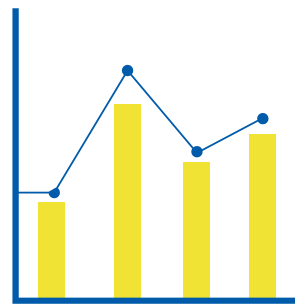


BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO 2026

Nº 04

Morbimortalidade por Sinistros de Trânsito:
Internações Hospitalares e Óbitos,
em Alagoas (2021-2025).



INTRODUÇÃO

As lesões decorrentes de sinistros de trânsito constituem um relevante problema de saúde pública, sendo responsáveis por elevados índices de morbimortalidade e impactos sociais e econômicos em todo o mundo. Estima-se que, anualmente, cerca de 1,19 milhão de pessoas morram e entre 20 e 50 milhões sofram lesões não fatais, muitas com sequelas permanentes (Organização Mundial da Saúde, 2023). Esses eventos estão entre as principais causas de morte global e geram custos expressivos para os sistemas de saúde e para o desenvolvimento dos países.

No Brasil, o problema também apresenta grande magnitude, com mais de 37 mil óbitos registrados em 2022, além de impactos econômicos estimados entre 1% e 3% do Produto Interno Bruto (IPEA, 2020; Brasil, 2023). Observa-se maior ocorrência entre homens jovens, especialmente motociclistas e indivíduos em situação de maior vulnerabilidade social (Brasil, 2023).

O movimento Maio Amarelo destaca-se como estratégia de mobilização social para incentivar comportamentos mais seguros no trânsito. Implementado no Brasil em 2014, está alinhado à Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021–2030 e ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), reforçando ações de educação e prevenção (Organização das Nações Unidas, 2021; Brasil, 2018).

No cenário nacional, persistem desigualdades regionais, com aumento de óbitos nas regiões Norte e Nordeste. Em Alagoas, observa-se crescimento das mortes por sinistro de transporte terrestre, especialmente entre motociclistas (Brasil, 2023).

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
1. MÉTODO.....	3
2. FROTA DE VEÍCULO.....	4
3. MORBIDADE HOSPITALAR.....	6
4. MORTALIDADE.....	9
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	15
6. REFERÊNCIAS.....	17

Equipe Técnica

Aryanna Vanessa Gomes Timóteo Bulhões

Revisão

Amanda Baltazar França

Renata Tenório Passos Acioli Alves Pinto

Waldinea Maria da Silva



Secretaria de Estado da Saúde

Secretaria Executiva de Vigilância em Saúde

Superintendência de Vigilância e Controle de Doenças

Gerência de Vigilância e Controle de Doenças Não Transmissíveis

Assessoria Técnica de Vigilância de Causas Externas

Av. da Paz, nº 1068, Jaraguá. Anexo 5. Sala 102.

E-mail: gdantalagoas@saude.al.gov.br

Site: www.saude.al.gov.br/sevisa

1.MÉTODO

Trata-se de um estudo descritivo, retrospectivo e de abordagem quantitativa que teve como objetivo descrever a frota de veículo e a morbimortalidade decorrente de sinistro de trânsito no estado de Alagoas no período de 2021 a 2025, considerando o perfil das vítimas e os padrões de ocorrência desses eventos.

Para a análise, foram utilizados dados secundários provenientes do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), sendo selecionados os códigos CID-10 V01 a V89, referentes a óbitos por sinistro de transporte terrestre e demais lesões de trânsito registradas no estado de Alagoas durante o período estudado. Foram consideradas variáveis relacionadas ao perfil sociodemográfico das vítimas (idade, sexo, ocupação, escolaridade) e ao modo de transporte envolvido no sinistro (motocicleta, automóvel, caminhão, ônibus, bicicleta, pedestre).

Para avaliação das internações hospitalares por Acidente de Transporte Terrestre (CID-10 V01 a V89) foi utilizado os dados secundários do Sistema de Internações Hospitalares (SIH), disponíveis no sítio DataSUS, sendo selecionadas as internações ocorridas em território alagoano, também entre os anos de 2021 a 2025. Os dados referentes à frota de veículos e número de condutores habilitados foram os disponibilizados pelo Ministério dos Transportes através do Registro Nacional de Condutores Habilitados, e os dados populacionais foram os disponibilizados pelas estimativas da RIPSa (Rede Interagencial de Informações para a Saúde) e Ministério da Saúde também disponíveis no sítio DataSus.

A organização, filtragem e tabulação dos dados foram realizadas utilizando o software Tabwin, versão 4.1.5, enquanto a construção de gráficos, tabelas ocorreu por meio do Microsoft Excel® 2010.

2. FROTA DE VEÍCULO

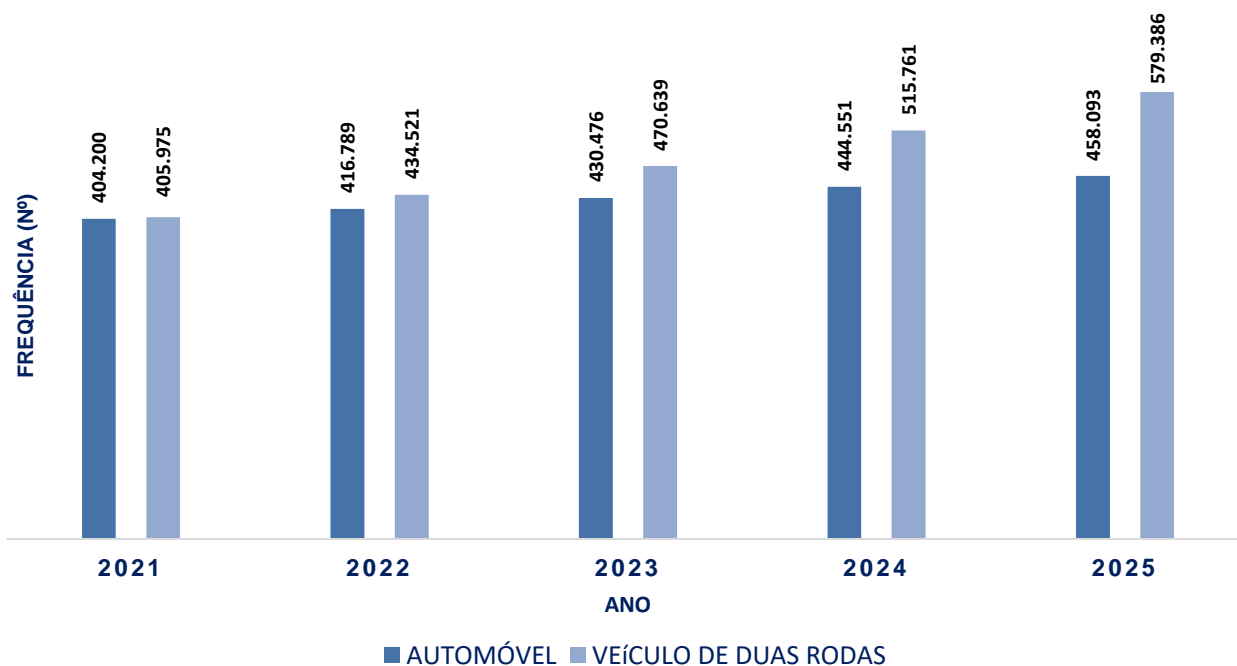
Em Alagoas, dados do Ministério dos Transportes através das estatísticas de frota de veículo da Secretária Nacional de Trânsito – SENATRAN, referentes ao período de 2021 a 2025 indicam que a frota de veículos de duas rodas composta por motocicletas, motonetas e ciclomotores tem apresentado crescimento mais acelerado em comparação a frota de automóveis (Brasil, 2024).

