



Boletim Informativo: Programa Vida no Trânsito 2025



Editorial

Este boletim tem o objetivo de apresentar análise dos dados sobre os sinistros de trânsito ocorridos em 2025, quando 17.913 sinistros de trânsito foram registrados – incluindo colisões, capotamentos e atropelamentos. Desse total, 6.104 ocorrências resultaram em vítimas (34% do geral). Entre os sinistros com vítimas, registraram-se 7.093 pessoas feridas (com lesões leves, moderadas ou graves) – uma média de mais de uma pessoa ferida por acidente –, e 85 vítimas fatais.

A publicação é alusiva ao “maio amarelo”, movimento internacional de conscientização para redução de sinistros e mortes no trânsito.

A partir do tema “Desacelere, seu bem maior é a vida” a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU) e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) propõem ações de reflexão sobre a segurança no trânsito da capital gaúcha (PORTO ALEGRE, 2026).

A magnitude e transcendência dos sinistros de trânsito retratam alta carga de lesões e mortes, além do impacto social e econômico.

A proposta do Programa Vida no Trânsito tem como perspectiva que as ocorrências de sinistros que provocam lesões e morte podem ser prevenidas por intervenções de segurança no trânsito.

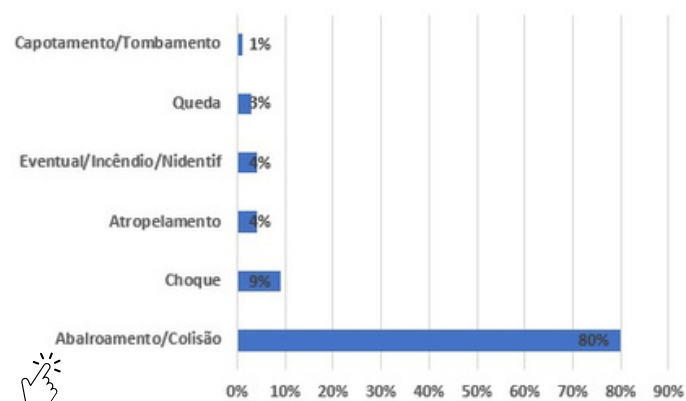
Dessa forma, análises dos fatores de risco são fundamentais para ações de planejamento que visam prevenir riscos e promover a segurança no trânsito, compreendida como uma responsabilidade multissetorial e de saúde pública (BRASIL, 2015).

Em Porto Alegre, o Programa Vida no Trânsito foi implementado no ano de 2012 com ações intersetoriais entre Secretaria Municipal da Saúde, Empresa Pública de Transporte e Circulação, o Departamento Estadual de Trânsito/RS e Secretaria Estadual de Saúde/RS.

O programa realiza análise de todos os sinistros com vítimas fatais a fim de identificar as circunstâncias e condutas de risco que resultam em sinistros e mortes e, a partir disso, são planejadas ações para prevenção de sinistros, melhoria na segurança viária, e consequentemente, a proteção à vida (PORTO ALEGRE, 2024).

Cenário Epidemiológico

Figura 1 – Distribuição do número total de sinistros de trânsito segundo a tipologia, Porto Alegre, 2025.



Fonte: Programa Vida no Trânsito

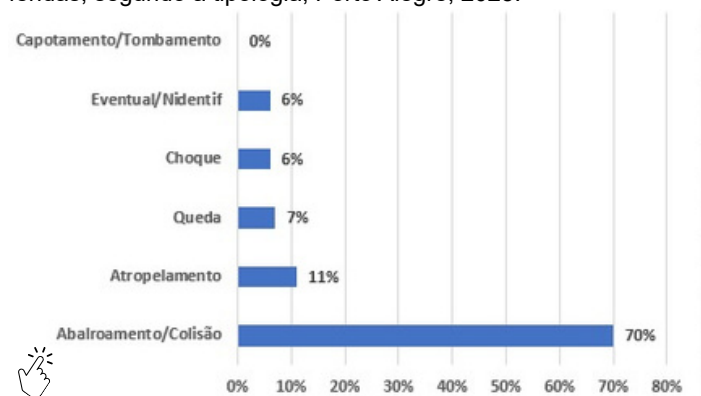
Os dados da Figura 1 referem-se aos sinistros de trânsito com vítimas feridas e apresentam o total de ocorrências segundo a tipologia dos acidentes.

