

## Perfil Epidemiológico de Mortalidade por Sinistros de Trânsito nas Rodovias Distritais Distrito Federal, 2020 a 2024

### APRESENTAÇÃO

O presente Informe Epidemiológico versa sobre a Mortalidade por Sinistros de Trânsito nas rodovias distritais, elaborado pela Gerência de Vigilância Epidemiológica de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde - GVDANTPS, da Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVEP), da Subsecretaria de Vigilância à Saúde (SVS), da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal e pelos dados estatísticos do Programa Vida no Trânsito (PVT) do Ministério da Saúde.

### INTRODUÇÃO

O sinistro de trânsito é definido como todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público. (ABNT 10697:2020)

O sinistro de trânsito com vítima fatal ocorre em via pública, hospital ou em domicílio de forma não premeditada ou não intencional, em que um dos veículos envolvidos esteja em movimento e que ocorra o óbito de um dos envolvidos no momento ou até 30 dias após a data do ocorrido, como resultado do acidente ou suas implicações. (ABNT 10697:2020).

O termo sinistro de trânsito deve ser utilizado, em detrimento ao termo “acidente de trânsito”, na preparação e execução de pesquisas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Portanto “sinistro de trânsito” será a terminologia utilizada nos documentos técnicos elaborados pela Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Acidentes.

No Brasil, o Ministério da Saúde em 2011, criou o Programa Vida no Trânsito (PVT), com o intuito de promover a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, como resposta para a primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020, ONU). O programa alinha-se, ainda, ao proposto pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em relação à Década de Ação pela Segurança no Trânsito com a meta atual (2021-2030) de prevenir ao menos 50% das mortes e lesões no trânsito até 2030.

O PVT fundamenta-se na análise integrada de dados de múltiplos setores envolvidos na temática das lesões no trânsito, a qual subsidia a produção do plano de ação intersetorial, que direciona ações sobre os principais fatores de risco e grupos vítimas de lesões no trânsito, considerando a tríade usuários, vias seguras e veículos seguros.

No Distrito Federal, o PVT foi criado pelo Decreto nº 33.532, de 14/02/2012 e em 12 de fevereiro de 2025 foi publicado o Decreto nº 46.856, que atualiza o Decreto anterior. E no ano de 2015 foi instituída a Comissão de Análise de Acidentes de Trânsito do Programa, com a participação de diversos órgãos de saúde, trânsito e segurança, sob a coordenação da Área Técnica de Acidentes da Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde (GVDANTPS). Esta comissão tem a responsabilidade de definir a listagem



padrão e análise dos óbitos de sinistros de trânsito, conforme metodologia padronizada pelo Ministério da Saúde.

As lesões de trânsito são um importante problema de saúde pública global, configurando entre as dez principais causas de morte em países de baixa e média renda e a sexta causa de DALY (do inglês, *Disability Adjusted Life Years* – Anos de vida perdidos ajustados por incapacidade).

A análise da mortalidade por sinistro de trânsito possibilita identificar padrões de ocorrência, orienta a tomada de decisão, a partir do comportamento da tríade (pedestres, condutores e vias de tráfego), que contribui com a implementação e avaliação de políticas públicas para prevenção, controle e redução da mortalidade por meio de mudanças comportamentais e por ações governamentais, com atuação específica nos macros determinantes das principais causas dos acidentes.

A compreensão do perfil epidemiológico visa subsidiar o planejamento, avaliação e monitoramento das ações para a redução dos sinistros de trânsito e da mortalidade em decorrência ao acidente. Espera-se que estas informações propiciem o melhor conhecimento da realidade dos sinistros de trânsito nas rodovias distritais do DF e que fortaleça o sistema de vigilância epidemiológica dos acidentes, reafirmando a sua missão de atuar como instrumento de informação para a tomada de decisões no Distrito Federal.

## OBJETIVO

Divulgar o perfil de Mortalidade Geral por Sinistros de Trânsito ocorridos de 2020 a 2024 nas vinte e seis **Rodovias Distritais de Contorno e Radiais (Estradas Parque)**, das quinze **Rodovias Distritais Longitudinais**, nas doze **Rodovias Distritais Transversais**, nas nove **Rodovias Distritais Diagonais**, nas vinte **Rodovias Distritais de Ligação**. Totalizando **82 Rodovias Distritais** que cortam o território do Distrito Federal.

