



# PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DO ESTADO DO TOCANTINS

Palmas  
2022



# Lista de Abreviaturas

---

ATT – Acidente de Transporte Terrestre

CES – Conselho Estadual de Saúde

CID – Código Internacional de Doenças

CIR – Comissão Intergestora Regional

COSEMS – Conselho de Secretarias Municipais de Saúde

DAE – Diretoria de Atenção Especializada

DAP – Diretoria de Atenção Primária

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DP – Delegacia de Polícia

DVDTNT – Diretoria de Vigilância das Doenças Transmissíveis e Não Transmissíveis.

EPP – Estratégia de ProAtividade e Parceria

IML – Instituto Médico Legal

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

OMS – Organização Mundial de Saúde

ONG – Organização Não governamental

OPAS – Organização Pan Americana de Saúde

PRF – Polícia Rodoviária Federal

SIH – Sistema de Internação Hospitalar

SIM – Sistema de Informação De Mortalidade

SINAN – Sistema

SMS – Secretaria Municipal de Saúde

SUS – Sistema Único de Saúde

UBS – Unidade Básica de Saúde

SESMU - Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana - Prefeitura de Palmas

SUHP - Superintendente de Unidades Hospitalares Próprias

PESSE - Plano Estadual de Segurança Pública e Defesa social

GSUE – Gerência do Sistema de Urgência e Emergência

SPAS – Superintendência de Políticas de Atenção à Saúde

SES – Secretaria de Estado da Saúde

SEINF - Secretaria da Infraestrutura, Cidades e Habitação

# SUMÁRIO

---

<b>1.</b>	<b>Introdução</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Justificativa</b>	<b>9</b>
<b>3.</b>	<b>Análise Situacional</b>	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>Objetivos</b>	<b>19</b>
<b>5.</b>	<b>Avaliação</b>	<b>20</b>
<b>6.</b>	<b>Marcos Normativos</b>	<b>21</b>
<b>7.</b>	<b>Metas</b>	<b>22</b>
<b>8.</b>	<b>Referências</b>	<b>31</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Segundo a Folha Informativa da Organização Pan-Americana de Saúde (2019), cerca de 1,35 milhões de pessoas morrem a cada ano no mundo em decorrência de acidentes no trânsito. Os acidentes de trânsito custam à maioria dos países 3% de seu produto interno bruto (PIB); Quase metade (49%) de todas as mortes no trânsito ocorre entre usuários vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas; 93% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda, embora estes concentram aproximadamente 60% dos veículos do mundo; As lesões ocorridas no trânsito são a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos.

De acordo com o Relatório da Situação Global da Organização Mundial de Saúde (2018), pedestres e ciclistas são responsáveis por 26% das mortes no trânsito, motociclistas e os passageiros são responsáveis por 28% de todas as mortes. E ressalta que o preço pago pela mobilidade é muito alto, especialmente porque existem medidas de segurança comprovadas para proteger os diferentes usuários das vias e as formas mais comuns de mobilidade. Uma ação drástica é necessária para colocar essas medidas em prática para atender a qualquer meta global futura que possa ser definida e salvar vidas.

Comparando o Relatório da Situação Global da Organização Mundial de Saúde 2018 com o Relatório de 2015, observa-se que mais 22 países fizeram alterações legislativas, alcançando mais 1 bilhão de pessoas; 46 países, representando 3 bilhões de pessoas, possuem leis que estabelecem limites de velocidade alinhados com as melhores práticas; 62% dos países têm um número de telefone com cobertura total no país para ativar o sistema de atendimento de emergência (FOLHA INFORMATIVA DA ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE, 2019).

O Brasil possui altas taxas de mortalidade provocadas por Acidentes de Transporte Terrestre (ATT). Segundo o Relatório da Situação Global da Organização Mundial de Saúde (2018), a situação no Brasil é preocupante, ocupando o 5º lugar em taxa de mortalidade por ATT no mundo, ficando atrás de países como a Índia, China, Estados Unidos e Rússia.

Segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS (2019), no Brasil foram atestados 31.945 óbitos na categoria Acidentes de Transporte Terrestre (ATT), o que resulta a taxa em 15,2 óbitos a cada 100 mil habitantes, a faixa etária mais atingida foram às pessoas de 20 a 29 anos, do sexo

masculino e ocorrido em motociclistas (35%). A região Norte ocupa a terceira colocação na mortalidade em decorrência dos Acidentes de Transporte Terrestre.