Observa-se que 80% dos sinistros correspondem a abalroamentos/colisões entre veículos automotores, seguidos por choques contra objetos fixos (9%) e atropelamentos (4%).

Em Porto Alegre, porém, essa concentração é ainda mais expressiva, refletindo o intenso fluxo e a alta densidade veicular da capital.

Já os choques contra obstáculos fixos estão frequentemente associados ao excesso de velocidade e à perda de controle do veículo.

Figura 2 – Distribuição dos sinistros de trânsito com vítimas feridas, segundo a tipologia, Porto Alegre, 2025.



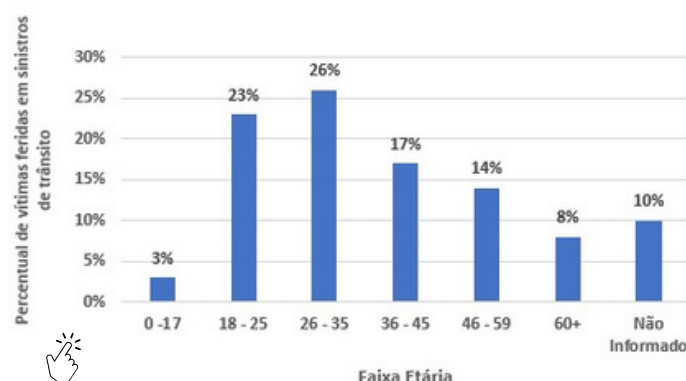
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Em relação às vítimas feridas, a tipologia de abaloamento/colisão entre veículos automotores, além de apresentar a maior ocorrência entre os sinistros de trânsito, também é a principal responsável pelo maior número de lesões, correspondendo a 70% dos feridos, conforme mostra a Figura 2.

Observa-se ainda que as lesões ou traumas decorrentes de atropelamentos representam 11% dos casos, enquanto as quedas de veículos correspondem a 7%.

Em menor proporção, aparecem os ferimentos causados por choque contra objeto fixo ou parado e por outras situações não especificadas, que juntos representam 6% dos casos.

Figura 3 - Distribuição das vítimas feridas em sinistros de trânsito segundo a faixa etária, Porto Alegre, 2025.



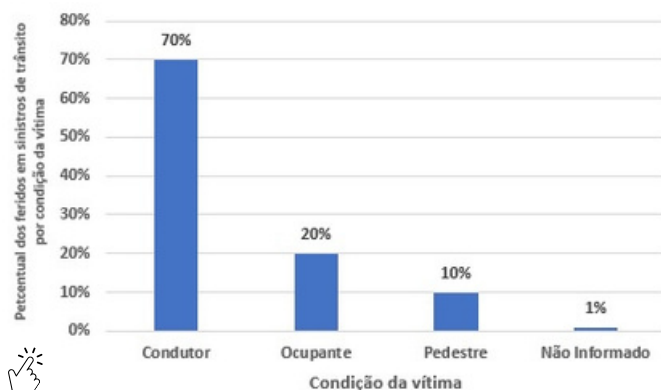
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Em relação à faixa etária dos feridos, observa-se maior concentração de vítimas entre 26 e 35 anos e entre 18 e 25 anos, correspondendo a 26% e 23% dos casos, respectivamente, conforme apresentado na Figura 3.

Destaca-se que a população com idade entre 18 e 35 anos se encontra, em sua maioria, em plena fase produtiva da vida.

Nesse contexto, os sinistros de trânsito assumem especial relevância, uma vez que podem resultar em lesões e traumas incapacitantes, com impactos significativos na qualidade de vida dos indivíduos, na produtividade econômica e nos sistemas de saúde e previdência social.

Figura 4 – Distribuição dos feridos em sinistros de trânsito por condição da vítima, Porto Alegre, 2025.