## MÉTODO

Este documento trata-se de uma análise descritiva dos sinistros fatais ocorridos nos anos de 2020 a 2024 nas rodovias distritais que perpassam o Distrito Federal e seus fatores de risco associados, utilizando o Programa Planilhas Google e o Tabwin como ferramentas para compilação dos dados

São utilizadas as seguintes fontes de informações:

- Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM. Os óbitos de residentes no DF com causa básica por sinistros de trânsito estão classificados na Décima Edição da Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde - CID 10 com os seguintes CID: V01 a V 89.9.
- Relatórios do Sistema de Informação Trakcare da SES/DF e do Sistema do MV/IGES DF com a evolução dos cuidados de saúde, do nível de assistência hospitalar da rede em que

se obtém informações sobre o atendimento hospitalar à vítima dos sinistros de trânsito.

- A análise dos dados é realizada pela equipe da Comissão de Análise de Acidentes, com a listagem de vítimas, dos principais fatores, das condutas de risco e análise de suas respectivas importâncias para cada sinistro fatal, seja aquele em que a pessoa foi a óbito imediatamente ou dentro de trinta dias, como resultado do sinistro de trânsito, no Distrito Federal.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### MORTALIDADE

O monitoramento da mortalidade por sinistros de trânsito é um componente essencial para a vigilância, bem como para o conhecimento de suas características e tendências. O Distrito Federal dispõe de sistemas que gerenciam diversas modalidades assistenciais e de trânsito, possibilitando a realização de análises do comportamento dos sinistros de trânsito nas rodovias distritais

Entre 2020 a 2024, as rodovias distritais que perpassam o Distrito Federal registraram diversos números de vítimas de sinistros. **Em 2020, foram 113 registros; em 2021, 96; em 2022, 131 óbitos; em 2023, 111 vítimas; e, em 2024, 118 vítimas.** O maior coeficiente de mortalidade por sinistros nas rodovias distritais por 1.000 habitantes dentre os anos analisados foi no ano de **2022**. (Tabela 1).

**Tabela 1-** Quantidade de óbitos Geral e por Sinistro de Trânsito, e Taxa de Proporcional de Óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo óbitos gerais. Distrito Federal, de 2020 a 2024.

Ano	Óbitos gerais	Óbitos por Sinistro	Taxa de mortalidade proporcional (por mil óbitos)
2020	16.215	113	7,0
2021	19.067	96	5,0
2022	14.448	131	9,1
2023	14.075	111	7,9
2024	15.687	118	7,5

**Fonte:** Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal e Sistema de Informação de Mortalidade

Em 2020 e 2021, o mês de **agosto** apresentou o maior percentual de casos de sinistros fatais no trânsito. Em 2022, os meses de maior número de casos são: **abril e dezembro**, ambos com 14,9% de sinistros de trânsito com vítimas fatais. Em relação a 2023, no mês de **julho** houve 16,2% de mortes nas vias distritais. E o ano de 2024 os meses de **maio e outubro** ambos com 11,9% das vítimas fatais no Distrito Federal (Gráfico 1).

**Tabela 2-** Distribuição mensal de óbitos por Sinistro de Trânsito, Distrito Federal, de 2020 a 2024.

Distribuição mensal de óbitos por Sinistro de Trânsito										
Ano	2020		2021		2022		2023		2024	
Variáveis	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Janeiro	5	4,4	7	7,3	6	4,6	7	6,3	7	5,9
Fevereiro	7	6,2	7	7,3	10	7,6	11	9,9	9	7,6
Março	3	2,7	6	6,3	9	6,9	11	9,9	13	11
Abril	4	3,5	2	2,1	19	14,5	7	6,3	9	7,6
Mai	11	9,7	10	10,4	13	9,9	9	8,1	14	11,9
Junho	13	11,5	5	5,2	6	4,6	11	9,9	10	8,5
Julho	12	10,6	10	10,4	14	10,7	18	16,2	8	6,8
Agosto	17	15	13	13,5	9	6,9	6	5,4	9	7,6
Setembro	9	8	10	10,4	10	7,6	7	6,3	7	5,9
Outubro	13	11,5	13	13,5	7	5,3	6	5,4	14	11,9
Novembro	9	8	5	5,2	9	6,9	10	9	10	8,5
Dezembro	10	8,8	8	8,3	19	14,5	8	7,2	8	6,8
<b>Ano</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>100</b>	<b>131</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>118</b>	<b>100</b>

Fonte: Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

Em relação aos dias de semana, nos anos da análise o maior número de sinistros de trânsito ocorreu no final de semana (sexta, sábado e domingo) e após as 18:00 horas.

Os perfis das vítimas fatais em lesões no trânsito nos anos da análise são predominantemente **do sexo masculino** e adultos com idade **entre 30 a 49 anos** (Tabela 2).

