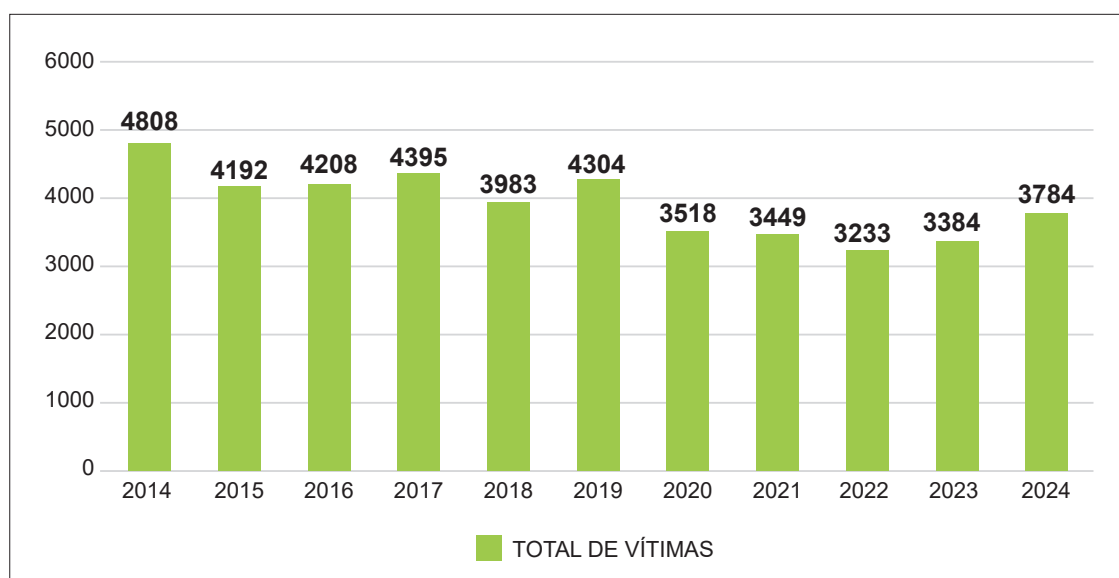
Fonte: CMTU Londrina.

Em 2024, Londrina registrou 3.256 sinistros, com 3.784 vítimas e 63 óbitos. Con-

siderando os óbitos por 100 mil habitantes, de 2014 a 2024 ⁸, observou-se uma significativa redução de 36% no número de fatalidades no trânsito na cidade. 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 Gráfico 13.

Gráfico 13. TOTAL DE VÍTIMAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO EM LONDRINA.



Fonte: CMTU Londrina.

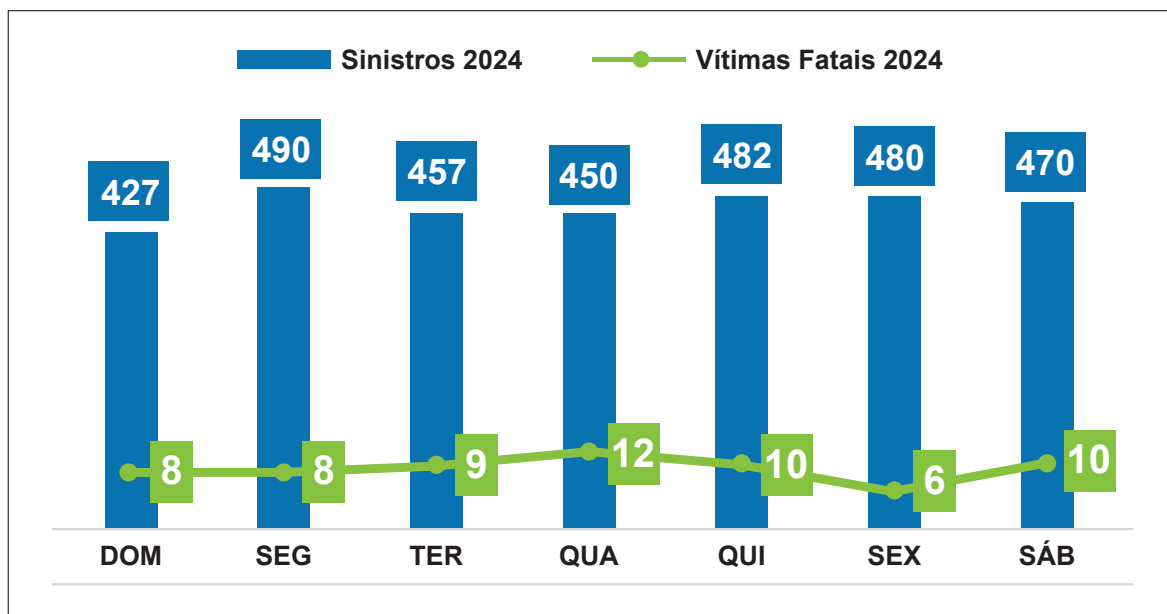
Do total de sinistros em 2024 (3.256), 2.447 envolveram ocupantes de motocicleta, 467 pedestres, 616 ocupantes de veículos leves, 19 ocupantes de veículos pesados, 186 ciclistas. Em relação ao gênero, a grande maioria dos sinistros foi com homens (2.568), e 1.196 com mulheres. Quanto à idade, percebe-se um destaque para os jovens entre 18 e 24 anos, com 973 ocorrências. Dos 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 é do tipo colisões, com 29 óbitos, seguido dos choques contra anteparos, com 18 vítimas fatais, 15 atropelamentos e 1 capotamento.

8. 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.

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 18h e 23h59 (Gráfico 14).

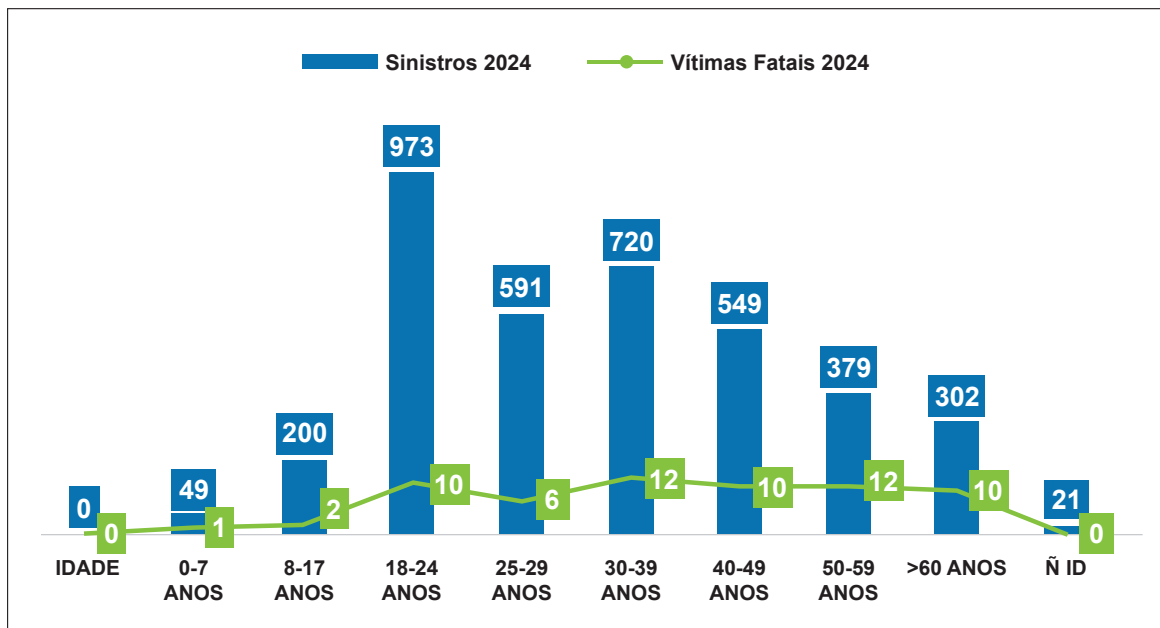
Gráfico 14. NÚMERO DE SINISTROS E DE VÍTIMAS FATAIS, SEGUNDO DIA DA SEMANA, 2024.