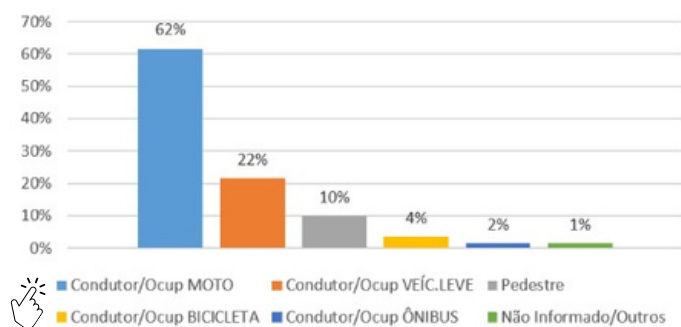
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

A Figura 4 mostra que a maior parte dos feridos encontrava-se na condição de condutor de veículo automotor (70%), seguida pelos ocupantes ou passageiros (20%). Os casos de atropelamento correspondem a 10% das vítimas feridas.

A predominância de condutores entre os feridos está associada à elevada taxa de motorização urbana e, principalmente, à expressiva participação dos motociclistas no trânsito.

Nos centros urbanos, os condutores de motocicletas encontram-se mais vulneráveis aos efeitos dos sinistros de trânsito, uma vez que possuem menor proteção física em comparação aos ocupantes de automóveis, ficando diretamente expostos à energia liberada durante o impacto.

Figura 5 – Distribuição da situação dos feridos segundo o tipo de veículo, Porto Alegre, 2025.



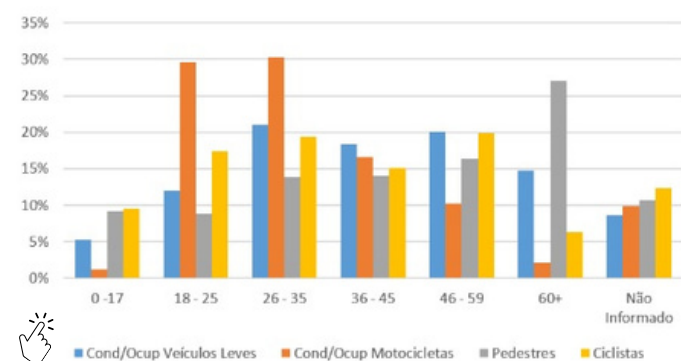
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Na figura 5 os resultados evidenciam a elevada vulnerabilidade dos usuários de motocicletas, que constituem o principal grupo de vítimas lesionadas nos sinistros de trânsito analisados.

Essa condição reforça a necessidade de implementação de ações específicas de prevenção e segurança viária voltadas a esse público, bem como aos ocupantes de veículos leves, que também representam parcela significativa dos feridos.

Embora os atropelamentos correspondam a uma proporção menor das vítimas feridas (10%), essa tipologia merece atenção especial em razão da gravidade dos traumas geralmente associados a esses eventos e do maior risco de evolução para óbito.

Figura 6 - Distribuição da situação dos feridos segundo o tipo de veículo e faixa etária, Porto Alegre, RS, 2025.



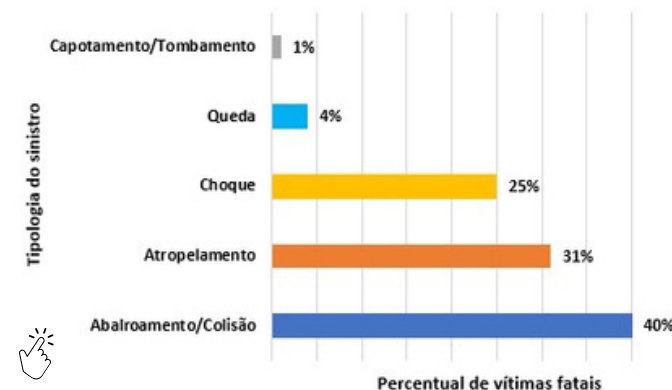
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Na Figura 6, observa-se maior concentração de vítimas entre condutores e ocupantes de motocicletas, especialmente nas faixas de 18 a 25 anos e 26 a 35 anos, evidenciando o elevado risco de morbimortalidade entre jovens usuários desse meio de transporte.