**Tabela 3** - Número e proporção de óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo características da vítima, Distrito Federal, de 2020 a 2024.

Ano	2020		2021		2022		2023		2024	
Variáveis	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
<b>Sexo</b>										
Masculino	101	89,4	81	84,4	109	83,2	90	81,1	102	86,4
Feminino	12	10,6	15	15,6	22	16,8	21	18,9	16	13,6
<b>Faixa Etária ( anos)</b>										
0 a 9 anos	2	1,8	2	2,1	4	3,1	3	2,7	2	1,7
10 a 19 anos	11	9,7	5	5,2	10	7,6	5	4,5	10	8,5
20 a 29 anos	20	17,7	20	20,8	27	20,6	19	17,1	21	17,8
30 a 39 anos	20	17,7	28	29,2	34	26,0	19	17,1	25	21,2
40 a 49 anos	29	25,7	14	14,6	28	21,4	26	23,4	24	20,3
50 a 59 anos	19	16,8	12	12,5	14	10,7	17	15,3	20	16,9
60 a 69 anos	9	8,0	9	9,4	10	7,6	12	10,8	9	7,6
70 e mais	3	2,7	6	6,3	4	3,1	10	9,0	7	5,9
Distrito Federal	113	100,0	96	100,00	131	100,0	111	100,00	118	100,0

**Fonte:** Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

O somatório do número absoluto de óbitos nos anos analisados, por sinistros de trânsito foi maior nos **motociclistas (185 óbitos)**, seguido pelos **pedestres (136 óbitos)** e pelos condutores de **veículos leves (120 óbitos)**. (Gráfico 3).

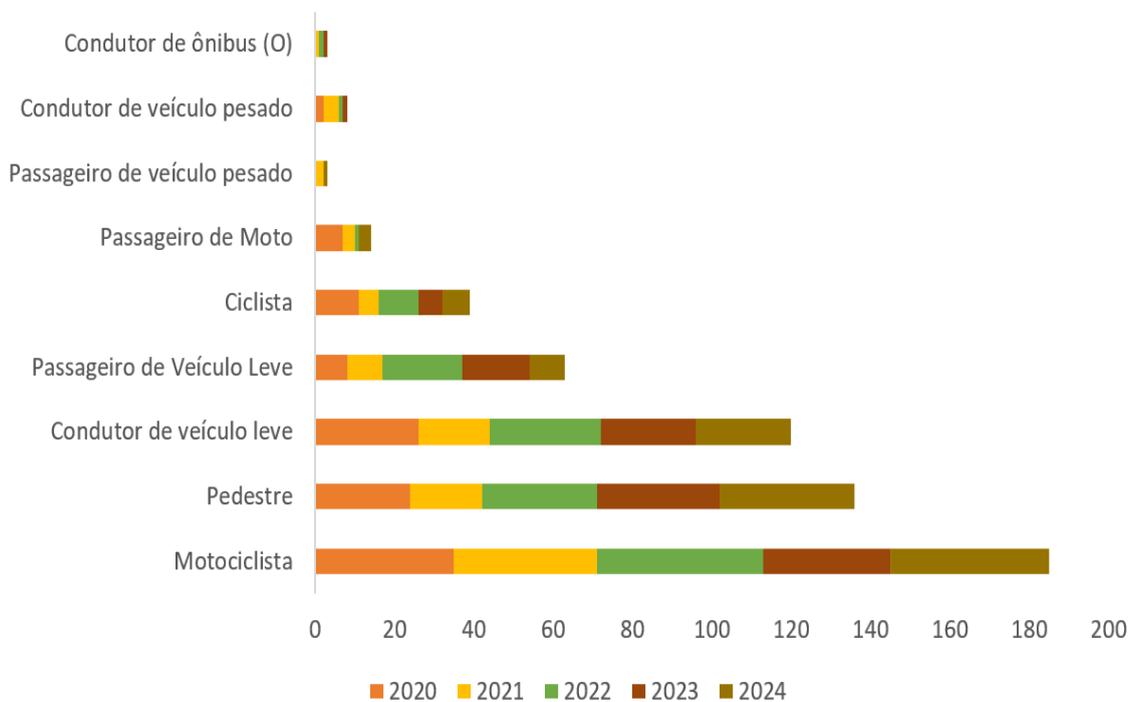
Os motociclistas são envolvidos em lesões de trânsito com consequências graves. Uma questão relevante que influencia no número de acidentes com motociclistas é o tamanho da frota de motocicletas no País. Em 2011, o Registro Nacional de Veículos Automotores registrou 18,4 milhões de veículos de duas ou três rodas (motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos) o que equivalia a 26,1% da frota total de veículos.

