



BRASIL: DADOS GERAIS*

POPULAÇÃO
211,6 milhões

FROTA DE VEÍCULOS
119,2 milhões

NÍVEL DE RENDA
Média alta

GDP
2.17 trillion USD

MUNICÍPIOS
5,570

Número de mortes
no trânsito
34.881

Mortes por 100 mil
habitantes
16.48

Mortes por 10 mil
veículos
2.93

Mortes por bilhão de
quilômetros percorridos (2020)
32.75

*2023

EVOLUÇÃO DA MORTALIDADE NO TRÂNSITO

DESEMPENHO DO BRASIL AO LONGO DAS DUAS DÉCADAS

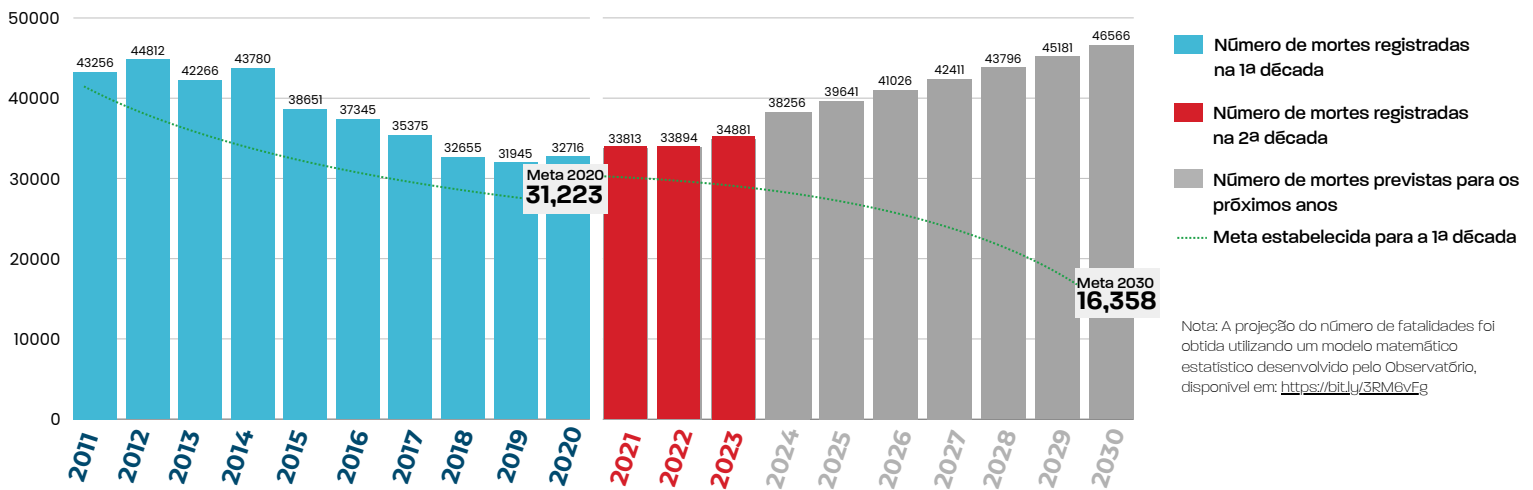


Fig. 1: Evolução do número de mortes no trânsito no Brasil entre 2011 e 2023, Previsões até 2030 e Metas da 1ª e 2ª Década Global de Ação para a Segurança no Trânsito

Início da 1ª
Década de
Segurança
Viária 2011

Lei da
Mobilidade
Urbana 2012

Tolerância
Zero para
beber e dirigir
2013

Início do
movimento
Maio Amarelo
2014

Criação do
PNATRANS
2018

Faróis acesos
durante o dia
nas rodovias
2022

Beber e
dirigir
2016

Usar celular
enquanto
dirige: infração
grave

Desligamento
dos radares
nas rodovias
federais
2019

Pandemia
da covid-19
2020

Aumento dos
pontos na
habilitação
2021

Abolição das
aulas direção
noturna
2022

Após sucessivas reduções do número de mortes no trânsito desde 2014, em 2020, o Brasil retomou a tendência de crescimento. Apenas de 2022 para 2023, foram quase mil mortes a mais. A evolução do número de mortes no trânsito no período 2011-2023 pode ser visualizada na Fig. 1. Neste mesmo período, a frota de veículos cresceu quase 70%.