Considerando a soma dessas três categorias, a frota de veículos de duas rodas passou de 405.975 unidades em 2021 para 564.296 em 2025, o que representa um crescimento aproximado de 39,0% no período. Já a frota de automóveis cresceu de 404.200 em 2021 para 458.093 em 2025, registrando um aumento de cerca de 13,3% no mesmo intervalo, conforme apresentado no Gráfico 1.

Em 2021, os veículos de duas rodas já apresentavam leve predominância, representando aproximadamente 50,1% do total entre automóveis e veículos de duas rodas, enquanto os automóveis correspondiam a cerca de 49,9%. Essa diferença se ampliou ao longo dos anos analisados. Em 2025, os veículos de duas rodas passaram a representar 55,2% da frota, enquanto os automóveis correspondem a 44,8%, evidenciando uma mudança mais clara no perfil da frota do estado.

Esse crescimento mais acelerado pode estar associado a fatores como o menor custo de aquisição e manutenção, além da busca por meios de transporte mais econômicos e ágeis no deslocamento urbano. Soma-se a isso o aumento de atividades relacionadas a serviços de entrega e transporte por aplicativos, nos quais motocicletas, motonetas e ciclomotores são amplamente utilizados como meio de trabalho (Brasil, 2025).

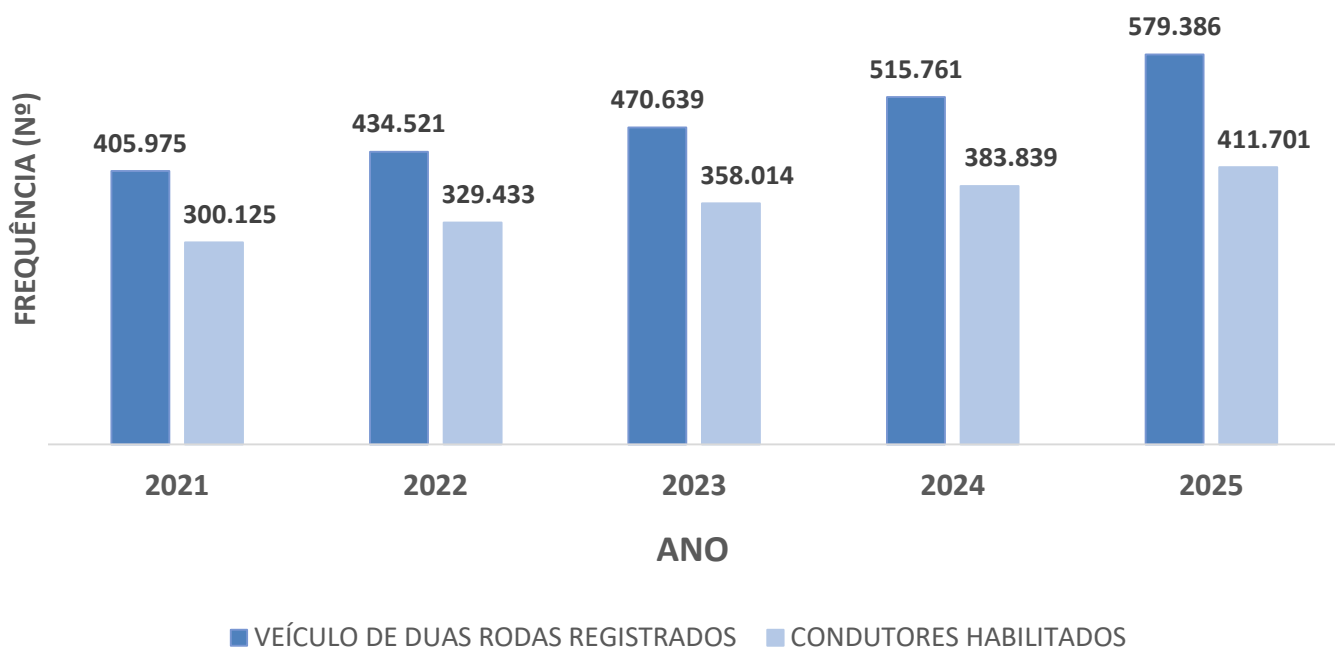
Gráfico 1 – Frequência absoluta da frota de automóveis e veículos de duas rodas (motocicletas, motonetas e ciclomotores) em Alagoas, 2021–2025.



Fonte: Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 11 mar. 2026.

Entre 2021 e 2025, observou-se crescimento contínuo tanto da frota de veículos de duas rodas quanto do número de condutores habilitados. O total de veículos passou de 405.975 para 579.386 (aumento de aproximadamente 43%), enquanto os condutores habilitados evoluíram de 300.125 para 411.701 (crescimento de cerca de 37%). Destaca-se que a expansão da frota ocorreu em ritmo superior ao da habilitação de condutores, ampliando a diferença absoluta entre esses indicadores ao longo do período. Esse descompasso pode refletir maior compartilhamento de veículos, uso intensificado para atividades laborais e possível circulação de condutores não habilitados, configurando um cenário que demanda atenção quanto aos potenciais impactos na segurança viária e na ocorrência de agravos relacionados ao trânsito.

Gráfico 2 – Frequência de veículos de duas rodas registrados em relação aos condutores habilitados (*) em Alagoas, 2021-2025.



Fonte: Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-quantidade-de-habilitados-denatran>. Acesso em: 27 abr. 2026.