Em dezembro de 2021 esse total foi de 30,3 milhões, aumento de 64,7% aproximadamente, representando 27,1% da frota do Brasil. Outro aspecto a ser considerado é o uso das motocicletas como meio de transporte

para o trabalho ou como equipamento de trabalho, como nos serviços de transporte e entrega. (SILVA, 2020).

No Distrito Federal, os pedestres estão na segunda posição em número de óbitos, nos anos analisados. Os pedestres são os usuários mais vulneráveis das vias, devido à fragilidade do corpo humano para absorver impactos e à alta severidade e letalidade dos atropelamentos (CARVALHO, 2023).

**Gráfico 1** - Distribuição dos óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo tipo de envolvimento, Distrito Federal, 2020 a 2024 ( $N_{2020} = 113$ ,  $N_{2021} = 96$ ,  $N_{2022} = 131$ , e  $N_{2023} = 111$  e  $N_{2024} = 118$ ).



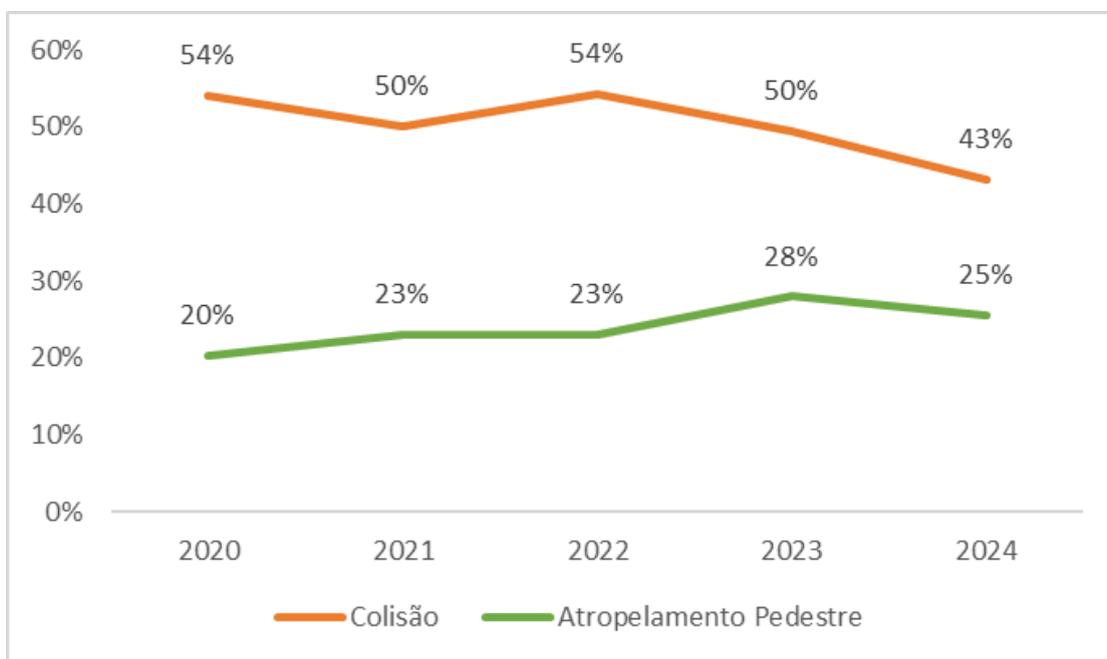
**Fonte:** Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

A colisão de veículos define qualquer situação em que dois – ou mais – veículos se chocam em contato físico, seja por acidente ou de forma intencional. Isso pode acontecer em decorrência de velocidades inadequadas, falta de atenção e desrespeito às normas de trânsito. **No**

**Distrito Federal, as colisões entre veículos respondem pela maior parte das mortes de trânsito (de 50% a 54% nos anos analisados).** Os outros óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo tipo de envolvimento com o veículo, incluem: choque com objeto fixo, capotamento, queda de veículos, tombamento e atropelamento animal que variam de 12% a 1 % das vítimas no trânsito (Gráfico 2 e Gráfico 3).