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 que levam à morte (Gráfico 15).

Gráfico 15. NÚMERO DE SINISTROS E DE VÍTIMAS FATAIS, SEGUNDO FAIXA ETÁRIA, 2024.



Fonte: CMTU Londrina.

O boletim estatístico de 2024 (Figura 10) é enviado mensalmente à diretoria da CMTU para suporte das decisões estratégicas. O Boletim apresentou uma redução no número de óbitos e um aumento no número de sinistros, vítimas e sinistros com motocicleta.

Figura 10. BOLETIM ESTATÍSTICO



Fonte: CMTU Londrina.

Outro fator que chamou a atenção foram os sinistros envolvendo ônibus, que tiveram 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 atropelamen-

tos, 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, desses, 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; desses, apenas 2 não eram ônibus do transporte coletivo. Dos 5 atropelamentos analisados, todos foram motivados por atitude imprudente do pedestre, que ou atravessou na frente do ônibus, impossibilitando a visão do motorista, ou adentrou 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 definida a conduta do condutor da motocicleta por não possuir CNH e não respeitar semáforo vermelho e realizar a ultrapassagem pelo corredor; em 1 caso foi a conduta do condutor do automóvel, que tinha utilizado álcool e não respeitado a sinalização; e em 1 caso foi 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 até campanhas com motoristas.

3.6 Boas Práticas Municipais: Experiências com Programa Vida no Trânsito

Cascavel, Curitiba, Foz do Iguaçu e Londrina compartilham a experiência em trabalhar com a metodologia do Programa Vida no Trânsito (PVT) através de suas Comissões Intersetoriais Municipais. Esses municípios são integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), uma vez que ter gestão municipalizada é um dos requisitos do PVT.

3.6.1 O Programa Vida no Trânsito em Cascavel

Cascavel iniciou, em 2010, o Comitê Intersetorial de Prevenção e Controle de Acidentes de Trânsito no Município de Cascavel (COTRANS), promovendo a intersectorialidade como uma instância consultiva dedicada a planejamento, coordenação, avaliação e proposição de ações para reduzir a morbimortalidade por sinistros 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 sinistros mais frequentes foram: atropelamento, colisão transversal e sinistros 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, excesso de velocidade, transitar em local impróprio e falta de atenção. Quanto aos dias da semana, os maiores índices de sinistros 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 mil 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". Esse minicurso de 3 horas 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. Esse 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).

3.6.2 O Programa Vida no Trânsito em Curitiba

Como já mencionado, Curitiba foi uma das primeiras cinco 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.

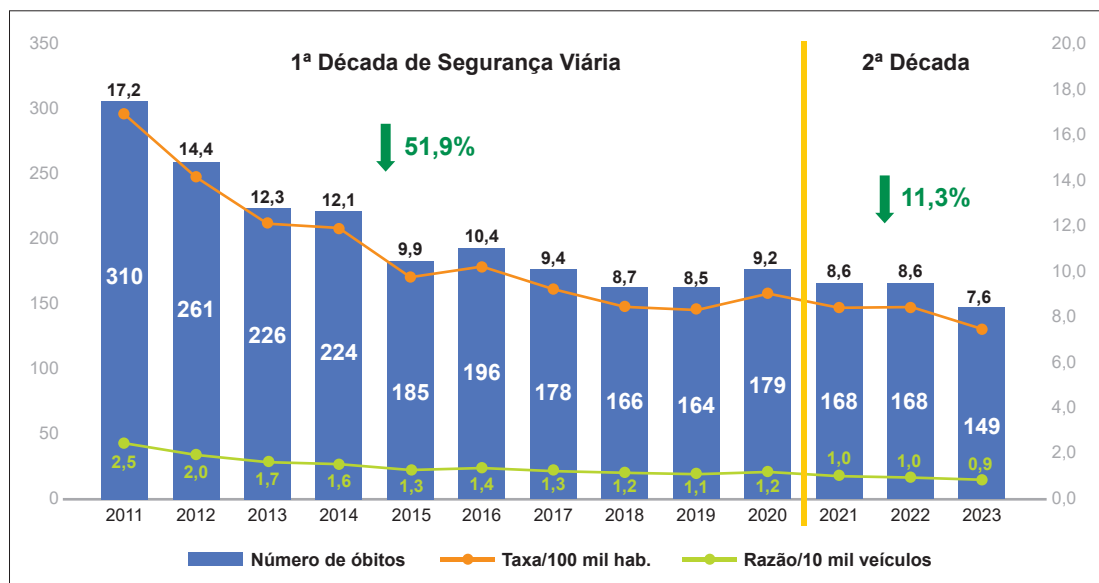
Em 2021, o Programa Vida no Trânsito de Curitiba assumiu sua continuidade de acordo com a Resolução 74/299 de 31 de agosto de 2020 – “Melhoria da segurança no trânsito no mundo”, declarada pela Assembleia Geral das Nações Unidas. Essa resolução proclamou o período de 2021-2030 como a Segunda Década de 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 esse 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). Constitui-se 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 do 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 às cidades a “Visão Para Ação”, a partir de uma rede de profissionais e financiadores capazes de colaborar com a mudança de paradigma necessária 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, a cidade manteve a redução dos índices de mortalidade no trânsito, sendo o resultado de 2021 a 2023, uma redução de 11,3%.

Gráfico 16. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ÓBITOS, TAXA DE MORTALIDADE E RAZÃO DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE CURITIBA, 2011 A 2023.



Fonte: PVT/Curitiba

3.6.3 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/conduas de risco e grupo de vítimas/usuários contributivos para sinistros fatais para obtenção do tipo do perfil de risco para o município. Na Tabela 11 constam os resultados de 2022 a 2024.

Tabela 11. RESULTADO DA ANÁLISE DE ÓBITOS POR LESÕES DE TRÂNSITO DO PVT DE LONDRINA.

Ano	Óbitos por lesões de trânsito	Proporção de Óbitos analisados pela Comissão de Análise de Óbitos do PVT de Londrina	Principais Causas
2022	56	100%	37% Álcool
			37% Sem CNH ou Categoria Não compatível
			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
2023	74	100%	36% infraestrutura
			33% desrespeito à sinalização
			31% Sem CNH ou Categoria Não compatível
			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
2024	63	53%	58% Desrespeito à sinalização
			34% Atitude imprudente do pedestre
			24% Sem CNH ou Categoria Não compatível
			27% Álcool
			24% Licenciamento
			7% Velocidade
			7% Condições do veículo
			3% Visibilidade
			3% avanço de sinal ou PARE

Fonte: PVT Londrina.