*Contempla os condutores CNH A, AB, AC, AD, AE

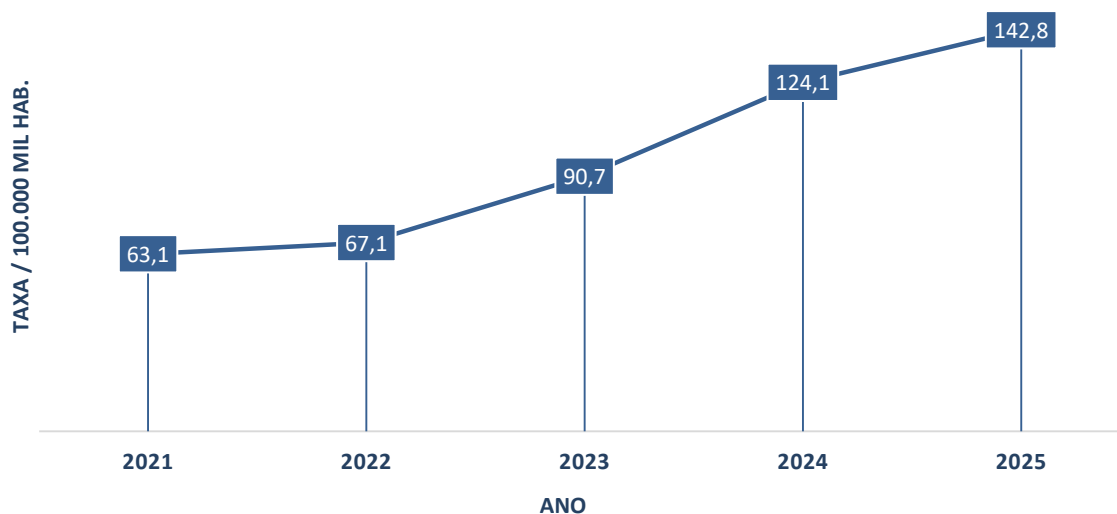
3. MORBIDADE HOSPITALAR

No período de 2021 a 2025, foram registradas 15.704 internações por sinistro de transporte terrestre na rede do Sistema de Informações Hospitalares do SUS em Alagoas, conforme dados disponíveis no sítio DATASUS.

Observa-se uma tendência de aumento nas taxas de internação hospitalar ao longo do período analisado. Em 2021, a taxa foi de 64,3 internações por 100 mil habitantes, passando para 68,0 em 2022 e 90,5 em 2023. O crescimento manteve-se em 2024, quando foi registrado o maior valor da série, com 123,9 internações por 100 mil habitantes. Em 2025, verificou-se discreta redução, com taxa de 119,5 internações por 100 mil habitantes, embora o indicador permaneça em patamar elevado quando comparado ao início do período, conforme apresentado no Gráfico 3.

Os dados do Gráfico 3 evidenciam tendência de aumento da morbidade hospitalar relacionada aos sinistros de transporte terrestre, evidenciando a importância desse agravo como problema de saúde pública no estado de Alagoas. Ressalta-se, portanto, a necessidade de manutenção e fortalecimento das ações de vigilância, prevenção e controle voltadas para a redução desses eventos e seus impactos na saúde da população.

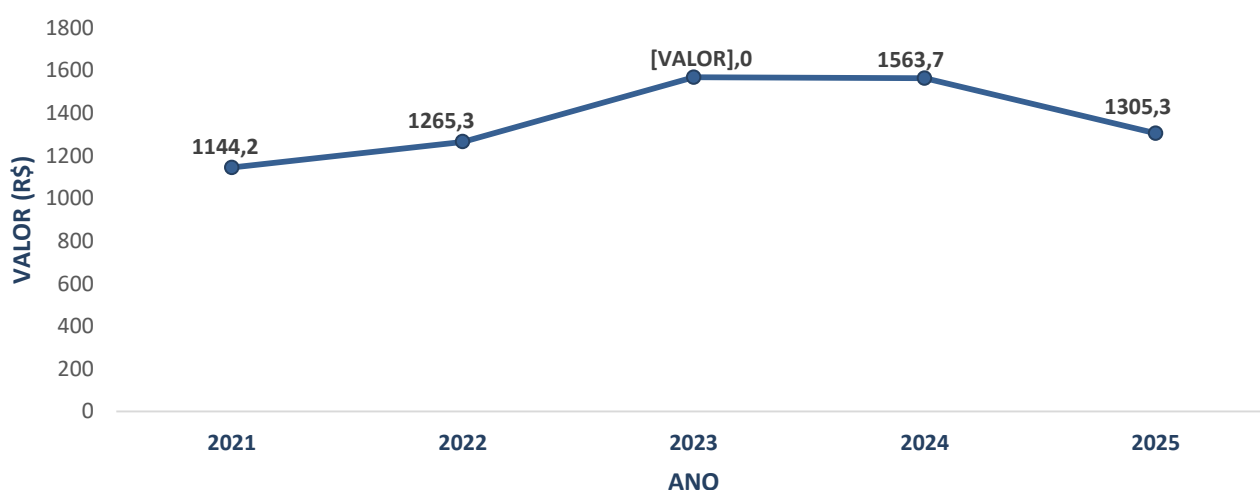
Gráfico 3 – Taxa de internação por 100 mil habitantes por sinistro de transporte terrestre. Alagoas, 2021–2025.



Fonte: SIH/SESAU/GDANT. Dados tabulados em abril/2026. Sujeitos à alteração.

No mesmo período analisado, os custos hospitalares na rede SUS em Alagoas foi de R\$ 21,8 milhões com internações por sinistro de trânsito. O custo médio por internação apresentou aumento até seu pico em 2023, com valor de R\$ 1.568,0, mantendo-se elevado em 2024 e seguido de leve redução para R\$ 1.305,3 em 2025, Gráfico 4. Esses valores acompanham o aumento das internações ao longo do quinquênio e evidenciam o impacto econômico dos sinistros de transporte sobre a rede hospitalar estadual.

Gráfico 4 – Valor médio por internação hospitalar decorrentes de sinistro de transporte terrestre em Alagoas, 2021–2025.