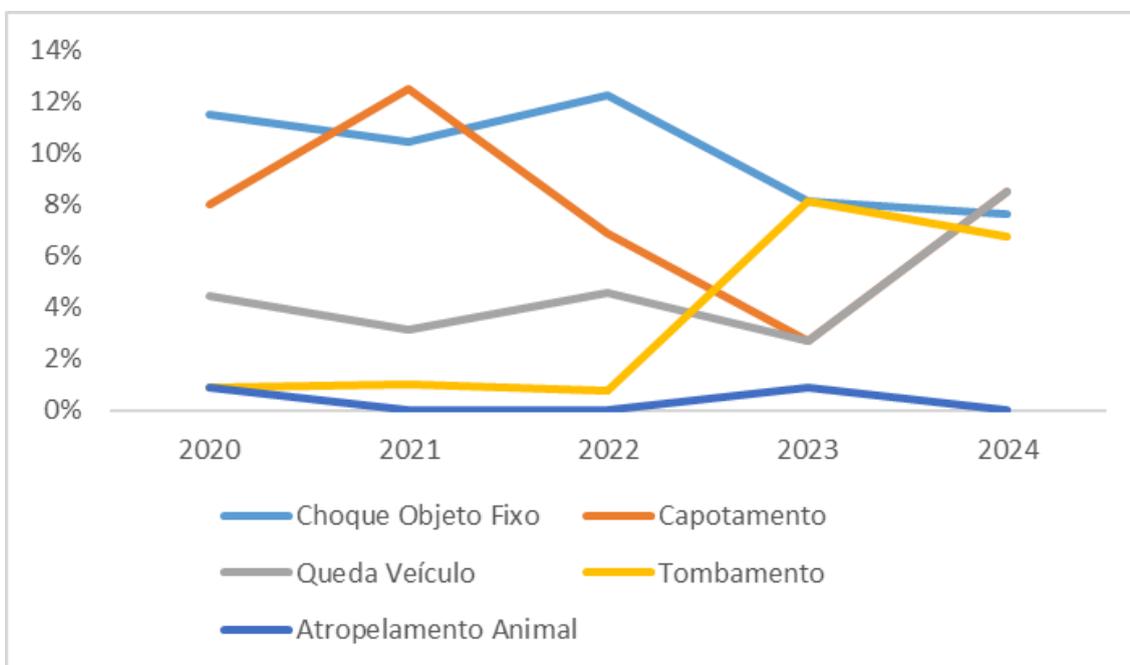
De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) os pedestres têm prioridade sobre os veículos por serem os mais vulneráveis em casos de sinistros de trânsito. Quando um pedestre estiver atravessando a via nas faixas delimitadas para essa finalidade, ele tem prioridade de passagem. Contudo, os óbitos por atropelamento de pedestre respondem pela segunda maior causa das mortes de trânsito no DF. (Gráfico 2).

**Gráfico 2**– Proporção dos óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo tipo de envolvimento com o veículo. Distrito Federal, 2020 a 2024 ( $N_{2020} = 113$ ,  $N_{2021} = 96$ ,  $N_{2022} = 131$ , e  $N_{2023} = 111$  e  $N_{2024} = 118$ ).



Fonte: Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

**Gráfico 3**– Proporção dos óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo tipo de envolvimento com o veículo. Distrito Federal, 2020 a 2024 ( $N_{2020} = 113$ ,  $N_{2021} = 96$ ,  $N_{2022} = 131$ , e  $N_{2023} = 111$  e  $N_{2024} = 118$ ).



**Fonte:** Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

Em relação à diferença entre a data do acidente e a data do óbito, o maior percentual com variação de 68,1% a 82,4% na série histórica disposta neste Informativo de óbitos ocorre em via pública. (Tabela 3).

**Tabela 4** - Número e proporção de óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo diferença entre a data do acidente e a data do óbito, Distrito Federal, 2020 a 2024.

Diferença entre data do acidente e data do óbito	2020		2021		2022		2023		2024	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
In loco	77	68,1	74	77,1	108	82,4	85	76,6	94	79,7
1 dia	10	8,8	9	9,4	8	6,1	8	7,2	12	10,2
2 dias	7	6,2	3	3,1	4	3,1	1	0,9	1	0,8
3 dias	2	1,8	1	1,0	0	0,0	1	0,9	1	0,8
4 dias	3	2,7	1	1,0	2	1,5	3	2,7	1	0,8
5 a 8 dias	2	1,8	3	3,1	6	4,6	4	3,6	4	3,4
9 a 12 dias	7	6,2	3	3,1	0	0,0	2	1,8	0	0,0
13 a 16 dias	3	2,7	0	0,0	0	0,0	3	2,7	3	2,5
17 a 20 dias	0	0,0	0	0,0	1	0,8	1	0,9	1	0,8
21 a 25 dias	0	0,0	1	1,0	1	0,8	1	0,9	1	0,8
26 a 30 dias	2	1,8	1	1,0	1	0,8	2	1,8	0	0,0
<b>DISTRITO FEDERAL</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>96</b>	<b>100</b>	<b>131</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>118</b>	<b>100</b>