O Brasil finalizou a 1ª Década com um número de mortes 4,75% maior que a meta para 2020. Os dados mais recentes de 2023 indicam que é necessária uma redução de 53% para atingir a meta de 2030. Medidas positivas, como leis mais rígidas contra a condução sob efeito de álcool, o Plano Nacional de Segurança no Trânsito e o Movimento Maio Amarelo, contribuíram para a redução das fatalidades. No entanto, nos últimos anos, leis de trânsito mais brandas – como o aumento do limite de pontos na carteira de habilitação e a limitação da fiscalização de velocidade – enfraqueceram os esforços de monitoramento.

Ações de alto impacto, como o enfrentamento das velocidades inseguras e a priorização da segurança dos usuários vulneráveis da via, são essenciais para reverter essa tendência e reduzir as mortes no trânsito até 2030.



PERFIL DAS VÍTIMAS FATAIS

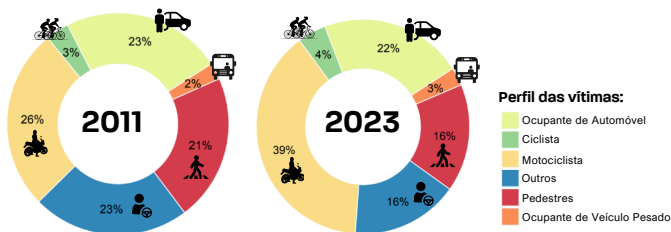


Fig. 2: Distribuição das mortes no trânsito por modal de transporte entre 2011 e 2023.

Em 2011, os usuários vulneráveis da via (motociclistas, ciclistas e pedestres) representavam 50% do total de vítimas, enquanto em 2023, eles representavam 59% do total de vítimas.

VEIC. LEVES VEIC. PESADOS MOTOCICLETAS

Evolução da frota de veículos entre 2011 e 2023		
Frota (milhões):	2011	2023
motocicletas:	209	383
Veículos Leves:	546	920
Veículos Pesados:	59	103

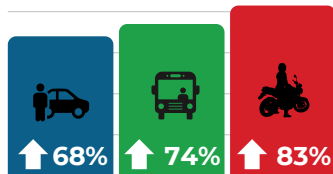


Fig. 3: Evolução da frota entre 2011 e 2023.

Na comparação entre 2011 e 2023, destaca-se o número de mortes de ocupantes de motocicleta que em 2023 foi o maior desde o início da 1ª Década, em 2011 (fig. 02).

Também pode-se observar que entre 2011 a 2023 a frota de motocicletas foi a que teve maior aumento no período (fig. 03).

FAIXA ETÁRIA E MODO DE TRANSPORTE

	1	4	3	13	49	58	79	113	123	106	86	72	65	23	30	3	1
Caminhão	1	4	3	13	49	58	79	113	123	106	86	72	65	23	30	3	1
Triciclo	0	0	1	3	3	4	4	2	1	4	3	6	2	3	4	0	4
Pedestres	80	61	67	136	247	293	325	383	419	468	486	472	488	479	421	348	402
Outros	58	36	60	313	601	574	535	534	614	419	446	388	311	291	199	155	118
Motocicleta	30	22	80	1.110	2.205	1.866	1.498	1.400	1.344	1.046	892	749	492	343	185	100	60
Bicicleta	5	14	50	109	61	74	66	81	109	125	144	145	140	138	114	69	64
Automóvel	112	89	101	348	665	737	741	731	712	665	566	557	447	397	317	184	196
Ônibus	1	1	2	6	5	11	7	6	11	9	12	10	9	5	5	2	4
Faixa etária	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80+

Fig. 4: Mortes no Trânsito em 2023 segundo faixa etária e modo de transporte

A Fig. 4 mostra que a maioria das vítimas fatais eram ocupantes de motocicletas na faixa etária de 20 a 24 anos, com 2.255 mortes em 2023, representando 58% das fatalidades nesse grupo etário. Também é notável o número de 878 mortes no trânsito entre crianças de 0 a 14 anos, em sua maioria ocupantes de carros, destacando a necessidade do uso adequado dos sistemas de retenção veicular.