Entre os idosos (60 anos ou mais), destaca-se a maior ocorrência de lesões decorrentes de atropelamentos, enquanto nas faixas de 36 a 45 anos e 46 a 59 anos predominam os ferimentos envolvendo ocupantes de veículos leves.

Também merece atenção a vulnerabilidade de pedestres e ciclistas na faixa etária de 0 a 17 anos, grupo mais exposto aos riscos do trânsito como usuários não motorizados.

Figura 7 – Distribuição das vítimas fatais segundo a tipologia do sinistro, Porto Alegre, 2025.

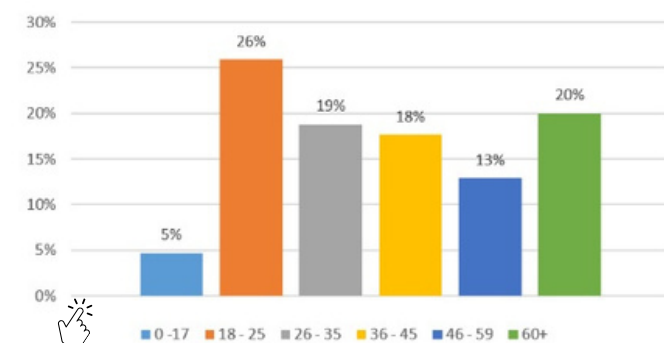


Fonte: Programa Vida no Trânsito.

A Figura 7 demonstra a elevada vulnerabilidade dos pedestres, que apresentam participação expressiva entre as vítimas fatais.

Além disso, a alta proporção de óbitos em abaloamentos e colisões sugere sinistros de maior gravidade, possivelmente associados ao excesso de velocidade, reforçando a necessidade de políticas públicas voltadas à moderação da velocidade e à proteção dos usuários mais vulneráveis do trânsito.

Figura 8 – Distribuição das vítimas fatais segundo a faixa etária, Porto Alegre, 2025.

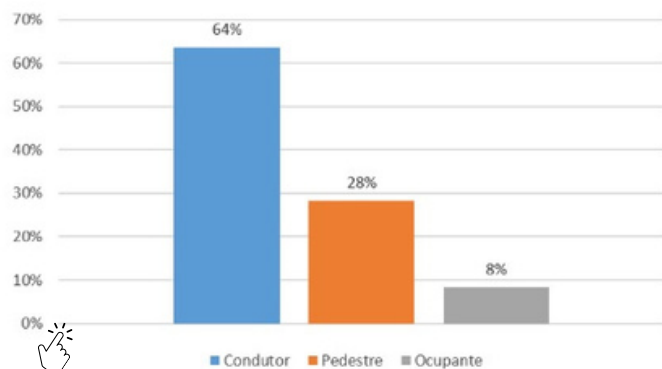


Fonte: Programa Vida no Trânsito.

A distribuição das vítimas fatais por faixa etária, apresentada na Figura 8, revela maior concentração de óbitos entre indivíduos de 18 a 25 anos (26%) e aqueles com 60 anos ou mais (20%).

Destaca-se, contudo, que os óbitos concentram-se principalmente na população economicamente ativa, sendo que as faixas de 18 a 35 anos representam 45% do total de mortes.

Figura 9 – Distribuição das vítimas fatais em sinistros de trânsito por condição da vítima, Porto Alegre, 2025

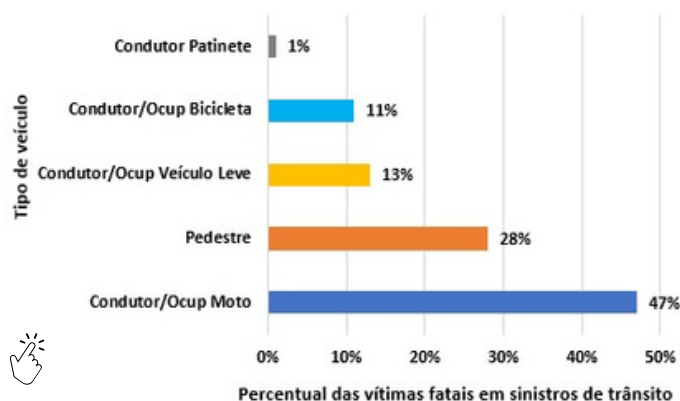


Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Conforme apresentado na Figura 9, a maior parte dos óbitos ocorreu entre condutores (64%), seguida pelos pedestres (28%).