Fonte: Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

O Distrito Federal é dividido em 35 Regiões Administrativas com diferenças sociodemográficas que contribuem nas diversas características propícias para ocorrência dos sinistros de trânsito e tendências ao longo dos anos. Para análise, os dados deste informativo foram distribuídos para as vítimas do local do acidente. E as Regiões com maiores percentuais foram em ordem decrescente: **Planaltina, Gama, Plano Piloto e Sobradinho** correspondendo a 32,5% dos casos com vítimas fatais nas rodovias distritais nos anos analisados. (Tabelas 4).

Em relação às Rodovias Distritais, as que mais ocorreram acidentes foram DF 128 com 23 vítimas, seguindo da DF 003 com 19 Vítimas, DF 230 com 15 vítimas e a DF 480 com 14 vítimas fatais nos anos analisados.

**Tabela 4** - Número e proporção de óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo vítima por local de acidente, Distrito Federal, 2020 a 2024.

Vítimas por Local do Acidente	2020		2021		2022		2023		2024	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Água Quente	1	0,9	0	0,0	0	0,0	2	1,8	0	0,0
Águas Claras	2	1,8	2	2,1	1	0,8	1	0,9	2	1,7
Arapoanga	1	0,9	0	0,0	4	3,1	0	0,0	1	0,8
Arniqueira	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Brazlândia	8	7,1	5	5,2	5	3,8	3	2,7	3	2,5
Candangolândia	1	0,9	0	0,0	1	0,8	2	1,8	0	0,0
Ceilândia	2	1,8	3	3,1	2	1,5	3	2,7	7	5,9
Cruzeiro	2	1,8	0	0,0	2	1,5	0	0,0	0	0,0
Fercal	2	1,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gama	13	11,5	5	5,2	11	8,4	8	7,2	12	10,2
Guará	6	5,3	1	1,0	2	1,5	6	5,4	6	5,1
Itapoã	0	0,0	1	1,0	2	1,5	1	0,9	3	2,5
Jardim Botânico	2	1,8	1	1,0	1	0,8	0	0,0	2	1,7
Lago Norte	4	3,5	3	3,1	0	0,0	3	2,7	1	0,8
Lago Sul	3	2,7	4	4,2	4	3,1	0	0,0	3	2,5
Núcleo Bandeirante	8	7,1	3	3,1	3	2,3	3	2,7	5	4,2
Paranoá	4	3,5	9	9,4	5	3,8	4	3,6	3	2,5
Park Way	7	6,2	3	3,1	6	4,6	7	6,3	11	9,3
Planaltina	7	6,2	13	13,5	21	16,0	18	16,2	10	8,5
Plano Piloto	6	5,3	8	8,3	10	7,6	9	8,1	3	2,5
Recanto das Emas	2	1,8	3	3,1	1	0,8	3	2,7	6	5,1
Riacho Fundo	0	0,0	5	5,2	3	2,3	0	0,0	0	0,0
Riacho Fundo II	4	3,5	0	0,0	7	5,3	1	0,9	6	5,1
Samambaia	5	4,4	3	3,1	4	3,1	5	4,5	1	0,8
Santa Maria	2	1,8	5	5,2	4	3,1	10	9,0	3	2,5
São Sebastião	3	2,7	7	7,3	8	6,1	7	6,3	7	5,9
SCIA/Estrutural	3	2,7	2	2,1	0	0,0	0	0,0	1	0,8
SIA	0	0,0	0	0,0	5	3,8	1	0,9	2	1,7
Sobradinho	12	10,6	3	3,1	6	4,6	4	3,6	6	5,1
Sobradinho II	0	0,0	0	0,0	2	1,5	2	1,8	1	0,8
Sol Nascente	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sudoeste/Octogonal	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Taguatinga	1	0,9	4	4,2	5	3,8	5	4,5	7	5,9
Varjão	0	0,0	0	0,0	1	0,8	0	0,0	0	0,0
Vicente Pires	2	1,8	3	3,1	5	3,8	3	2,7	6	5,1



No Brasil, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, em 2023, a ingestão de álcool pelo condutor foi a causa principal de 3.911 sinistros ocorridos em rodovias federais, resultando em 206 óbitos e 846 vítimas com ferimentos graves.