PERFIL VÍTIMAS FATAIS DE OCUPANTES DE MOTOCICLETAS

Um estudo realizado pelo Observatório, utilizando dados desde 1996 e aplicando modelagem de regressão logística, identificou o perfil das vítimas fatais de ocupantes de motocicletas.

28%	18%	89%	152%
maior risco para pessoas de 20 a 29 anos	maior risco para pessoas negras	maior risco para pessoas c/ baixo nível escolaridade	+ risco p/ pessoas que vivem na Região Norte

CONTRASTES NACIONAIS

A situação da segurança no trânsito no Brasil, um país caracterizado por suas dimensões continentais, apresenta contrastes significativos em todo o território nacional. Esses contrastes ficam evidentes a partir da análise dos mapas nas Fig. 5 e Fig. 6, que mostram, respectivamente, a taxa de mortes no trânsito por 100.000 habitantes. Observa-se que as maiores taxas são atribuídas a três estados (Tocantins, Mato Grosso e Piauí), todos com uma taxa superior a 30 mortes por 100.000 habitantes, quase o dobro do valor nacional de 16,48 mortes por 100.000 habitantes.

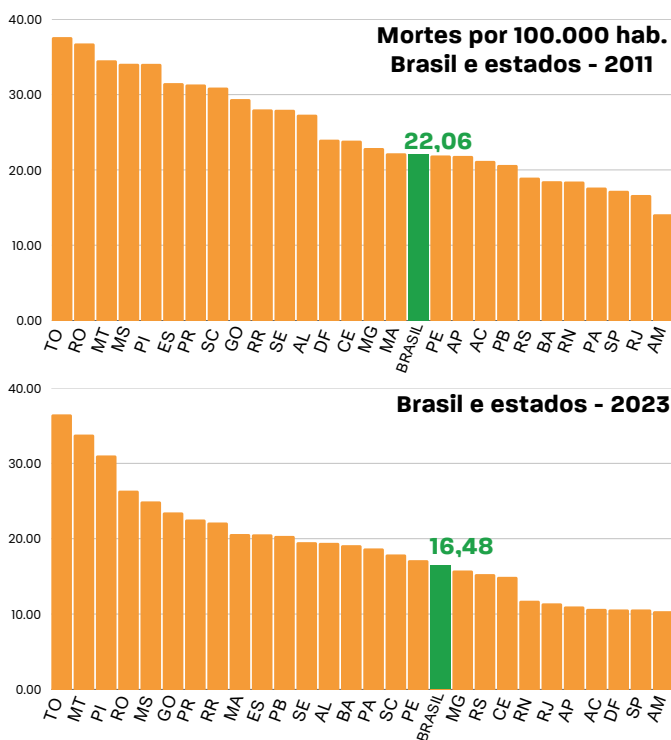


Fig. 5: Taxa de mortes no trânsito por 100.000 habitantes (2011 e 2023)