3.6.4 O Programa Vida no Trânsito em Foz do Iguaçu

O Município de Foz do Iguaçu foi uma das cidades brasileiras escolhidas para

a implantação do Projeto Vida no Trânsito, e desde 2013 atua fortemente de forma integrada com diversos órgãos e representantes da sociedade civil para reduzir os sinistros de trânsito na cidade. Tal compromisso pode ser reafirmado com a publicação atualizada do Decreto Municipal nº 32.857/2024, que Instituiu a Comissão Municipal Intersectorial de Prevenção de Sinistros e Promoção da Mobilidade Sustentável no Trânsito, de caráter consultivo, propositivo, executivo e deliberativo, no âmbito de suas atribuições, visando a Gestão do Programa Vida no Trânsito no Município de Foz do Iguaçu (PVT Foz).

A Comissão atualmente é composta por 19 instituições representativas das esferas municipal, estadual, federal e sociedade civil, quais sejam: Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Municipal de Segurança Pública; Secretaria Municipal de Educação; Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu – Foztrans; Gabinete de Gestão Integrada Municipal – GGIM; Hospital Municipal Padre Germano Lauck; 14º Batalhão de Polícia Militar do Paraná; 9º Grupamento de Bombeiros – Foz do Iguaçu; Polícia Rodoviária Federal; Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR; 9ª Regional de Saúde do Estado do Paraná; Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA; Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE; Serviço Social de Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT; Polícia Científica do Estado do Paraná; Associação de Autoescolas de Foz do Iguaçu – AAFI; Movimento Zero Mortes no Trânsito; Ordem dos Advogados do Brasil – Subseção Foz do Iguaçu e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Todas as entidades representantes possuem dois representantes na Comissão, um titular e um suplente, e atuam ativamente nas atividades desenvolvidas pelo PVT Foz de forma muito integrada. A Coordenação e a Vice-Coordenação da Comissão Municipal Intersectorial em Foz do Iguaçu são compartilhadas entre Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Segurança Pública e Instituto de Transportes e Trânsito de Foz do Iguaçu – Foztrans, com revezamento anual entre os membros. A integração entre as instituições que compõem o PVT Foz é essencial, e tem como principal objetivo promover a mobilidade segura e sustentável e a cultura de paz no trânsito através da execução de ações estabelecidas em conjunto, promovendo apoio à elaboração de projetos de educação permanente e para captação de recursos financeiros e ações intersectoriais de análise integrada e qualificada de dados de sinistros de trânsito, promovendo e apoiando a sistematização das informações como principal ferramenta para intervenções de educação, fiscalização e adequação de infraestrutura viária.

Em Foz do Iguaçu, o sucesso do Programa Vida no Trânsito fica claro por meio da grande redução do número de óbitos decorrentes de sinistros de trânsito na cidade. Desde que a cidade iniciou o acompanhamento dos dados de sinistros de trânsito, em 2011, com um registro de 88 óbitos, houve uma redução significativa desses óbitos, chegando a registrar 23 óbitos em 2024. Se comparados os dados da última década, 2014 a 2024, Foz do Iguaçu reduziu em 61,6% as mortes no trânsito, superando a estimativa mundial de atingir a redução de 50%. Esse resultado decorre de um esforço integrado e contínuo das instituições que compõem o PVT Foz do Iguaçu e do desenvolvimento

permanente de ações de infraestrutura, engenharia, fiscalização e educação para o trânsito.

4. METAS E INDICADORES

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito estabelece suas metas de forma estruturada, dividindo-se em duas categorias principais:

- Meta Global: alinhada ao PNATRANS, 2021-2030;
- Metas Específicas: alinhadas aos Planos e Políticas Públicas Estaduais, considerando as necessidades de fortalecimento das ações no território e a continuidade das ações intra e intersetoriais.

O objetivo é garantir a convergência dos esforços locais para o alcance da meta global.

Os indicadores têm papel fundamental na mensuração dos resultados e na orientação das ações estratégicas. Eles permitem compreender o cenário que se busca transformar e auxiliam na definição de prioridade, na identificação dos beneficiários e na conversão de objetivos em metas claras e factíveis. Com a utilização dos indicadores, torna-se possível monitorar de maneira mais eficiente o andamento das atividades, avaliar os processos, realizar os ajustes necessários e verificar os resultados e impactos alcançados. Dessa forma, os indicadores aumentam as probabilidades de decisões acertadas e potencializam a utilização dos recursos (Bahia, 2021).

4.1 META GLOBAL

Reduzir em 50% o índice de mortes no trânsito por 100 mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.

Figura 11. INDICADOR E META GLOBAL

Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento		
Houve 2.504 mortes de residentes do Paraná em 2020 por lesões de trânsito. E em 2023 foram 2.697 mortes por lesões de trânsito.	Reduzir em 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.	Base 2020  Índice 21,66	2023  Índice 22,95	Meta até 2030  Índice 10,83

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.

Nota:

1. Índice calculado de acordo com o Estudo de Estimativas Populacionais por Município, Idade e Sexo 2000-2024 (Projeções das Populações. Revisão 2024)
2. Para cálculo do índice são considerados os óbitos por lesões de trânsito de residentes no Paraná.

A projeção da meta utilizada é a distribuição simples, ou seja, a meta global foi distribuída em partes menores (por ano) para facilitar o acompanhamento e o cumprimento, conforme apresentado na Tabela 12.

Tabela 12. 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 em 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.	Índice de mortes por 100 mil habitantes.	10,83	Índice de Mortes por Grupo de Habitantes	19,85	18,05	16,24	14,44	12,63	10,83

Fonte dos Dados: Ministério da Saúde

Fonte: Os autores, 2025.

4.2 METAS ESPECÍFICAS

Além da meta global, que reflete a visão de longo prazo, é essencial definir metas específicas que orientem as decisões de curto, médio e longo prazo para a implementação eficaz do plano. 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, projeções intermediárias e os resultados esperados, calculados conforme o cronograma dos planos de ação estabelecidos (PNA-TRANS, 2021-2030, 3ª Versão). As metas específicas também devem estar vinculadas 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 13. INDICADORES E METAS ESPECÍFICAS

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 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-PR	GT PNATRANS-PR

Fonte: Ministério da Saúde

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
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-PR	GT PNATRANS-PR
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 378	SESA-PR	GT PNATRANS-PR
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), sendo que em 2020 a taxa foi de 21,66, pois vinha até a Pandemia de Covid-19 apresentando redução. (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-PR	GT PNATRANS-PR
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	SECID-PR GT PNATRANS-PR
Fonte: SECID-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 Segurança no Trânsito.	Zero	Zero	02 projetos	DETRAN-PR	GT PNATRANS-PR
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-PR.	zero	Zero	399 municípios	DETRAN-PR	GT PNATRANS-PR
Fonte: DETRAN-PR							

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
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, a partir de 2025, 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-PR	SECOM-PR E DETRAN-PR
Fonte: SECOM-PR							
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-PR	SECOM-PR E DETRAN-PR
Fonte: SECOM-PR							
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%	CETRA-PR	CETRA-PR DETRA-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%	CETRA-PR	CETRA-PR
12	No Paraná, em 2025, dos 61 municípios integrados ao Sistema Nacional do Trânsito, 9 não possuíam convênio para operacionalizar as ações de fiscalização de trânsito, bem como implementar a reciprocidade quanto a competência no âmbito da fiscalização de trânsito.	Zerar até o ano de 2030 o número de municípios integrados ao SNT que não possuem convênio para operacionalização das ações de fiscalização de trânsito no Paraná.	4	9	0	DETRA/PR	CETRA-PR
Fonte: CETRA-PR							