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, no Brasil, os acidentes de trânsito são responsáveis por deixar 400 mil pessoas com sequelas por ano. Além disso, cerca de 60% dos leitos hospitalares do Sistema Único de Saúde (SUS) são preenchidos por acidentados. Ainda de acordo com o Observatório, os acidentes no trânsito resultam em custos anuais de R\$ 52 bilhões.

Segundo o Relatório da Situação Global da Organização Mundial de Saúde (2018), entre o ano de 2013 e 2016, nenhuma redução no número de mortes foi observada em qualquer país de baixa renda, enquanto algumas reduções foram observadas em 48 países de média e alta renda. O Relatório traz ainda que cidades em países como o Brasil e a Índia reduziram os acidentes de trânsito e, por meio de campanhas na mídia e fiscalização mais forte.

Em 2009 a Bloomberg Philanthropies, entidade filantrópica com foco em cinco áreas-chave de atuação para promover mudanças duradouras: Saúde Pública, Meio Ambiente, Educação, Inovação Governamental e Artes apoiou projetos de Segurança Viária em colaboração com a Organização Mundial da Saúde (OMS), convidou dez países (Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã), dentre os 178 participantes da Pesquisa Mundial sobre Segurança Viária, realizada em 2008 e que culminou no Informe Mundial sobre o Estado da Segurança Viária, publicado pela OMS em 2009, para participarem de um projeto mundial sobre prevenção de lesões e mortes no trânsito e segurança viária. Estes dez países são responsáveis por quase metade das mortes provocadas pelo trânsito no mundo e foram escolhidos devido às altas taxas de mortalidade por ATT e ao apoio político. Esse projeto foi desenvolvido pela OMS, John Hopkins University (JHU) e Global Road Safety Partnership (GRSP), com financiamento da Bloomberg Philanthropies, nesses países recebeu o nome de Road Safety in 10 countries (RS 10 - “Segurança Viária em 10 países”, em tradução livre).

O Projeto RS10, que tem como objetivo subsidiar gestores nacionais no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito, por meio da qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação das ações. No Brasil o Projeto recebeu o nome de “PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO” após consenso da Comissão Interministerial e OPAS/OMS Brasil.

Essa Comissão Interministerial e a OPAS/OMS Brasil, após análise de alguns critérios como: I) regionalização; II) populacional; III) epidemiológicos (mortalidade por 10.000 veículos, mortalidade por 100.000 habitantes e internação hospitalar); IV) ser integrado ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT); V) ser sede da Copa do Mundo de Futebol 2014 ou cidade anfitriã; VI) ter prioridade e adesão política; VII) ter capacidade técnica e operacional; VIII) ser cidade contemplada com recursos do PAC; IX) cidade que tenha colaboração técnica da OPAS Brasil; X) cidade apoiada pelo Ministério da Saúde através do Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito; XI) cidade que tenha iniciativa na área de prevenção de lesões e mortes no trânsito, apontou o município de Palmas-TO, assim como Curitiba/PR, Campo Grande/MS, Belo Horizonte/MG, Teresina/PI, como integrante do **“Programa Vida no Trânsito”**.

Desde 2010, o estado do Tocantins está participando das reuniões da Década de Segurança Viária organizadas pelo Ministério das Cidades, Denatran e Ministério da Saúde, com o objetivo de discutir e deliberar providências necessárias à defesa de um trânsito mais seguro e humanizado no Estado, foi criado por meio da Portaria do DETRAN - TO nº 2.371 de 18 de setembro de 2012, o Fórum Permanente de Trânsito do Estado do Tocantins. Ainda no âmbito de suas atribuições, este Fórum visava propor, subsidiar, acompanhar, fiscalizar, monitorar e avaliar as políticas públicas referentes ao trânsito no Estado, porém desde 2014 não está funcionando. A Secretaria Estadual de Saúde, assim como a capital do Estado, recebem recursos financeiros do Ministério da Saúde, desde 2011, para desenvolver ações de segurança viária.

No Tocantins foram registrados 457 óbitos por ATT, com uma taxa de 29,06 óbitos por 100 mil habitantes, sendo o Estado com maior taxa na mortalidade por ATT no Brasil. As maiores vítimas fatais foram os motociclistas, do sexo masculino e na faixa etária de 20 a 29 anos. (DATASUS, 2019).