Os resultados evidenciam a elevada vulnerabilidade dos condutores no trânsito e ressaltam a condição dos pedestres como um dos grupos mais suscetíveis aos desfechos fatais.

Figura 10 – Distribuição das vítimas fatais em sinistros de trânsito segundo o tipo de veículo, Porto Alegre, 2025



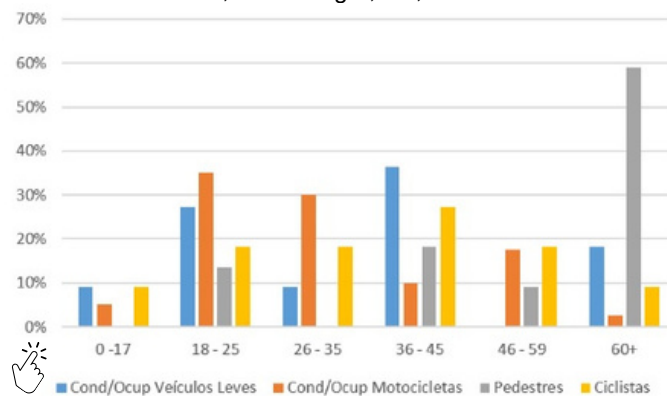
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Os principais achados indicam que as motocicletas concentram a maior proporção de vítimas fatais (47%), seguidas pelos pedestres (28%), evidenciando a elevada vulnerabilidade desses dois grupos no trânsito. (Figura 10)

Os ocupantes de veículos leves representam 13% dos óbitos, enquanto ciclistas correspondem a 11% e usuários de patinete a apenas 1%.

De forma geral, observa-se que as mortes estão predominantemente associadas a usuários mais expostos e com menor proteção física, como motociclistas, pedestres e ciclistas.

Figura 11 – Distribuição das vítimas fatais, segundo o tipo de veículo e faixa etária, Porto Alegre, RS, 2025.



Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Na Figura 11, a distribuição dos sinistros fatais por faixa etária e tipo de veículo evidencia a elevada vulnerabilidade associada ao uso de motocicletas, sobretudo entre indivíduos de 18 a 35 anos.

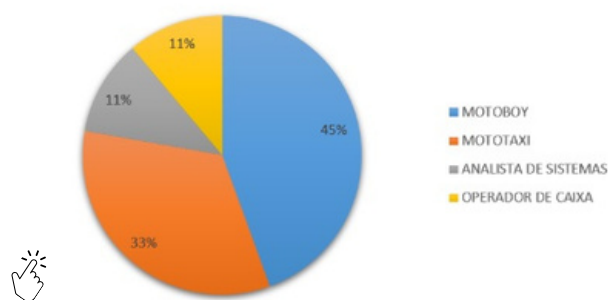
Observa-se ainda maior ocorrência de óbitos por atropelamento entre pessoas com 60 anos ou mais, indicando maior fragilidade desse grupo etário.

Entre os ocupantes de veículos leves, os óbitos distribuem-se ao longo das faixas etárias, com destaque para 18 a 25 anos e 36 a 45 anos.

Já na faixa de 0 a 17 anos, os óbitos estão mais associados ao uso de bicicleta, reforçando a exposição de usuários não motorizados.

De forma geral, os resultados indicam que a mortalidade no trânsito é influenciada por fatores como exposição ao risco, fragilidade biológica e padrões de mobilidade específicos de cada faixa etária.

Figura 12 – Distribuição dos óbitos por sinistro de trânsito relacionados ao trabalho, Porto Alegre, 2025.