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
13	Conforme levantamento realizado em Março/2025 (EPT/DETRAN-PR), somente 1 município possuía a Escola Pública de Trânsito formalmente instituída do total de municípios integrados ao SNT no estado.	Implantar ao menos 10 Escolas Públicas de Trânsito em municípios com gestão municipalizada, priorizando os que já possuem quadro técnico, setor administrativo e agentes atuantes, conforme as regiões geográficas do Estado.	S/I	1	10 Escolas Públicas de Trânsito formalmente instituídas.	-PR	DETRAN-PR CETRA-PR
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	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade 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/I[2]	S/I	10.000 profissionais	DETRAN-PR	DETRAN-PR SEED-PR
Fonte: DETRAN-PR							

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
16	Iniciamos os trabalhos com Educação para o Trânsito em 2023, apenas com algumas lives, em colaboração com o ONSV, DETRAN-PR e BPTRAN. 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	Em 2024 avançamos para a realização de um prêmio para os melhores trabalhos sobre trânsito seguro.	0	0	600 estudantes	SEED-PR	SEED-PR
17		Estimular a elaboração de aulas com o tema Trânsito, de forma transversal	0	0	100 aulas	SEED-PR	SEED-PR
18		Cartilha com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito	0	1	6 cartilhas	SEED-PR	SEED-PR
19		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-PR	SEED-PR
20		Sensibilizar os estudantes para o uso de EPI, no uso de bicicletas, patins, patinetes e outros equipamentos de mobilidade ativa e/ou micromobilidade.	0	0	10.000 estudantes	SEED-PR	SEED-PR
Fonte: SEED-PR							
21	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

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
22	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
23	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 sinistros 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							
24	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	SESP-PR PCPR
Fonte: PCPR							
25	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 atuaram 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 amplo alcance aos profissionais.	0 – Eventos	1 – Evento	1 – Evento Anual	OAB	OAB
Fonte: MEC – Diretrizes Curriculares do Curso de Direito e OAB.							

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
26	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-PR SESA-PR PVT/PR
Fonte: Comissão Estadual Intersectorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito – Programa Vida no Trânsito do Paraná.							
27	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-PR SESA-PR PVT/PR
Fonte: Comissão Estadual Intersectorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito – Programa Vida no Trânsito do Paraná.							
28	O tema ciclomobilidade está diariamente em crescimento, sendo necessário a introdução de políticas públicas e ferramentas para a construção de um movimento ativo e seguro. Faz-se premente disponibilizar aos interessados serviços como cadastro de bicicletas; cadastro de ciclistas; cadastro de grupos de pedais; serviços de SOS; rotas cicloturísticas; mapas; e pontos de apoio. O intuito da criação do aplicativo é reunir informações, dar suportes, trabalhar questões como segurança, legislação, em busca de melhores condições a sociedade participativa.	Desenvolver em parceria com a Secretaria de Segurança Pública, a Secretaria do Esporte do Paraná, e a Secretaria do Turismo do Paraná, e Celepar o aplicativo CicloParaná.	Zero	Zero	Entrega completa do material com atualizações	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / SESP-PR / Celepar / Secretaria do Turismo do Paraná	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade SESP-PR
Fonte: Conselho Paranaense de Ciclomobilidade							
29	Apesar de algumas boas práticas municipais em ciclomobilidade, não há mecanismos estaduais de reconhecimento ou incentivo que estimulem a adoção de políticas efetivas no tema.	Criar o selo "Cidade Paranaense Amiga da Bicicleta" de reconhecimento estadual para municípios que adotem políticas públicas consistentes de ciclomobilidade.	Zero	Zero	Realizar a premiação anualmente no mês de Setembro.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
Fonte: Conselho Paranaense de Ciclomobilidade							

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Contexto no Paraná	Meta	Monitoramento			Responsáveis	
			Base 2020	2023	Meta até 2030	Indicador:	Alcance da Meta:
30	Hoje as operações são realizadas seguindo o calendário nacional da Operação Lei Seca, não havendo um calendário estadual estabelecido.	Realizar 2 operações mensais da Lei SECA, com Batalhões Operacionais também envolvidos, em conjunto com os meios de comunicação, dando publicidade nas Operações de combate a ingestão de bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas na condução de veículos.	Zero	Zero	120 operações da Lei Seca	BPTran	BPTran/DETRAN-PR
Fonte: BPTran							

Fonte: Os autores, 2025.

As metas específicas, em sua maioria, seguiram o mesmo método da meta global, a distribuição simples, de acordo com o apresentado na Tabela 14. No entanto, a distribuição de algumas considerara certas particularidades, como, por exemplo, períodos eleitorais, em que se possuem restrições de atuação governamental. Portanto, maiores especificidades serão tratadas no caderno de indicadores do PETRANS/PR.

Tabela 14. 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 pedestres.	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	378	Unidade	694	631	568	505	442	378
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

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
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 PETRANS.	Soma do Número de Municípios que fizeram adesão.	399	Unidade	0	50	50	100	100	99
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%
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	Zerar até o ano de 2030 o número de municípios integrados ao SNT que não possuem convênio para operacionalização das ações de fiscalização de trânsito no Paraná.	Número de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito que não possuem convênio.	0	Unidade	9	7	5	4	2	0

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
13	Implantar ao menos 10 Escolas Públicas de Trânsito em municípios com gestão municipalizada, priorizando os que já possuem quadro técnico, setor administrativo e agentes atuantes, conforme as regiões geográficas do Estado.	Soma do Número de Escolas com Ato Normativo de Instituição.	10	Unidade	1 escola na região metropolitana.	1 escola na região oeste.	2 escolas, 01 na região norte central e 01 na sudoeste.	2 escolas, 01 na região centro-ocidental e 01 na centro-oriental.	2 escolas, 01 na região centro-sul e 01 na noroeste.	2 escolas, 01 na região sudeste e 01 no norte pioneiro.
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 sistemáticas (EAD e presenciais).	Nº de profissionais capacitados.	10000	Unidade	0	2000	2000	2000	2000	2000
16	Estimular a participação dos estudantes nas próximas edições do Prêmio Guigui Terres (Lei Est. 22.143/2024)	Nº de inscrições	600	Inscrições	100	100	100	100	100	100
17	Estimular a elaboração de aulas com o tema Trânsito, de forma transversal	Nº de aulas	100	Aulas	20	20	20	20	20	20
18	Cartilha com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito	Nº cartilhas elaboradas	6	Cartilha	1	1	1	1	1	1
19	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
20	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

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
21	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
22	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
23	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
24	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%
25	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
26	Promover evento técnico científico anual do PVT/PR.	Número de eventos realizados.	6	Unidade	1	1	1	1	1	1
27	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
28	Desenvolver em parceria com a Secretaria de Segurança Pública, a Secretaria do Esporte do Paraná, e a Secretaria do Turismo do Paraná, e Celepar o aplicativo CicloParaná.	Número de aplicativo desenvolvido e disponibilizado para a população.	1	Unidade	Lançamento do produto	Atualização anual	Atualização anual	Atualização anual	Atualização anual	Atualização anual

Nº	Descrição da Meta	Indicador	Meta	Unidade de Medida	Meta Prevista					
					2025	2026	2027	2028	2029	2030
29	Criar o selo "Cidade Paranaense Amiga da Bicicleta" de reconhecimento estadual para municípios que adotem políticas públicas consistentes de ciclomobilidade.	Número de Premiações Realizadas.	6	Unidade	1	1	1	1	1	1
30	Realizar 2 operações mensais da Lei SECA, com Batalhões Operacionais também envolvidos, em conjunto com os meios de comunicação, dando publicidade nas Operações de combate a ingestão de bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas na condução de veículos.	Número de operações realizadas	120	Unidade	0	24	24	24	24	24

Fonte: Os autores, 2025.

5. AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA SEGURANÇA VIÁRIA E PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

As ações estratégicas são aquelas planejadas, coordenadas e implementadas para que se alcancem as metas previstas; são o esforço empreendido pelas organizações (seus integrantes) para que o planejamento seja executado. Nesse contexto, seguem as ações do PETRANS na Tabela 15.

Tabela 15. AÇÕES ESTRATÉGICAS DO PETRANS, 2025 - 2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
1	Meta Global: Reduzir em 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.	Intensificar a fiscalização de excesso de velocidade em rodovias estaduais.	BPRV
2		Intensificar a fiscalização de ultrapassagem em local proibidos, com tecnologia, uso de drones.	BPRV
3		Normatizar no âmbito do estado do Paraná, que os agentes de trânsito da polícia Militar possam atuar de forma concomitante no trânsito urbano e rodoviários, desde estabelecido convênio, mesmo que individuais entre DETRAN-PR E DER-PR.	BPTran/BPRv/ DETRAN-PR/ DER-PR
4		Integrar os sistemas do DETRAN-PR/PR e DER-PR para possibilitar a atuação simultânea dos agentes de trânsito no trânsito urbano e rodoviários no estado.	BPTran/BPRv/ DETRAN-PR/ DER-PR
5		Estabelecer parceria com DETRAN-PR (Detranzinho), DER-PR (Escola de Educação de Trânsito) e BPTran (Programa PBTran nas Escolas) para levar a Educação para o Trânsito às crianças, visando maior estrutura e amplitude no alcance às crianças.	BPTran/DETRAN-PR/ DER-PR
6		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.	DER-PR / SECID-PR / Municípios
7		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.	DETRAN-PR
8		Criar ferramentas de rastreabilidade do histórico do condutor para relatórios de reincidências e ações punitivas.	DETRAN-PR
9		Realizar a capacitação dos servidores do DETRAN-PR PR e demais entes interessados, para a implementação do PETRANS no estado do PR.	DETRAN-PR
10		Realizar 1 hackathon anual com foco em segurança viária.	DETRAN-PR
11		Desenvolver uma cartilha técnica orientada para sinalização em áreas escolares, contendo opções de medidas moderadoras de tráfego.	DETRAN-PR / CETRAN-PR

9. Os responsáveis são as entidades que irão coordenar, além de realizar a ação, pois a responsabilidade conforme a Visão Zero é compartilhada, assim não exclui outros atores da responsabilidade de suas competências, inclusive a responsabilidade pessoal de cada cidadão no que lhe cabe.

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
12	Meta Global: Reduzir em 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.	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 / CETRAN-PR
14		Elaborar um programa de adesão dos municípios à metodologia do Programa Vida no Trânsito.	DETRAN-PR / SESA-PR / PVT-PR / CETRAN-PR
15		Promover a criação e a estruturação da atividade de inteligência de trânsito.	DETRAN-PR/ CETRAN-PR /Transitar – Cascavel / SESP-PR
16		Implantar e implementar um sistema de gestão de velocidade no estado do Paraná, estimulando também o aperfeiçoamento legislativo.	GT PNATRANS-PR
17		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
18		Desenvolver campanhas e ações educativas específicas para pessoas idosas, integradas a iniciativas como o Maio Amarelo, a Semana Nacional do Trânsito e campanhas de verão, com foco na promoção da mobilidade segura e no enfrentamento à alta letalidade em sinistros envolvendo idosos. As campanhas devem respeitar as especificidades físicas, sensoriais e cognitivas desse grupo, articulando-se com os Conselhos da Pessoa Idosa, secretarias municipais e demais atores da rede intersetorial.	GT PNATRANS-PR
19		Apoiar a estruturação e implementação de Comissões Municipais com foco na segurança viária, com a elaboração e publicação de ato do poder executivo municipal.	GT PNATRANS-PR
20		Criar Comissões Temáticas Estaduais Intersetoriais para ser referência e dar suporte aos municípios na implantação de políticas públicas de Segurança no Trânsito/Viária.	GT PNATRANS-PR
21		Realizar levantamento de Boas Práticas do municípios em Segurança Viária.	GT PNATRANS-PR
22		Desenvolver capacitação para os quadros funcionais (gestores e técnicos) que atuam na área de trânsito em órgãos ou entidades do Estado e estimular as entidades do GT Pnatrans-PR a promoverem a capacitação.	GT PNATRANS-PR
23		Criar Programa Estadual de Conscientização sobre Tecnologias de Segurança Veicular.	GT PNATRANS-PR
24		Engajar ativamente o Poder Legislativo Estadual para propor e apoiar aprimoramentos na legislação de trânsito que complementem as normas federais e atendam às especificidades do Paraná, alinhadas a abordagem de Sistemas Seguros e Visão Zero.	GT PNATRANS-PR
25		Estimular a discussão do tema da segurança no trânsito e mobilidade sustentável no ensino superior.	GT PNATRANS-PR / SETI-PR
26		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
27		Executar o 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
28		Ampliar a fiscalização de trânsito mediante abordagem e monitoramento de vias.	PRF
29		Intensificar a fiscalização para excesso de velocidade e ultrapassagens proibidas.	PRF
30		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

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
31	Meta Global: Reduzir em 50% o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes até o ano de 2030, tomando como base o índice apurado em 2020.	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
32		Abordagens preventivas por meio de instrumentos inovadores de conscientização e sensibilização (mídia convencional e mídia eletrônica).	PRF
33		Realizar acompanhamento e mensuração dos resultados das operações realizadas pela PRF.	PRF
34		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.	SECID-PR
35		Implementar e manter o Sistema de Informações Estaduais de Estatísticas de Trânsito, Transporte e Mobilidade e a Política de Dados Abertos para sinistros e estatísticas de trânsito no Paraná, disponibilizando dados anonimizados e acessíveis ao público.	SECID-PR / DETRAN-PR / GT PNATRANS-PR
36		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 as mulheres.	SEST/SENAT
37		Promover a verificação in loco de locais e cruzamentos viários que apresentam elevado índice de sinistralidade, 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
38		Atender determinação do CONTRAN quanto a implantação de Escola Pública de Trânsito, possibilitando à sociedade o preparo para compartilhar o espaço público do trânsito através da educação.	Superintendência de Trânsito de Curitiba
39		Desenvolver ações educativas para a segurança no Trânsito no Programa de Prevenção de Sinistros desenvolvidos pela EPTRAN, para além das datas alusivas.	Superintendência de Trânsito de Curitiba
40		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
41	Meta Global, além de 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
42	Meta Global, mas também objetiva fortalecer 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