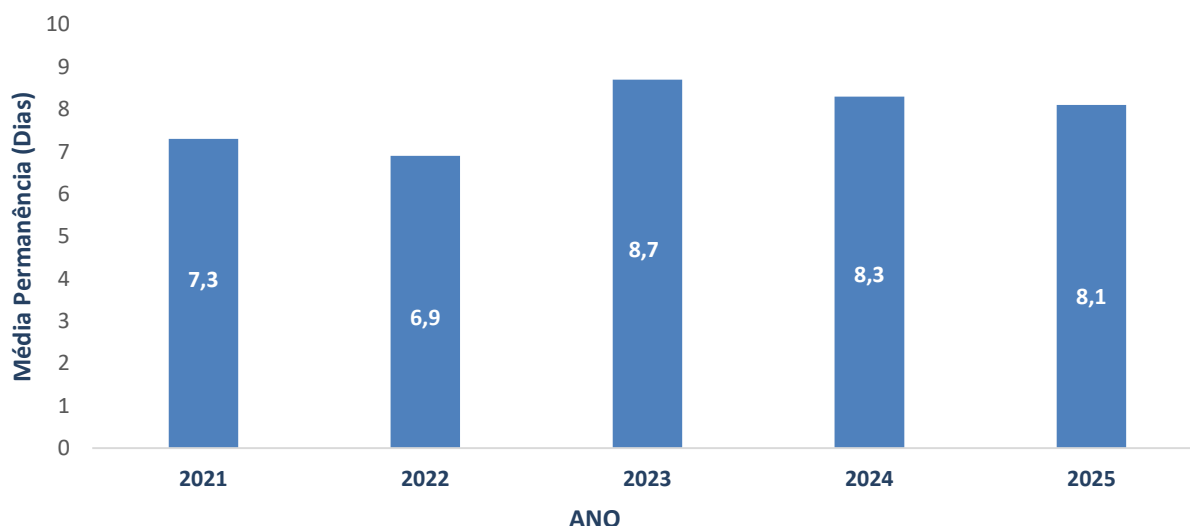


Fonte: SIH\SEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em abril/2026. Sujeitos à alteração.

A média de dias de internações também apresentou oscilação entre 2021 e 2025. Conforme demonstrado no Gráfico 5.

De forma geral, os dados indicam o pico da série em 2023, e diminuição da permanência a partir deste ano, sugerindo possíveis mudanças na gravidade dos casos ou na dinâmica da assistência hospitalar ao longo do período. Destaca-se a importância do monitoramento contínuo desse indicador, uma vez que a média de permanência hospitalar está diretamente relacionada à utilização de recursos do sistema de saúde e à carga assistencial associada às causas externas.

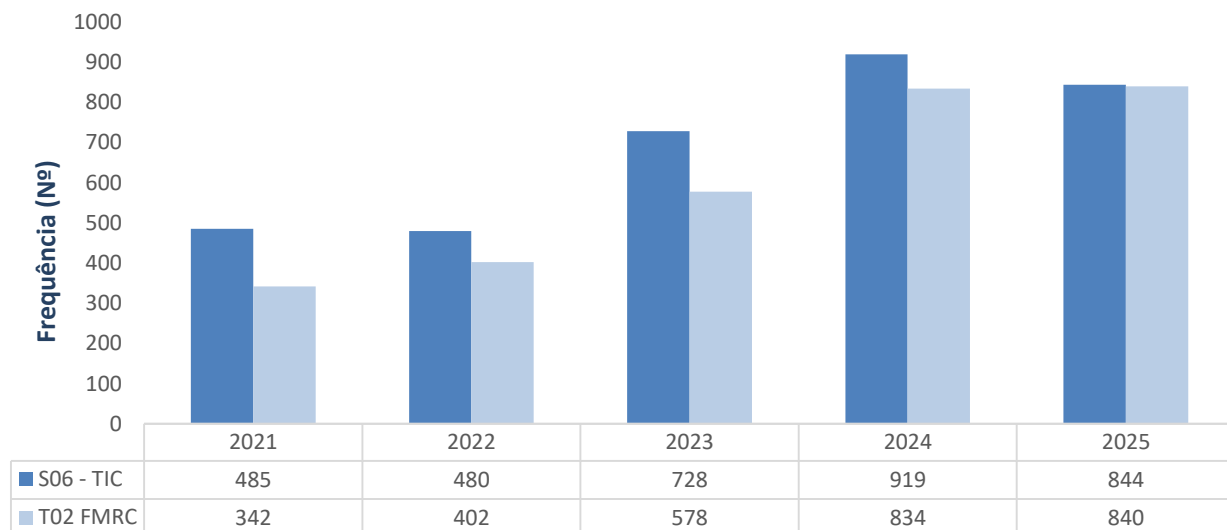
Gráfico 5 – Média de permanência (dias) por internações decorrentes de sinistro de transporte terrestre em Alagoas, 2021–2025.



Fonte: SIH\SEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em abril/2026. Sujeitos à alteração.

No Gráfico 6, observa-se tendência de aumento nas internações por sinistros de trânsito envolvendo traumatismo intracraniano e fraturas múltiplas pelo corpo ao longo do período analisado, evidenciando maior gravidade dos sinistros, com crescimento mais expressivo a partir de 2023. O traumatismo intracraniano manteve maior frequência durante toda a série histórica; entretanto, em 2025, os agravos apresentaram frequências semelhantes, evidenciando aumento importante dos casos de fraturas múltiplas. O pico ocorreu em 2024, podendo refletir aumento dos eventos traumáticos graves.

Gráfico 6 – Número de internações por sinistro de transporte terrestre tendo como causa principal Traumatismo intracraniano e Fraturas múltiplas pelo corpo em Alagoas, 2021–2025.



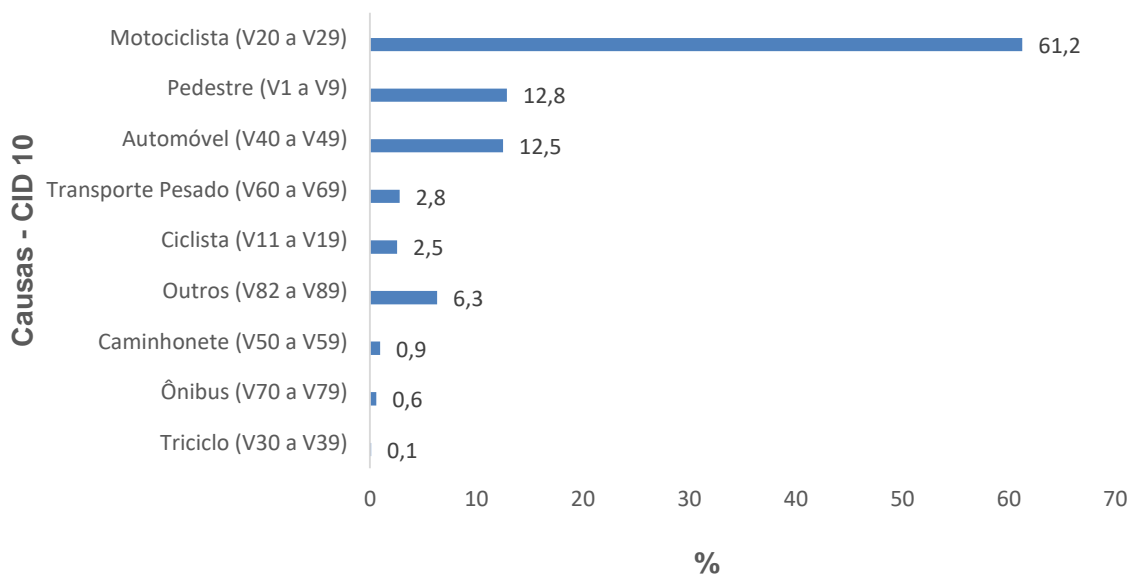
S06 TIC - Traumatismo intracraniano; T02 FMRC - Fraturas múltiplas pelo corpo.
 Fonte: SIH\SEVISA\SESAUVAL. Dados tabulados em abril/2026. Sujeitos à alteração.