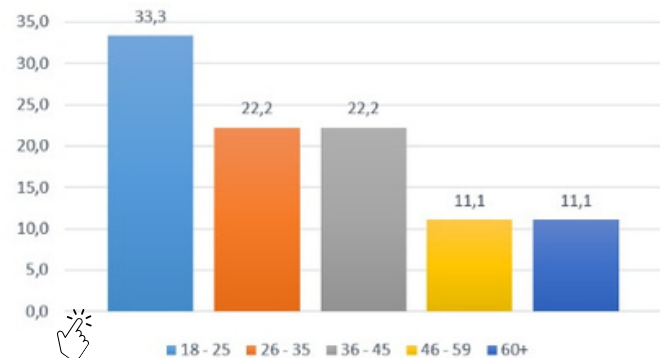
Fonte: Programa Vida no Trânsito.

Dos sinistros de trânsito com morte em 2025, 8 tiveram relação com o trabalho. (Figura 12)

Entre esses casos, destacam-se os motoboys (45%) e os mototaxistas (33%), indicando a elevada exposição desses profissionais ao risco no trânsito.

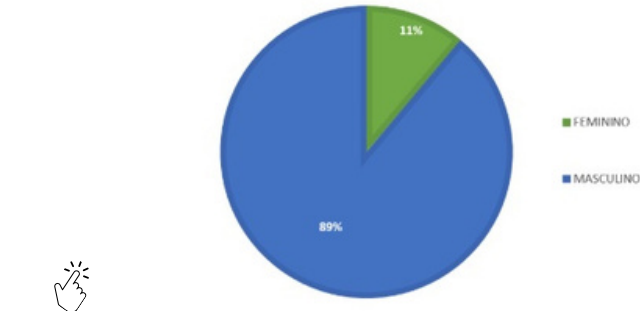
Além disso, foram registrados dois óbitos por atropelamento envolvendo trabalhadores nas ocupações de analista de sistemas e operador de caixa, caracterizados como acidentes de trajeto.

Figura 13 – Distribuição dos óbitos por sinistro de trânsito relacionados ao trabalho segundo a faixa etária, Porto Alegre, 2025.



A Figura 13 indica que as faixas etárias mais atingidas por sinistros de trânsito relacionados ao trabalho são de 18 a 25 anos (33,3%), seguidas pelas de 26 a 35 anos (22,2%) e de 36 a 45 anos (22,2%), evidenciando maior concentração de ocorrências entre a população em idade produtiva.

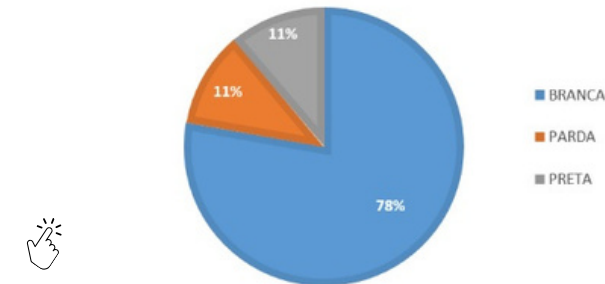
Figura 14 – Distribuição dos óbitos por sinistro de trânsito relacionados ao trabalho segundo sexo, Porto Alegre, 2025.



Fonte: Programa Vida no Trânsito.

A Figura 14 evidencia predominância do sexo masculino entre as vítimas de sinistros de trânsito relacionados ao trabalho (89%), enquanto o sexo feminino representa 11% dos casos, demonstrando a maior exposição dos homens a esse tipo de ocorrência.

Figura 15 – Distribuição dos óbitos por sinistro de trânsito relacionados ao trabalho segundo raça/cor, Porto Alegre, 2025.



Fonte: Programa Vida no Trânsito.

A distribuição dos óbitos por sinistro de trânsito relacionados ao trabalho segundo raça/cor, mostra predominância de pessoas brancas (78%), seguidas por pessoas pretas e pardas, ambas com 11%.

Esse resultado deve ser interpretado com cautela, pois pode refletir não apenas a exposição ao risco, mas também a composição da força de trabalho em ocupações mais vulneráveis aos sinistros de trânsito.