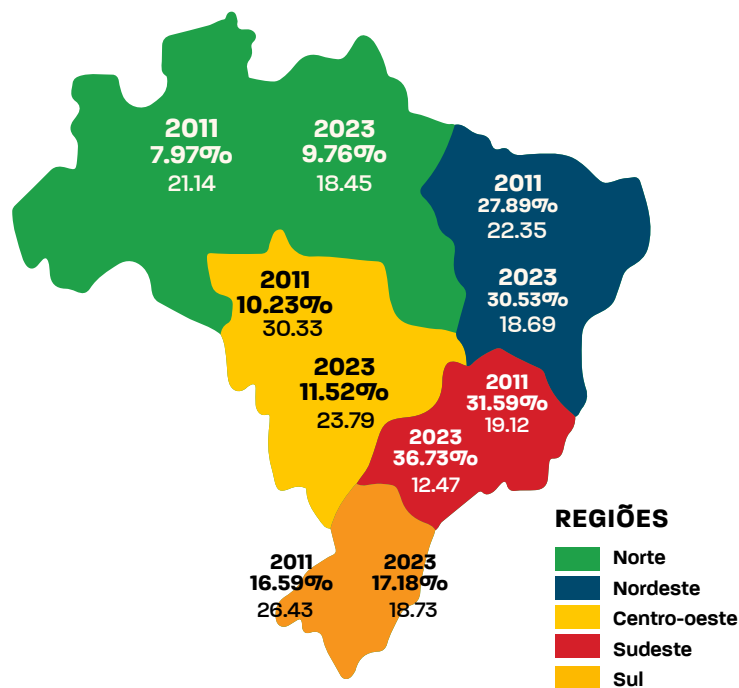


Fig. 6: Taxa de Mortes no Trânsito por 100.000 Habitantes (2011 e 2023), Separada por Região e Comparada à Taxa Nacional no Brasil

O PLANO NACIONAL PARA A REDUÇÃO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO



Em 2018, foi elaborado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), baseado nos princípios de Sistemas Seguros e Visão Zero, com horizonte de redução da mortalidade no trânsito até 2030. O Pnatrans é composto por um conjunto de mais de 50 ações organizadas em torno de 6 pilares. A execução das ações elencadas no Pnatrans tem enfrentado dificuldades, de modo que a maioria sequer foi iniciada ou não serão efetivadas nos prazos estabelecidos.

Ainda que não se disponha de um levantamento sistematizado do cumprimento das metas do Pnatrans, a partir de indicadores do desempenho da segurança viária provenientes de diferentes fontes, o Observatório avaliou o desempenho dos estados brasileiros em relação aos pilares do Pnatrans, conforme pode ser observado na Fig. 7.

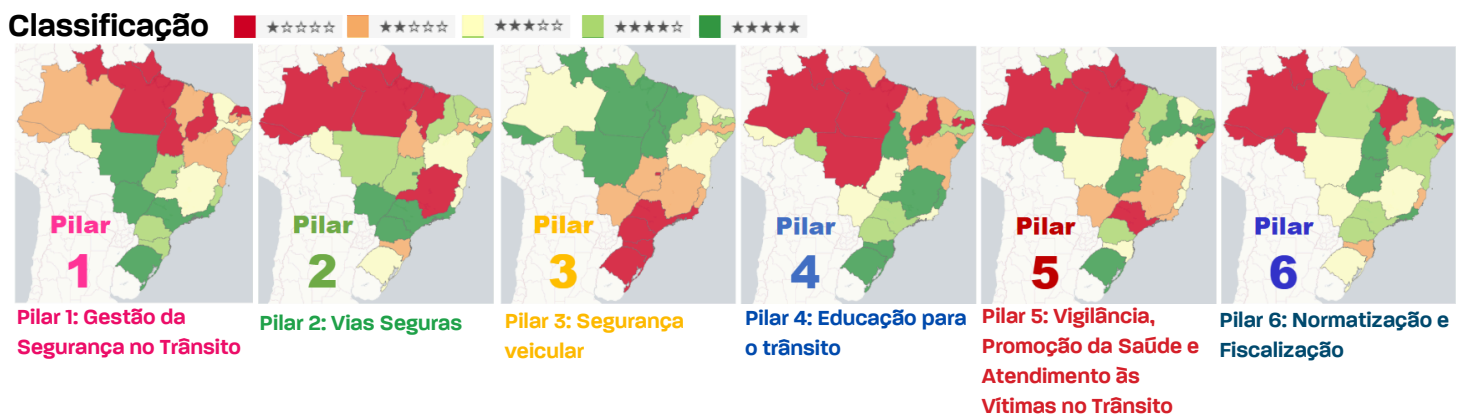


Fig. 7: Desempenho dos estados brasileiros de acordo com os pilares do Pnatrans.