4. MORTALIDADE

Nos últimos cinco anos, de 2021 a 2025, Alagoas registrou um total de 3.325 óbitos por ATT. Dentre esses, destaca-se que 61,3% dos óbitos envolveram motociclistas (código V20 a V29 da CID-10), configurando-se como o principal grupo afetado. Em seguida, os pedestres (V1 a V9) representaram 12,9% e os ocupantes de automóveis (V40 a V49) 12,5% dos casos fatais. Outros tipos de veículos, como ciclistas, transporte pesado, caminhonetes e ônibus, apresentaram proporções menores, enquanto a categoria "outros" (V82 a V89), que inclui veículos não especificados, respondeu por 6,3% do total, Gráfico 7. Esse dado sugere persistência de limitações no preenchimento adequado das informações nas Declarações de Óbito, o que pode comprometer as análises epidemiológicas.

De forma geral, o perfil observado aponta para a necessidade de priorização de ações direcionadas à redução de óbitos entre motociclistas, sem desconsiderar intervenções voltadas à proteção de pedestres e à melhoria da qualidade da informação, elemento essencial para o planejamento de políticas públicas eficazes.

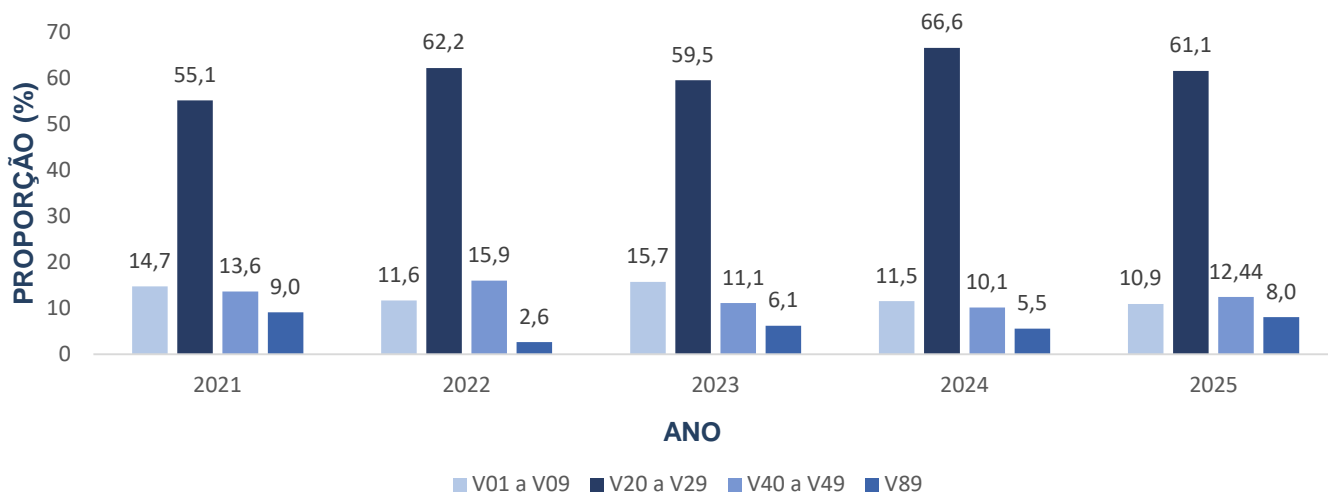
Gráfico 7 – Proporção de óbitos por sinistro, segundo tipo de transporte terrestre envolvido, conforme codificação da CID-10 ocorridos em Alagoas, 2021 a 2025.



Fonte: SIMSEVISA\SESAUVAL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão.

De acordo com o Gráfico 8, no estado de Alagoas, entre 2021 e 2025, a proporção de óbitos por sinistro de transporte terrestre foram predominantemente maior entre motociclistas (V20–V29) em todos os anos analisados, variando entre 55,1% e 66,6%. Entre os pedestres (V01–V09), as proporções oscilaram entre 10,9 e 14,7%. Os ocupantes de automóveis (V40–V49) apresentaram percentuais mais estáveis, variando de 12,4 e 13,6%. Já os casos classificados como veículo não especificado (V89) mostraram menor representatividade ao longo do período, com destaque para a redução em 2022 (2,6%) e posterior elevação para 8,0% em 2025.

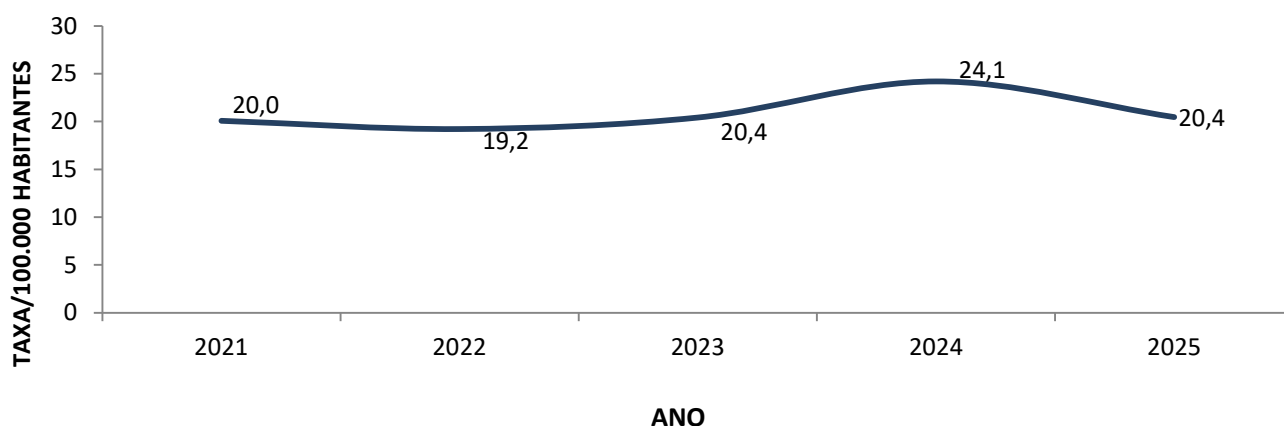
Gráfico 8 – Proporção de óbitos por sinistro de transporte terrestre, por ano, segundo os principais tipos de transporte envolvidos (CID-10), Alagoas, 2021–2025.