Conclusão e Recomendações

As análises realizadas evidenciam que os sinistros de trânsito com vítimas fatais constituem um importante problema de saúde pública, com padrão consistente de elevada participação de usuários mais vulneráveis da via, especialmente motociclistas e pedestres.

Observa-se predominância de óbitos entre condutores e ocupantes de motocicletas, sobretudo nas faixas etárias jovens (18 a 35 anos), além de significativa ocorrência entre idosos vítimas de atropelamento, reforçando diferentes perfis de vulnerabilidade ao longo do ciclo de vida.

Os dados também indicam que os óbitos estão concentrados em situações de alta exposição ao risco, como colisões/abalroamentos e atropelamentos, sugerindo influência de fatores como velocidade, proteção física reduzida e dinâmica urbana de tráfego.

No contexto laboral, destacam-se os trabalhadores de mototáxi e motoboy, que representam parcela importante das mortes relacionadas ao trabalho, evidenciando condições de informalidade, elevada exposição e necessidade de maior regulação e proteção ocupacional.

De forma geral, os resultados reforçam que a mortalidade no trânsito é um evento amplamente previsível e evitável, fortemente associado à organização do espaço urbano, aos padrões de mobilidade e às condições de trabalho.

Os sinistros de trânsito em Porto Alegre em 2025 evidenciam os desafios enfrentados pelas políticas públicas, reforçando que a morbimortalidade no trânsito na capital constitui um agravo de saúde pública previsível e evitável, com expressivo impacto social e econômico.

Esse cenário resulta em elevada demanda sobre o Sistema Único de Saúde, com sobrecarga de leitos de UTI, serviços de urgência e redes de reabilitação.

Diante disso, reforça-se a necessidade de intervenções integradas que articulem a moderação da velocidade nas vias urbanas e expressas, o fortalecimento da fiscalização ativa e a readequação da infraestrutura viária, com foco prioritário na proteção dos usuários mais vulneráveis.

Soma-se a isso a importância de ações contínuas de educação para o trânsito e promoção da cultura de segurança e preservação da vida.

Assim, torna-se essencial o fortalecimento de políticas públicas integradas, com foco na proteção dos usuários mais vulneráveis, na melhoria da fiscalização, na moderação da velocidade e na qualificação das ações de prevenção e vigilância em saúde, fortalecendo a atuação do Programa Vida no Trânsito e sua interlocução com as áreas afins.

REFERÊNCIAS:

1. PORTO ALEGRE. Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Maio Amarelo. Porto Alegre, 2026. Acesso em: maio 2026. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/projetos/maio-amarelo>
2. BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Guia do Programa Vida no Trânsito: qualificação de dados, análise de fatores de risco e subnotificação. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2015. Acesso em: maio 2026. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br>
3. PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Saúde. Diretoria de Vigilância da Saúde. Programa Vida no Trânsito: Plano de Ação 2024-2025. Porto Alegre: SMS/DVS, 2024. Acesso em: 24 maio 2026. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/hotsites/sms/vigilancia-em-saude/Programa%20Vida%20no%20Tr%C3%A2nsito%202024-2025.pdf
4. BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Anuário 2025. Brasília, DF: PRF, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/diest-arquivos/anuario-2025_final.html/view

Expediente

- Ana Sant' Anna- Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre
- Carla Dipra - Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre
- Patrícia Conzatti Vieira - Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre
- Ana Maria Mendes - Secretaria Estadual de Saúde do Rio Grande do Sul
- Andréia Novo Volkmer - Secretaria Estadual de Saúde do Rio Grande do Sul
- Rosimeri Bertuzzi Alves - DETRAN
- Carlos Alberto de Assis Tatsch - EPTC
- Diva Yara Mello Leite - EPTC
- Eduardo de Souza Souza - EPTC
- Fabiane da Cruz Moscarelli - EPTC
- Joel Filipe Demutti de Oliveira - EPTC
- Luciana Farias Pereira - EPTC
- Pablo de Carvalho - EPTC
- Taisa Kindlein - EPTC
- Tielle Soares Dias - EPTC
- Vanessa Gross Schein - EPTC
- Dinora Claudia Cenci - SAMU