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
43	Meta Global, além de 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
44	Meta Global, bem como reduzir o índice de sinistros graves em Cascavel.	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 de Cascavel.	TRANSITAR – Cascavel
45		Apoiar o desenvolvimento de programas de educação ambiental associados às questões de mobilidade sustentável em Cascavel.	TRANSITAR – Cascavel
46		Utilizar diversas mídias para a promoção de comportamentos proativos no trânsito com o tema determinado pelo CONTRAN.	TRANSITAR – Cascavel
47		Promover comportamentos proativos no trânsito utilizando blitz educativa e campanhas.	TRANSITAR – Cascavel
48		Instalar, revitalizar e repor sinalização vertical e horizontal e semaforica.	TRANSITAR – Cascavel
49		Identificar os fatores-chave/ grupos-chave, locais de risco associados aos sinistros fatais e graves, através de análise contínua.	COTRANS/PVT E TRANSITAR – Cascavel
50	Meta Global, 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.	COTRANS/PVT E TRANSITAR – Cascavel
51		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
52	Meta 1: Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de pedestres.	Promover a educação para o uso seguro dos modos ativos de mobilidade.	DETRAN-PR/ TRANSITAR – Cascavel / SEED-PR/SETI-PR/ TERCEIRO SETOR
53		Desenvolver programa de educação para respeito a faixa de pedestre.	GT PNATRANS-PR
54		Apoiar a execução municipal do programa de implantação de travessias seguras para pedestres, levando em conta comprimento, distância entre travessias, acessibilidade, iluminação e, se semaforizadas.	CETRAN-PR / DETRAN-PR / SECID-PR / Municípios

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
55	Meta 02: Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de ciclistas.	Apoiar os estudos, o desenvolvimento e a implantação de infraestruturas seguras e humanizadas para os modos ativos de mobilidade no ambiente urbano e nos perímetros urbanos de rodovias.	DETRAN-PR/ TRANSITAR – Cascavel / SECID/CETTRAN-PR / Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
56		Implementar um programa anual de educação em mobilidade ativa nas escolas da rede estadual, com concursos, atividades práticas e premiações.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
57		Articular e apoiar a realização de eventos, como palestras, encontros, passeios, pedaladas, e campanhas publicitárias com o intuito de alertar, orientar e ajudar a comunidade de ciclistas do Estado.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / DETRAN-PR
58		Manter, alimentar e divulgar o sistema BATEU, em conjunto com a Polícia Militar do Paraná para uma compilação mais assertiva de dados estatísticos sobre ciclomobilidade, ajudando assim, na tomada de decisões referentes ao tema.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / SESP-PR
59		Estimular a criação de novos materiais de apoio como manuais, campanhas e articulações legislativas com foco na ciclomobilidade.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / DETRAN-PR
60		Reestruturar o site do CONCICLO para portal Cicloparaná unindo e aprimorando serviços, informações, entretenimento, em conversa com o aplicativo.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / DETRAN-PR
61		Implementar o Programa de Formação Continuada em Ciclomobilidade, em parceria com instituições de ensino e órgãos de trânsito, sendo um programa estadual de formação e Padronização em Ciclomobilidade, com oferta de cursos presenciais e a distância para gestores públicos e técnicos municipais.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
62	Meta 03: Reduzir em 50% o número absoluto de mortes de motociclistas.	Desenvolver proposta de lei estadual que institua o Programa Cicloparaná como política pública permanente, com diretrizes, competências, estrutura de governança intersetorial, fontes de financiamento e mecanismos de participação social, assegurando sua continuidade e fortalecimento independentemente de alterações no Executivo estadual	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
63		Realizar estudo do perfil socioeconômico de motociclistas no Paraná.	GT PNATRANS-PR
64		Disseminar e replicar as parcerias entre entidades públicas e privadas, prefeituras ou circunscrições regionais de trânsito (Ciretrans) acerca da realização de ação permanente de educação prática de condução de motocicleta para condutores habilitados nas categorias A e ACC.	GT PNATRANS-PR
65		Aprimorar a formação, qualificação e capacitação dos agentes públicos, em especial usuários de motocicletas.	Superintendência de Trânsito de Curitiba
66		Aumentar a sinalização de área segura para motociclistas no município de Cascavel.	TRANSITAR – Cascavel
67		Elaborar proposta de lei municipal relacionada a motofretista e em paralelo curso de formação continuada, com incentivo (doação) de capacete, colete refletivo e antena corta-pipas.	TRANSITAR – Cascavel
68		Elaborar e implantar o aplicativo SAMU MOBILE.	SESA
69	Meta 04: Reduzir a taxa de mortalidade por lesões de trânsito no Paraná para 12,3 óbitos a cada 100 mil habitantes até 2030.	Qualificar o SAMU por meio do Ministério da Saúde, em todos os municípios do Paraná.	SESA
70		Manter a formação dos socorristas do SIATE por meio do termo de cooperação técnica 135/2021, para 120 profissionais por ano.	SESA/CB
71		Unificação das centrais de regulação de urgência do Paraná, reduzindo de 12 para 5 CRU.	SESA

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
72	Meta 05: 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 / SECID
73	Meta 06: 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.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / DETRAN-PR
74		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.	SESP-PR / GT PNATRANS-PR
75		Realizar evento técnico-científico anual sobre as temáticas do PETRANS.	GT PNATRANS-PR
76	Meta 07: Estimular a adesão dos municípios ao PETRANS-PR.	Divulgar o PETRANS e estimular os municípios a elaborarem seus planos municipais de segurança no trânsito e mobilidade sustentável	CETRAN-PR / DETRAN-PR / PVT-PR / GT PNATRANS-PR
77		Divulgar anualmente o monitoramento do PETRANS/PR	GT PNATRANS-PR
78		Realizar Oficinas/Seminários de planejamento para elaboração dos planos municipais de segurança no trânsito.	GT PNATRANS-PR
79		Realizar campanhas educativas de trânsito com foco na VISÃO ZERO e usuários mais vulneráveis.	SECOM / DETRAN-PR
80	Meta 08: Realizar em média 05 campanhas anuais educativas de marketing, a partir de 2025, afim de dar visibilidade à política de segurança no trânsito, com foco na visão zero e redução de mortos e feridos.	Realizar campanhas educativas com foco na diminuição dos principais fatores de risco que causam mortes e lesões graves no trânsito: Alcoolismo, 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
81		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
82		Realizar campanhas educativas para necessidades específicas, detectadas a partir de análises de dados dos órgãos ligados ao trânsito.	SECOM / DETRAN-PR / GT PNATRANS-PR
83	Meta 09: 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
84		Criar um programa para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito.	CETRAN-PR / DETRAN-PR /
85		Incentivar a formação de quadro técnico no CETRAN-PR para qualificação das ações.	CETRAN-PR / DETRAN-PR /
86	Meta 10: Ampliar a quantidade da população paranaense que vive em município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.	Integração com os demais órgãos do SNT na realização das ações, incentivar os municípios a implantarem a semana municipal de trânsito.	PRF
87		Realizar diagnóstico anual dos municípios não integrados ao SNT.	CETRAN-PR/GT PNATRANS-PR
88		Fomentar o desenvolvimento e implantação de infraestruturas seguras e humanizadas para os modos ativos de mobilidade.	CETRAN-PR/DETRAN-PR / Municípios com PVT / SECID-PR
89	Meta 11: 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, prevendo eixos de integração modal, critérios de qualidade e expansão do serviço e infraestrutura.	CETRAN-PR / DETRAN-PR / Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
90		Listagem de planos, programas e projetos de segurança viária já desenvolvidos por outros órgãos e entidades, setor privado, organizações não governamentais e sociedade	CETRAN-PR / GT PNATRANS-PR