V01 a V09 – Pedestre; V20 a V29 – Motociclista; V40 a V49 – Automóvel; V89 – Veículo não especificado.
Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão.

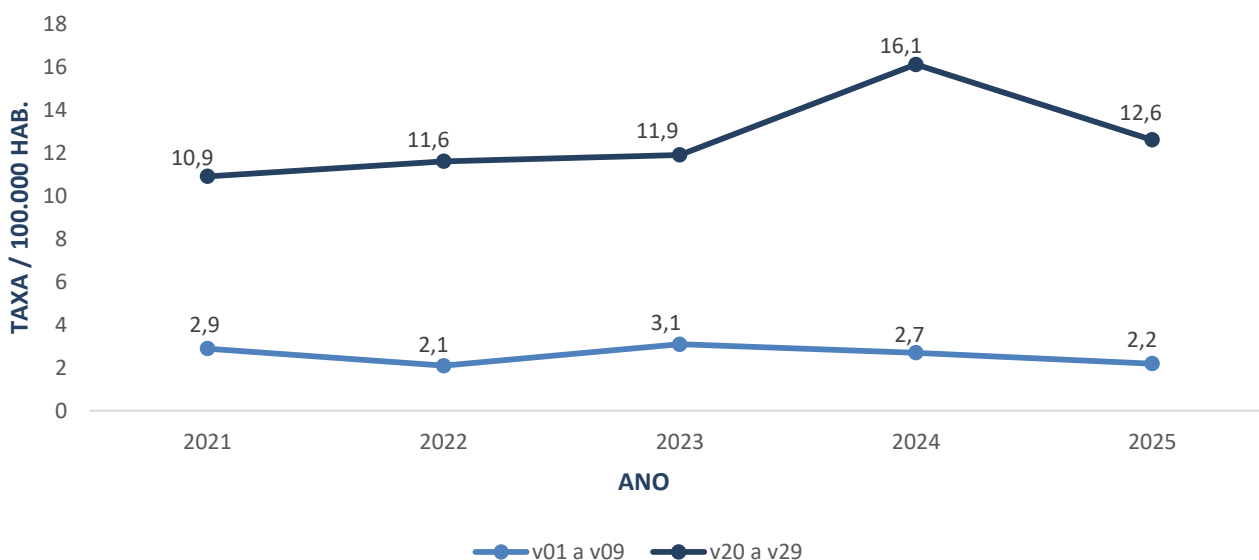
De acordo com os Gráficos 9 e 10, no estado de Alagoas, no período de 2021 a 2025, a taxa geral de mortalidade por sinistro de transporte terrestre apresentou relativa estabilidade, variando entre 19,2 e 24,1 óbitos por 100.000 habitantes. Ao analisar os principais grupos, observa-se que as taxas de mortalidade entre pedestres (V01–V09) oscilaram ao longo do período, com valores entre 2,1 e 3,1 óbitos por 100.000 habitantes, enquanto entre motociclistas (V20–V29) mantiveram-se superiores em todos os anos, variando entre 10,9 e 16,1. Os dados evidenciam maior magnitude das taxas entre motociclistas e indicam aumento expressivo em 2024, acompanhado de redução no ano subsequente.

Gráfico 9 – Tendência temporal da taxa de mortalidade por sinistro de transporte terrestre (V01 a V89) por 100.000 habitantes, ocorridos em Alagoas, no período de 2021 a 2025.



Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão.

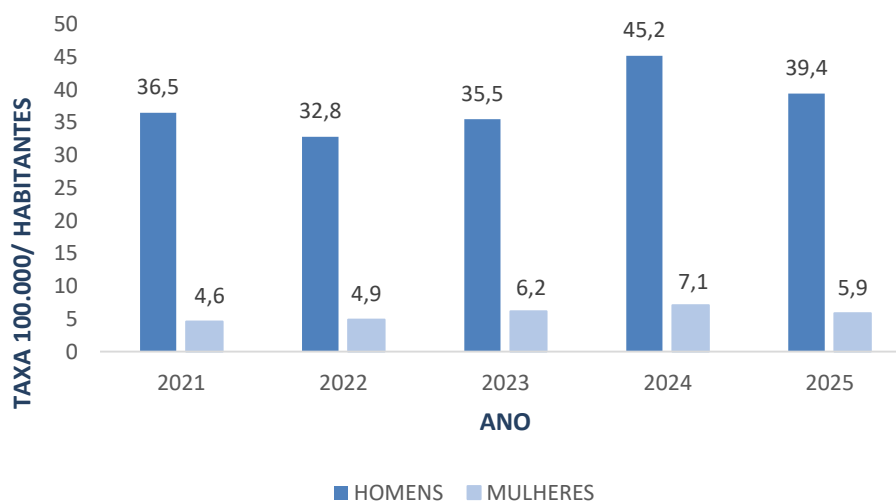
Gráfico 10 – Taxas de mortalidade por sinistro de transporte terrestre por 100.000 habitantes envolvendo pedestres (V01 a V09) e motociclistas (V20 a V29), conforme codificação da CID-10, ocorridos em Alagoas, 2021 a 2025.



Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão.

De acordo com o Gráfico 11, no estado de Alagoas, entre 2021 e 2025, a taxa de mortalidade por sinistro de transporte terrestre foi significativamente maior entre homens em todo o período, variando entre 36,5 e 45,2 óbitos por 100.000 habitantes. Entre as mulheres, as taxas permaneceram inferiores, variando entre 4,6 e 7,1 óbitos por 100.000. Esses dados evidenciam maior magnitude e variação das taxas no sexo masculino ao longo do período analisado.

Gráfico 11 – Taxa de mortalidade por sinistro de transporte terrestre segundo sexo, Alagoas, 2021 a 2025.