LEGISLAÇÃO SOBRE COMPORTAMENTOS DE RISCO

Fator de risco	Critérios de Melhores Práticas da OMS
Velocidade	Limites urbanos são estabelecidos em 50 km/h ou menos e as autoridades locais podem modificar ainda mais esse limite.
Beber e dirigir	Existência de lei nacional, os níveis de álcool são definidos pelo BAC, os limites de álcool para a população geral de motoristas são $\leq 0,05$ g/dl e para motoristas novatos $\leq 0,02$ g/dl.
Uso de capacete	Existência de lei nacional que abrange todos os motociclistas, em todos os tipos de estrada e todos os tipos de motores, e o capacete deve estar afivelado e atender a um padrão.
Uso do cinto	Existência de lei nacional que se aplica a todas as posições de assento nos veículos.
Uso cadeirinhas infantis	Existência de lei nacional que estabelece que crianças até 10 anos de idade, ou 1,35 cm de altura, devem usar um sistema de retenção infantil que atenda a um padrão, além da proibição de crianças de uma idade/altura específica de se sentarem nos assentos da frente.

Fig. 8: Situação da legislação sobre velocidade (OMS, 2023)

O Brasil precisa revisar a legislação de velocidade no trânsito

80 Km/h → Área urbana 50 Km/h

De acordo com o Global Status Report on Road Safety mais recente publicado pela Organização Mundial da Saúde, o Brasil possui legislação adequada em relação a quatro comportamentos de risco: direção sob efeito de álcool, uso de capacete, uso de cinto de segurança e uso de sistemas de retenção infantil.

No entanto, a legislação sobre velocidade ainda precisa ser aprimorada para atender às recomendações da Organização Mundial da Saúde, pois existe lei federal estabelecendo limites de velocidade, mas esses limites são superiores a 50 km/h nas áreas urbanas. O limite de velocidade nas áreas urbanas é atualmente de 80 km/h no Brasil.



maioamarelo

O Movimento Maio Amarelo tem sensibilizado sobre a segurança no trânsito há mais de uma década, com o objetivo de reduzir acidentes, mortes e lesões graves no trânsito. A cada ano, a campanha une governo, iniciativa privada e a sociedade civil para promover um trânsito mais seguro. A participação de empresas, entidades e cidadãos é fundamental para fomentar uma cultura de respeito e responsabilidade nas vias.

A segurança no trânsito é uma responsabilidade coletiva, que exige conscientização, educação e políticas públicas eficazes. A colaboração é a chave para reduzir significativamente os sinistros e salvar vidas.

POR QUE MAIO?

Em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza.

O QUE É?

É um movimento internacional de conscientização para redução de sinistros de trânsito. O trânsito deve ser seguro para todos em qualquer situação.

POR QUE AMARELO?

O amarelo simboliza atenção e também a sinalização de advertência no trânsito.

OBJETIVO

Colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades

www.onsv.org.br/maioamarelo

O Movimento Maio Amarelo é a maior iniciativa de engajamento social para a segurança no trânsito em todo o mundo. Em 2024, ações foram registradas em mais de 30 países, alcançando milhões de pessoas em cinco continentes.

SOBRE O OBSERVATÓRIO

O Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV é uma organização brasileira sem fins lucrativos focada na redução de fatalidades no trânsito no Brasil. Fundada em 2014, a ONG atua como Consultora Especial do ECOSOC da ONU, alinhando seu planejamento estratégico aos planos nacionais e internacionais de segurança viária e trabalhando em três frentes principais:

PESQUISA, DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO

Profundidade técnica para análise e decisões precisas

IMPACTO SOCIAL

Foco em impactar a sociedade e incentivar uma mudança de comportamento

ADVOCACY

Influenciar decisões públicas em diferentes áreas, para promover um trânsito mais seguro por meio de ações políticas, econômicas, legais e sociais.



MANTENEDORES SOCIAIS

Os mantenedores são empresas comprometidas com práticas ESG que apoiam a transformação social por meio da mudança de comportamento no trânsito, promovida pelo Observatório. Além de fornecerem apoio financeiro, atuam como consultores na definição das agendas e ações estratégicas da organização, com o objetivo de representar a sociedade brasileira e reduzir o número de vítimas no trânsito.



@onsvoficial @maioamarelo



ACCESS: www.onsv.org.br