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
91	Meta 12: Zerar até o ano de 2030 o número de municípios integrados ao SNT que não possuem convênio para operacionalização das ações de fiscalização de trânsito no Paraná.	Gerenciar ações necessárias junto aos Órgãos competentes para concretização dos convênios necessários para operacionalizar as ações de fiscalização de trânsito.	CETTRAN-PR/GT PNATRANS-PR/DETRAN-PR
92	Meta 13: Implantar ao menos 10 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), de acordo com as Resoluções do CONTRAN nos municípios que possuem gestão municipalizada, com estrutura mínima e atuação permanente em ações educativas.	DETRAN-PR / CETTRAN-PR
93	Meta 14: Implantar a sinalização viária em 600 km de ciclorotas ou de rotas cicloturísticas.	Estudar e implantar 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 e Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
94	Meta 15: 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 / SEED-PR
95	Meta 17: 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
96	Meta 18: 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
97		Promover a transversalização da Educação para o Trânsito nos currículos das escolas públicas municipais, com formação de professores e apoio pedagógico estadual.	DETRAN-PR / SEED-PR / Secretaria Municipal de Urbanismo, Transportes e Trânsito - SEMUTT São José dos Pinhais
98	Meta 19: Elaborar cartilha anual com atividades alusivas à Semana Nacional do Trânsito.	Elaborar e distribuir, anualmente, uma cartilha com atividades sobre o trânsito a ser disponibilizada para uso na Semana Nacional do Trânsito.	SEED-PR
99	Meta 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	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
100	Meta 21: Sensibilizar os estudantes para o uso de EPI, no uso de bicicletas, patins, patinetes e outros equipamentos de mobilidade ativa e/ou micromobilidade.	Incentivar os estudantes, através das redes sociais, a utilizarem os equipamentos de proteção individual, quando estiverem de bicicleta, patinete, patins, entre outros.	SEED-PR / Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade.

PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO DO PARANÁ

2025-2030

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
101	Meta 22: 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
102	Meta 23: Elaborar e entregar relatório anual 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 / Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade.
103	Meta 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.	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 replicabilidade da solução.	ANTT – SUROD / Concessionária EPR
104	Meta 25: Alcançar a elucidação de ao menos 80% dos homicídios no trânsito 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-PR
105		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
106		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
107		Criação e monitoramento de indicadores de desempenho para a atuação dos setores Investigação de Homicídios no Trânsito.	PCPR
108	Meta 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.	Realizar evento anual para os operadores em Direito sobre Trânsito, em especial nos temas de Normatização e Fiscalização.	OAB
109	Meta 27: Promover evento técnico científico anual do PVT-PR.	Realizar o Fórum Estadual do PVT-PR para discussão técnica científica sobre mobilidade segura e sustentável, promoção da cultura de paz no trânsito, metodologia do PVT e assuntos correlatos.	SESA-PR / PVT-PR
110	Meta 28: 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.	SESA-PR / PVT-PR / DETRAN-PR
111	Meta 29: Desenvolver em parceria com a Secretaria de Segurança Pública, a Secretaria do Esporte do Paraná, e a Secretaria do Turismo do Paraná, e Celear o aplicativo CicloParaná.	Criar e incentivar parceria com secretarias e instituições que visam a o fortalecimento da ciclomobilidade no Estado.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / DETRAN-PR
112		Apoiar a criação, manutenção e divulgação de dados referentes a ciclomobilidade em parceria com órgãos envolvidos	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade / SESP-PR/ CELEPAR

Nº da Ação	META RELACIONADA	AÇÃO	RESPONSÁVEIS ⁹
113	Meta 30: Criar o selo "Cidade Paranaense Amiga da Bicicleta" de reconhecimento estadual para municípios que adotem políticas públicas consistentes de ciclomobilidade.	Desenvolver metodologia de avaliação de políticas públicas municipais voltadas à ciclomobilidade, quanto a consistência, efetividade para receberem o Selo "Cidade Paranaense Amiga da Bicicleta"	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
114	Meta 31: Realizar 2 operações mensais da Lei SECA, com Batalhões Operacionais também envolvidos, em conjunto com os meios de comunicação, dando publicidade nas Operações de combate a ingestão de bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas na condução de veículos.	Elaborar o Edital de participação dos municípios para recebimento do Selo "Cidade Paranaense Amiga da Bicicleta" e para concorrer a premiação estadual.	Entidades Pertencentes ao Programa Paranaense de Ciclomobilidade
115		Realizar e divulgar as Operações da Lei Seca em redes sociais e imprensa, a maneira de atuação e fiscalização, trazendo a conhecimento de todos o planejamento, o desenvolvimento da Operação, bem como as consequências e os resultados, frente a intensificação dos exames etilométricos.	BPTTran/DETRAN-PR

Fonte: Os autores, 2025.

6. MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

O monitoramento e a avaliação de um Plano é essencial para acompanhar sua execução e seus resultados, e ambos os processos são casados (Cardita e Pietro, 2010). O monitoramento é uma etapa de coleta e análise sistemática de informações, baseada 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).

A avaliação pode ser definida como "(...) um juízo de valor sobre dados relevantes, objetivando uma tomada de decisão" (LUCKESI, 1978, p.5). 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 à situação anterior (Cardita e Pietro, 2010).

O processo de monitoramento e avaliação permite a realização de ajustes no Plano para que se alcancem as metas propostas, identificando tanto os êxitos como as limitações. Esse processo precisa ser planejado, sistematizado e periódico (OPAS, 2018).

No caso do PETRANS, o processo de monitoramento e avaliação será conduzido em parceria com a Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior do Paraná (SETI). Está prevista a realização de monitoramentos anuais, uma revisão do Plano em 2027 e a avaliação final em 2031, considerando que sua execução está planejada até o ano de 2030.

7. RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Estadual de Segurança no Trânsito (PETRANS/PR) tem como princípio demonstrar que segurança viária é um direito de todos os cidadãos, sendo responsabilidade do Estado garanti-lo. O Paraná foi o primeiro Estado do País a simbolicamente assinar a adesão ao PNATRANS, e, reafirmando sua posição de vanguarda, é pioneiro na formação de um grupo técnico interinstitucional que reúne 33 instituições, entre Secretarias de Estado, Órgãos Públicos e a Sociedade Civil Organizada, com o propósito de construir um plano consistente para a segurança no trânsito. Apesar de sua complexidade, dos desafios inerentes e do investimento significativo necessário, o PETRANS/PR representa um compromisso com a preservação da vida e a garantia do direito de todo cidadão se deslocar com segurança.

Vale ressaltar que um trânsito seguro se sustenta em três pilares fundamentais: Educação, Engenharia e Esforço Legal – este último, vinculado ao conceito de enforcement, entendido como efetiva aplicação das ações previstas no PETRANS/PR.

Entre os muitos desafios apresentados ao longo da construção deste plano, destaca-se a importância de promover uma sensação de pertencimento da sociedade. O êxito do PETRANS/PR depende da colaboração de todos: Estado, instituições e, especialmente, cidadãos. O sucesso será alcançado apenas se houver engajamento coletivo.

Ao projetar a execução deste plano e vislumbrar o alcance de seus resultados até 2030, espera-se poder afirmar que, mesmo com escolhas por soluções simples, estas foram eficazes e ousadas, e, sobretudo, que o investimento realizado não custou mais

do que uma vida. Que possamos olhar para trás e reconhecer que a união de esforços entre as equipes técnicas, as instituições e a sociedade paranaense valeu 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

ALVES, R. A. *et al.* Men, victims and perpetrators of violence: the corrosion of public space and the loss of the human condition. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação*, v. 16, n. 43, p. 871–883, out./dez. 2012.

BAHIA, L. O. *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 fev. 2025.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. *Mobilidade urbana e a agenda ASG: um caminho para o desenvolvimento sustentável*. Nota Técnica do BID, IDB-TC-02609. Brasília: BID, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/arquivos/MobilidadeurbanaeagendaASGUmcaminhoparaodesenvolvimentoeconmicoesustentavel.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2025.