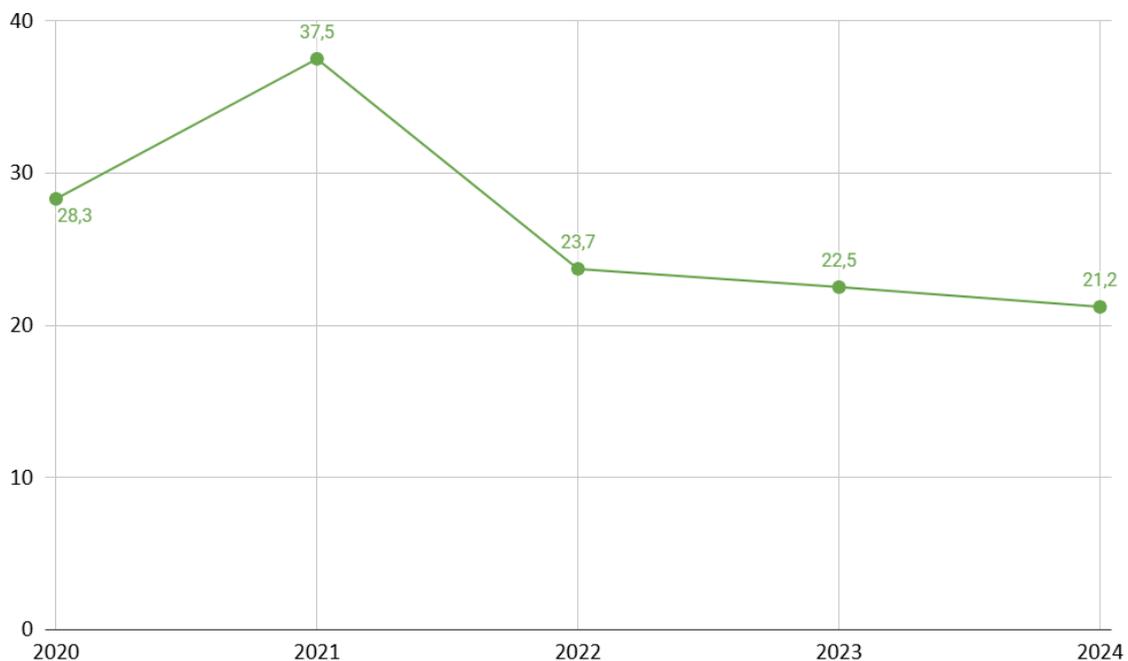
O uso de álcool é uma conduta de risco e está relacionada ao comportamento do usuário do sistema viário ao se deslocar. O álcool afeta áreas do cérebro como o córtex frontal, que é responsável pela coordenação motora, e o cerebelo, responsável pela leitura espacial e equilíbrio. O condutor ao beber, perde habilidades essenciais para conduzir um veículo.

Os reflexos ficam mais lentos, pois o tempo de reação de um ser humano tem, em média, 1 segundo. Porém, sob o efeito do álcool, esse tempo passa para 2,5 segundos. Isso é o suficiente para percorrer cerca de 56 metros na pista, se estiver dirigindo a 80km/h, podendo causar sinistros graves e até mesmo fatais. A visão fica afetada pois pode reduzir em até 32% a precisão visual após a ingestão de bebidas alcoólicas. Além disso, o álcool afeta a visão periférica, afinilando o campo de visão e dificultando a visualização de veículos ao lado.

Em pequenas quantidades, o álcool é capaz de alterar os reflexos do condutor e, conforme a concentração de álcool no sangue, se eleva e aumenta também o risco de envolvimento em acidentes de trânsito graves, uma vez que o álcool causa diminuição de atenção, falsa percepção de velocidade, aumento no tempo de reação, sonolência, redução de visão periférica e outras alterações neuro-motoras.

Nos anos analisados, o ano de 2021 apresentou o maior percentual de acidentes em decorrência a alcoolemia, sendo que 37,5% dos motoristas e motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito tinham uma concentração de álcool no sangue superior a zero decigrama por litro (dg/L).( Gráfico 3).

**Gráfico 3**– Proporção dos óbitos por Sinistro de Trânsito, segundo alcoolemia. Distrito Federal, 2020 a 2024 ( $N_{2020} = 113$ ,  $N_{2021} = 96$ ,  $N_{2022} = 131$ , e  $N_{2023} = 111$  e  $N_{2024} = 118$ ).