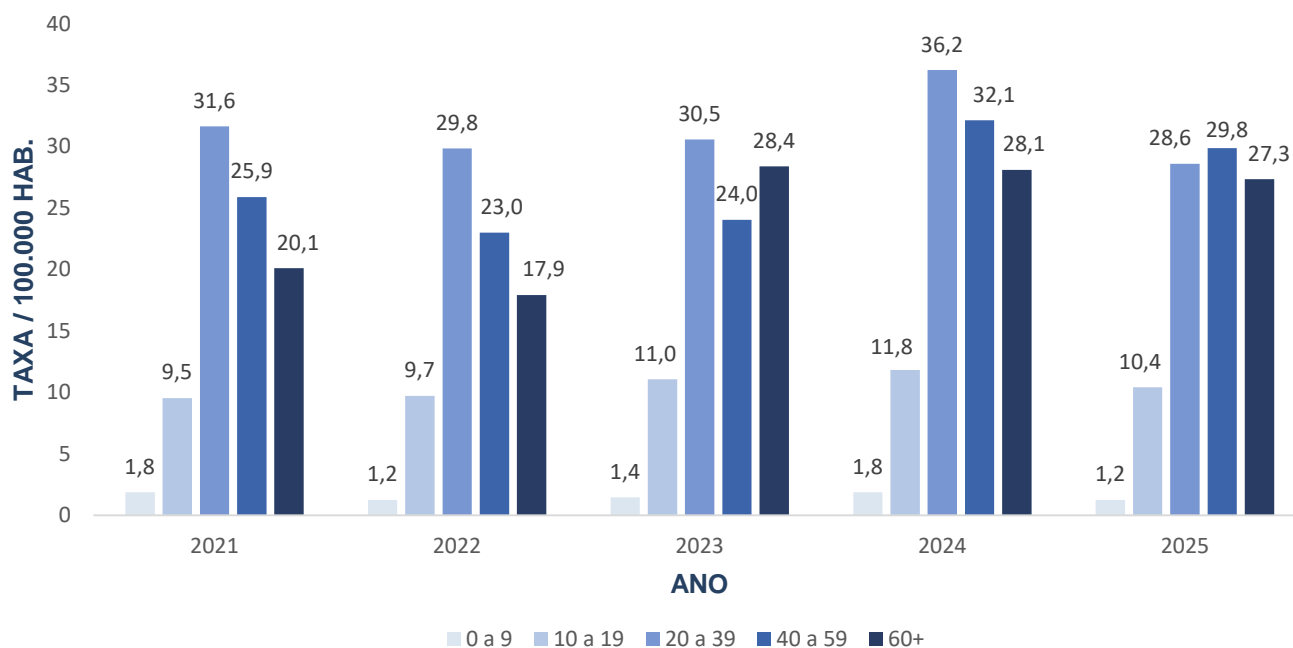


Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão.

A distribuição dos óbitos por faixa etária evidencia que as maiores taxas de mortalidade por sinistro de transporte terrestre foram observadas nas faixas etárias de 20 a 39 anos e 40 a 59 anos em todos os anos analisados. A faixa de 20 a 39 anos apresentou valores elevados, variando entre 28,61 e 31,6 óbitos por 100.000 habitantes. Entre indivíduos de 40 a 59 anos, as

taxas oscilaram entre 25,9 e 32,1. A população com 60 anos ou mais também apresentou valores relevantes, com aumento ao longo do período oscilando entre 27,3 e 28,1. As faixas etárias mais jovens (0 a 9 e 10 a 19 anos) mantiveram as menores taxas durante todo o período, conforme apresentado no Gráfico 12. Observa-se, portanto, maior concentração dos óbitos nas faixas etárias entre 20 e 59 anos, com elevação geral até 2024 e redução no ano subsequente.

Gráfico 12 – Taxa de mortalidade por sinistro de transporte terrestre por 100 mil habitantes, segundo faixa etária, Alagoas, 2021–2025.



Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em março/2026. Sujeitos à revisão

Conforme a tabela 1, os dados por raça/cor entre 2021 e 2025 evidenciam que a maior frequência dos óbitos ocorre entre pessoas pardas em todos os anos analisados, com variação entre 579 a 770 casos, mantendo-se como o grupo predominante ao longo da série histórica. De forma geral, o perfil evidencia predominância de ocorrências entre pessoas pardas e estabilidade ou redução nos demais grupos ao longo do período analisado.

Destaca-se que a elevada proporção de registros classificados como “parda” pode refletir, além da composição populacional, possíveis limitações relacionadas ao preenchimento e à autodeclaração do campo raça/cor, incluindo padronização automática em sistemas de informação e heterogeneidade na coleta desses dados, fatores que podem influenciar a distribuição observada (Coelho,2023).

Tabela 1 – Taxa de mortalidade por sinistro de transporte terrestre, segundo raça/cor, Alagoas, 2021–2025.

Raça/Cor	2021	2022	2023	2024	2025
Branca	10	15	15	20	20
Preta	7	7	7	6	4
Amarela	0	2	0	0	0
Parda	640	579	639	770	651
Indígena	0	1	2	4	4
Não informado	7	10	15	8	5

Fonte: SIMSEVISA\SESAU\AL. Dados tabulados em abril/2026. Sujeitos à revisão.

De acordo tabela 2, os dados das Regiões Sanitárias de Alagoas no período de 2021 a 2025 mostram variações importantes, com tendência geral de aumento da taxa de mortalidade até 2024, seguida de redução em 2025 na maioria das regiões. Em 2024, observa-se um pico expressivo em várias regiões, com destaque para a 10ª Região Sanitária (45,3), a 7ª (37,1) e a 9ª (31,9). No ano seguinte, há redução em grande parte das regiões, especialmente na 8ª Região (de 32,4 para 18,8) e na 2ª Região (de 26,7 para 16,8), o que pode indicar melhora no cenário ou efeito de intervenções. Apesar disso, algumas regiões permanecem com valores elevados em 2025, como a 9ª (36,2) e a 10ª Região (36,1), configurando áreas que demandam maior atenção das ações de vigilância. A 1ª Região Sanitária mantém os menores valores ao longo de toda a série, com pouca variação. De modo geral, observa-se um padrão heterogêneo entre as regiões, com oscilações ao longo dos anos e necessidade de monitoramento contínuo, especialmente nas áreas com indicadores mais elevados.

Tabela 2 – Taxa de mortalidade por acidente de transporte terrestre por 100 mil habitantes, segundo as Regiões de Saúde, Alagoas, 2021-2025.