BRASIL. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 11 abr. 2025.

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

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://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva_vigilancia_violencias_acidentes.pdf. Acesso em: 7 mar. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Centro de Documentação e Informação. *Código de Trânsito Brasileiro*. 4. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2010a. Disponível em: https://transparenciaoficial.com/publish/Codigo%20de%20Transito%20Brasileiro-_65c28_Codigo%20de%20Transito%20Brasileiro.pdf. Acesso em: 7 mar. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. *100 anos de legislação de trânsito no Brasil: 1910–2010*. Brasília: Ministério das Cidades, 2010b. 264 p.

BRASIL. Nações Unidas Brasil. *Os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio*. Brasília: Nações Unidas Brasil, 2010c. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/66851-os-objetivos-de-desenvolvimento-do-mil%C3%AAnio>. Acesso em: 7 mar. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em: 6 maio 2024.

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.

BRASIL. Ministério da Saúde. *Política Nacional 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: 7 abr. 2025.

BRASIL. Departamento de Articulação Estratégica de Vigilância em Saúde. *Guia de Vigilância em Saúde* [recurso eletrônico]. 5. ed. Brasília: Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde,

2021a.

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/aceso-a-informacao/morbidade-hospitalar-do-sus-sih-sus/>. Acesso em: 10 jan. 2025.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. *Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – Volume II.* Brasília, 2022a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/mbvt20222.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2025.

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, 2022b.

BRASIL. Ministério dos Transportes – MT. Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN. *Guia de Medidas de Moderação de Tráfego.* Brasília: SENATRAN, 2024a.

BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. *PRF aponta aumento de mortes em acidentes nas BRs do Paraná em 2024.* [Brasília]: PRF, 2024b. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/prf-aponta-aumento-de-mortes-em-acidentes-nas-brs-do-parana-em-2024>. Acesso em: 9 out. 2024.

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, 2024c. 113 p. Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/mortes_causas_externas_qualificacao_registros.pdf. Acesso em: 27 jan. 2025.

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 fev. 2025a.

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 fev. 2025b.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. *Painel Pnatrans* [recurso eletrônico]. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiNjc0YmQwZjEtOTFjYy00Njg0LTK5N2U0OGM0ZGRjNmMzOWYxliwidCI6IjdiZjAxYzZhLWU2ZmItNDIxYS1iYmlyLWI5MGMzZWE4N-jhmNyJ9&pageName=ReportSection0b5d14cf0e3243791de>. Acesso em: 15 abr. 2025c.

CANAVESE, S. V. *Acidentes rodoviários e uso de álcool no norte do Paraná antes e após a Lei Seca.* 2024. 162 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão de Serviços de Saúde) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024. Disponível em: <https://repositorio.uel.br/handle/123456789/11508>. Acesso em: 15 abr. 2025.

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

DETRAN/PR. Departamento Executivo de Infrações de Trânsito (DEIT). *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=A-no,2025&select=M%C3%AAs,3. Acesso em: 16 abr. 2025.

DETRAN/PR. Departamento Executivo de Infrações de Trânsito (DEIT). *Base dinâmica de dados – BI DETRAN-PR.* Data da extração: 16 abr. 2025.

FERREIRA, Rodrigo; LIMA, Paula. Avaliação dos impactos das políticas públicas de mobilidade urbana sustentável no Brasil. *Revista de Gestão Urbana*, v. 15, n. 4, p. 75-93, 2023.

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP. *Estratégia de proatividade e parceria: um modelo de participação comunitária para abordar a segurança no trânsito.* Genebra: Federação Internacional da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho, 2010.

GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP. *Poverty & Road Safety: A GRSP Positioning Paper.* 2023. Disponível em: <https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/New-Fact-Poverty-PDF.pdf>. Acesso em: 26 fev. 2025.

GUERRA, J. A. *Custo dos sinistros de trânsito do estado do Paraná: estimativas simplificadas com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de sinistros em rodovias no ano de 2021.* In: ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA – ENACOR, 24.; REUNIÃO ANUAL DE PAVIMENTAÇÃO – RAPv, 47., 2022, Bento Gonçalves. Anais [...]. 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.

GOMES, Felipe; SANTOS, Juliana. Educação para o trânsito: estratégias e desafios. *Revista de Educação e Segurança*, v. 5, n. 2, p. 55-70, 2021.

LUCKESI, Cipriano Carlos. Avaliação educacional: pressupostos conceituais. *Tecnologia Educacional*, Rio de Janeiro, n. 24, p. 5-9, set./out. 1978

MARTINS, João Paulo; OLIVEIRA, Maria Clara. Impacto da fiscalização eletrônica na redução dos acidentes de trânsito: um estudo no estado do Paraná. *Cadernos de Segurança Viária*, v. 10, n. 1, p. 22-38, 2022.

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 mar. 2025.

MONTEIRO, A. C. S.; DANTAS, W. L. R.; ANDRADE, M. O.; SANTOS, E. M. Impacto da pandemia da COVID-19 nos sinistros de trânsito e mortalidade nas rodovias federais brasileiras. *Revista Caderno Pedagógico – Studies*, 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 PAN-AMERICANA DA SAÚDE. *Gestão da velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área.* Brasília, DF: OPAS, 2012.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). *Salvar VIDAS: pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito.* Brasília, DF: Organização Pan-Americana da Saúde, 2018.

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 out. 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 jul. 2021.

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). Brasília, DF: OPAS/BRA, 2022.

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 jan. 2025.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. *Gestão da velocidade: um manual de segurança vi-*

ária para gestores e profissionais da área. 2. ed. Brasília, DF: OPAS, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.37774/9789275730003>. Acesso em: 11 jun. 2025.

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

PARANÁ. Plano Plurianual 2024-2027: Pacto pelo Futuro. Versão 21 de janeiro de 2025. Curitiba: SEPL, 2025a. 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.

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 Intersectoriais. Base Estadual de Dados do Sistema Único de Saúde – DATASUS. Aplicativo Tabwin. Sistema de Informações sobre Mortalidade. Curitiba, 2025b

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.

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

REDE INTERAGENCIAL DE INFORMAÇÃO PARA SAÚDE – RIPSa. *Indicadores básicos para a saúde no Brasil: conceitos e aplicações.* 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. 354 f. Tese (Doutorado em Educação) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2016.

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 Intersectoriais. Base Estadual do Sistema de Informações sobre Mortalidade - Tabwin/SESA-PR, 2025.

SILVA, Carlos Eduardo da; PEREIRA, Ana Luíza. Políticas públicas e segurança viária no Brasil. *Revista de Políticas Públicas*, v. 18, n. 3, p. 101-120, 2024.

TURNER, B. M.; EICHINGER-VILL, E. M.; EL-SAMRA, S.; ADRIAZOLA-STEIL, C.; BURLACU, F. A. *Guide for Safe Speeds: Managing traffic speeds to save lives and improve livability.* Washington, DC, USA: World Bank & World Resources Institute, 2024.

WAILFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da Violência: Os Jovens do Brasil.* Secretaria-Geral da Presidência da República et al. Brasília, 2014. Disponível em: https://www.iciet.fiocruz.br/sites/www.iciet.fiocruz.br/files/Mapa2014_JovensBrasil.pdf. Acesso em: 07 mar. 2025.

ZANIN, Mônica; ALVES, Tereza. Segurança no trânsito: ações estratégicas para redução de acidentes. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, v. 12, n. 2, p. 45-60, 2023.