**Fonte:** Programa Vida no Trânsito do Distrito Federal

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os perfis das vítimas fatais entre os anos de 2020 a 2024 foram predominantemente do sexo masculino e adultos com idade entre 30 a 49 anos. Os maiores percentuais de acidentes com vítimas fatais ocorreram na DF 128- Planaltina, na DF 003- Sobradinho, DF 230- Planaltina e na DF480 - Gama, sendo Planaltina e Sobradinho localizadas na Região de Saúde Norte e a DF480 – Gama na Região de Saúde Sul, do Distrito

Federal. Os pedestres e os motociclistas foram as vítimas fatais mais predominantes nos sinistros de trânsito. Em relação aos fatores relacionados aos acidentes, a ingestão de bebida alcoólica.

A morbidade e a mortalidade por lesões de trânsito, especialmente a de motociclistas, se caracterizam como um problema de múltiplas determinações e as intervenções para sua redução perpassam diversos atores dos sistemas públicos, da sociedade e do sistema econômico. Ações do setor saúde, devem ser complementadas pelos órgãos de trânsito, pela educação, planejamento urbano, entre outros. Reconhecendo a complexidade desses determinantes, ações propostas no plano de Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 (Plano de Dant) em diferentes eixos, que necessitam ser implementadas. , em diferentes eixos, devem ser implementadas.

Entre as ações propostas pelo plano de Dant, as que priorizam um trânsito mais seguro são: fomentar e apoiar iniciativas intersetoriais entre governo e sociedade civil que priorizem a segurança viária, transporte e trânsito seguros, sinalização, proteção das rodovias, na perspectiva de sistemas seguros, incluindo a especificação de segurança na aquisição de veículos de passeio, transporte de carga e de passageiros.

Para intervenções mais efetivas, é relevante que as informações disponíveis representem a realidade. Nesse sentido, uma das maiores contribuições da Saúde está na melhoria da qualificação do preenchimento da causa do óbito, pois quanto mais a informação for fidedigna e em tempo oportuno, mais assertiva será a tomada de decisão pelos gestores.

O setor saúde tem sido vinculado ao tema da segurança viária em função da necessidade de resposta com o foco na atenção às lesões

decorrentes dos acidentes de trânsito. Contudo, mais do que essa função precípua, a saúde aporta à abordagem do trânsito os rigores do olhar epidemiológico para qualificação da informação. Ela se soma também aos esforços da segurança pública e da gestão do setor dos transportes com o olhar proativo da promoção da saúde, com sua atenção aos determinantes sociais, e uma capacidade singular de articular com outras áreas envolvidas, contribuindo com a evolução do conceito de prevenção da morbimortalidade no trânsito para uma visão ampla, de mobilidade sustentável.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas – NBR 10697: **Pesquisas de Sinistros de Trânsito Terminologia**. Rio de Janeiro, p.16. 2020.

BRASIL. Ministério da Saúde. /Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito**. 332 p. - Brasília, 2017.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivelton Pires, **Balanco da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil** . BRASÍLIA, 2023).

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. **DNIT alerta para os perigos de beber e dirigir**. Brasília, 2024.

MALTA, D.C. et al. **Probabilidade de Morte Prematura por Doenças Crônicas não Transmissíveis**, Brasil e regiões, projeções para 2025. Revista Brasileira de Epidemiologia, v.22, 2019.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Estatística - Frota de veículos. Disponível em: Estatísticas – Frota de Veículos – Senatran – Ministério da Infraestrutura ([www.gov.br](http://www.gov.br)) [acesso 07 de abril de 2025]

Silva CLN, et al. Mortalidade de motociclistas com lesões traumáticas resultantes de acidentes de trânsito na cidade de São José dos Campos, em 2015: Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília, 29(5):e 2020133, 2020.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Road traffic injuries**. 2022 [acesso 30 julho 2024]. Disponível em: [https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1).

**SUBSECRETARIA DE VIGILÂNCIA À SAÚDE (SVS)**

Fabiano dos Anjos Pereira Martins

**DIRETOR DE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA**

Juliane Maria Alves Siqueira Malta

**GERÊNCIA DE VIGILÂNCIA DE DOENÇAS E AGRAVOS NÃO TRANSMISSÍVEIS E PROMOÇÃO DA SAÚDE - GVDANTPS**

Mélquia da Cunha Lima

**Elaboração:**

Área Técnica de Acidentes

Carla Surama Barbosa de Oliveira

Ludmila Amábele Syrio e Oliveira Herrmann

Tatiana Lima dos Santos Roque

**Revisão:**

Kelva Karina Nogueira de Carvalho de Aquino

Mélquia da Cunha Lima

**Endereço:**

SEPS 712/912 Bloco D

Asa Sul

CEP: 70.390-125

Brasília - DF