Regiao Res - AL	2021	2022	2023	2024	2025
2701 1ª Região Sanitária	11,5	12,9	13,0	11,7	13,6
2702 2ª Região Sanitária	24,2	17,4	18,6	26,7	16,8
2703 3ª Região Sanitária	20,2	17,4	17,5	29,3	18,7
2704 4ª Região Sanitária	22,5	18,0	15,1	15,2	16,9
2705 5ª Região Sanitária	19,6	19,3	25,8	26,0	21,9
2706 6ª Região Sanitária	17,6	20,3	21,4	29,4	21,0
2707 7ª Região Sanitária	30,3	24,7	29,2	37,1	29,1
2708 8ª Região Sanitária	29,1	30,4	20,7	32,4	18,8
2709 9ª Região Sanitária	25,2	17,9	33,6	31,9	36,2
2710 10ª Região Sanitária	26,1	26,8	31,5	45,3	36,1

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados evidenciam que os sinistros de trânsito constituem um importante problema de saúde pública no estado de Alagoas, com impacto crescente sobre a morbimortalidade, a demanda por serviços hospitalares e os custos associados ao Sistema Único de Saúde (SUS). Observa-se que a expansão acelerada da frota de veículos de duas rodas, no período de 2021 a 2025, especialmente motocicletas, ocorreu em ritmo superior ao crescimento da frota de automóveis e das habilitações na categoria correspondente, configurando um cenário de possível aumento da exposição ao risco no trânsito.

Esse descompasso entre frota e habilitação, associado à maior vulnerabilidade dos usuários de motocicletas, contribui para a manutenção de elevados índices de internações e óbitos, especialmente entre adultos jovens do sexo masculino. Tal perfil epidemiológico reforça a relação entre mobilidade urbana, condições socioeconômicas e padrões de utilização de veículos de menor custo e maior risco, como motocicletas, frequentemente empregadas em atividades laborais e de transporte por aplicativos (Brasil, 2025).

No âmbito da morbidade hospitalar, observa-se tendência de aumento das internações hospitalares, durante todo o período analisado. A permanência hospitalar e os custos assistenciais demonstram impacto significativo sobre a rede de saúde, evidenciando que os sinistros de trânsito não se limitam à mortalidade, mas também geram importante carga de incapacidade temporária e permanente, além de pressão sobre leitos hospitalares e recursos financeiros do sistema.

Em relação à mortalidade, destaca-se a persistência da predominância dos motociclistas como principais vítimas fatais, seguidos por pedestres e ocupantes de automóveis. A concentração dos óbitos em indivíduos de 20 a 59 anos reforça o impacto socioeconômico do agravo, uma vez que acomete principalmente a população em idade produtiva, com repercussões diretas na produtividade, renda familiar e estrutura social.

A análise territorial evidencia desigualdades importantes entre os municípios, com concentração de óbitos em áreas urbanas e de maior densidade populacional, como Maceió e Arapiraca, além de municípios do interior com altas taxas de mortalidade proporcional. Esse padrão sugere influência de fatores como fluxo viário intenso, infraestrutura rodoviária heterogênea, fiscalização desigual e diferentes níveis de acesso a serviços de urgência e emergência.

Essas fragilidades, associadas a problemas na integração entre sistemas de informação, contribuem para inconsistências e subnotificação dos dados. Nesse contexto, a literatura des-

taca a necessidade de qualificação contínua do preenchimento da DO e do aprimoramento dos sistemas de informação em saúde, a fim de fortalecer a vigilância epidemiológica e subsidiar a formulação de políticas públicas mais eficazes (Brasil 2020; Brasil 2025).

Diante desse cenário, recomenda-se o fortalecimento das ações de vigilância epidemiológica por meio da qualificação contínua dos sistemas de informação (SIM e SIH), assegurando maior completude, consistência e integração dos dados. Reforça-se também a necessidade de capacitação permanente dos profissionais responsáveis pelo preenchimento da Declaração de Óbito, com vista à melhoria da qualidade das informações. Recomenda-se, ainda, a intensificação de campanhas educativas permanentes, direcionadas prioritariamente aos grupos com maiores taxas de morbimortalidade, com foco na promoção de comportamentos seguros no trânsito. Sugere-se o fortalecimento da fiscalização de trânsito, especialmente no que se refere à condução sem habilitação adequada e ao cumprimento das normas de segurança viária. Por fim, destaca-se a importância de investimentos estruturais em mobilidade urbana segura, incluindo a melhoria da sinalização viária, a requalificação de vias urbanas e rodovias e a adoção de políticas públicas que reduzam a exposição ao risco no trânsito, contribuindo para a redução sustentada da morbimortalidade por sinistro de transporte terrestre.

6. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Silvânia Suely Caribé de Araújo; MELLO JORGE, Maria Helena Prado de. Mortalidade e anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte no Brasil, 2013. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 50, p. 59, 2016. DOI: 10.1590/S1518-8787.2016050006465. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/36Qqhwm69JdgYb87vmYgkSr/>. Acesso em: 10 mar. 2026.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Brasília: Presidência da República, 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Saúde. *DATASUS: informações de saúde (TabNet)*. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2025. Disponível em: <https://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude-tabnet/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). *Estatísticas da frota de veículos no Brasil*. Brasília: SENATRAN, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito>. Acesso em: 10 abr. 2026.

COELHO, Rony; REMÉDIOS, Jéssica; NOBRE, Victor; MREJEN, Matias. O quesito raça/cor no DataSUS: evolução e determinantes da completude. Instituto de Estudos para Políticas de Saúde (IEPS), Nota Técnica n. 30, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://ieps.org.br/nota-tecnica-30/>. Acesso em: 26 abr. 2026.

BRASIL. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito no Brasil*. Brasília: IPEA, 2020.

BRASIL. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Mortalidade e morbidade das motocicletas e os riscos da implantação do mototáxi no Brasil*. Brasília: Ipea, 2025. Nota Técnica DIRUR n. 57. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/19614>. Acesso em: 09 abr. 2026.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. *Maior Amarelo: movimento de conscientização para redução de acidentes de trânsito*. São Paulo: ONSV, 2023. Disponível em: <https://www.onsv.org.br>. Acesso em: 10 abr. 2026.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. Geneva: United Nations, 2021. Disponível em: <https://www.un.org>. Acesso em: 10 abr. 2026.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization, 2023. Disponível em: <https://www.who.int>. Acesso em: 10 abr. 2026.

RIOS, Polianna Alves Andrade et al. Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência e diferenciais entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, v. 22, e190054, 2019. DOI: 10.1590/1980-549720190054. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbepid/a/GPh8zYny4qjzHdmdSbf3MfG/>. Acesso em: 31 mar. 2026.

SOUZA, E. R. et al. Magnitude e evolução temporal das lesões e mortes no trânsito: análise dos padrões de agravos. *Ciência & Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 30, n. 10, e15372025, 2025. DOI: 10.1590/1413-812320253010. Disponível em: <https://www.scielosp.org/article/csc/2025.v30n10/e15372025/>. Acesso em: 31 mar. 2026.



maio amarelo
NO TRÂNSITO, ENXERGAR O OUTRO É SALVAR VIDAS

Secretaria de Estado
da Saúde