Segundo os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde – DATASUS no Tocantins ocorreram 527 óbitos em 2015, 549 em 2016, 571 em 2017, 466 em 2018 e 457 em 2019. E pelos dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) os mortos nas rodovias federais do Estado foram: 93 óbitos em 2015, 109 em 2016 (Vias seguras, 2018).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), vinculado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), realizou estudo que estimou os custos por acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras em 2014, em R\$ 12,3

bilhões, sendo que 64,7% desses custos estavam associados às vítimas dos acidentes, como cuidados com a saúde e a perda de produção devido às lesões ou à morte, e 34,7% estavam relacionados aos veículos, como danos materiais e perda de cargas, além dos procedimentos de remoção dos veículos acidentados. Os custos dos acidentes nas rodovias estaduais e municipais foram estimados entre R\$ 24,8 bilhões a R\$ 30,5 bilhões no ano de 2014 (IPEA, 2015).

De acordo com Ramalho (2017) o diferencial do estudo sobre os custos PER Capita dos acidentes de trânsito no país, realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária é que ao fazer a relação dos gastos de cada Estado com as respectivas populações, observa-se que cada brasileiro gastou R\$ 255,69 ao longo do ano. Esse custo significa o quanto cada cidadão desembolsou durante todo o ano, uma vez que os gastos com os acidentes de trânsito (hospitais, médicos, infraestrutura, medicamentos, pronto-atendimento, entre outros) são pagos por meio de impostos. Consequentemente esse recurso deixou de ser investido em melhorias como saúde, educação, saneamento básico que poderiam ter sido feitas pelos respectivos Governos, mas não fizeram por causa dos acidentes de trânsito que poderiam ser evitados.

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) definiu os anos de 2021 a 2030 como a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, cuja meta é a redução de, pelo menos, 50% de lesões e mortes no trânsito no mundo inteiro (ABRAMET, 2020).

Segundo a ICETRAN (2020) a Organização das Nações Unidas (ONU) em conjunto com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e a Organização Mundial da Saúde (OMS), elaborou 12 Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito, para a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 a 2030. E os pilares de atuação são: Gestão da segurança no trânsito; Vias e mobilidades mais seguras; Veículos mais seguros; Usuários da via mais seguros; e Atenção após o acidente.

Com o objetivo de fortalecer a agenda de enfrentamento das Doenças Crônicas Não Transmissíveis (DCNT), das violências e dos acidentes nas esferas federal, estaduais, municipais e do Distrito Federal, bem como pautar a promoção da saúde nas ações de saúde, o Ministério da saúde apresenta o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, com metas e ações propostas para o período de 2021 a 2030. Propondo metas

ambiciosas para os acidentes de trânsito; reduzir em 50% a taxa de mortalidade por lesões de trânsito, e reduzir em 50% a taxa de mortalidade de ocupantes de motocicletas/triciclos.

No Tocantins vem sendo implementado o Plano Estadual de Segurança Pública e Defesa Social (PESSE), através de esforço conjunto de todas as instituições responsáveis pela garantia da Segurança Pública, o mesmo visa estabelecer as ações necessárias ao atendimento das demandas sociais e institucionais. No Plano foram apresentados 12 câmaras temáticas específicas, dentre elas a Segurança no Trânsito, com três frentes de trabalho considerados sensíveis: álcool e direção, motociclistas e direção defensiva. O Plano PESSE é uma forma de evitar duplicidade de esforços e promover a eficiência na destinação de recursos públicos.

A responsabilidade pela segurança viária é compartilhada entre o poder público e a sociedade, assim, diante dos números alarmantes dos Acidentes de Transporte Terrestre, demonstra-se, por meio desse plano, a importância da sensibilização dos gestores na tomada de decisão, para o desenvolvimento e fortalecimento de ações integradas de prevenção e controle desse agravo e de seus fatores de risco.

Diante do cenário atual dos acidentes de trânsito no estado do Tocantins, o Plano de Segurança Viária tem por objetivo primordial ser o documento norteador das políticas públicas de segurança viária. É uma peça de planejamento público que visa organizar e integrar ações para redução do número de mortes e feridos no trânsito. O Plano terá efetividade no período de 2021 a 2024, com revisão anualmente e flexível a alterações, para que ao final desse período o Tocantins possa se orgulhar por ser um dos estados com o trânsito mais seguro do país.

## **2. JUSTIFICATIVA**

O problema é multicausal e resultante da combinação de fatores relacionados às vias, ao ambiente, aos veículos, aos usuários e ao modo como eles interagem. Destes, destacam-se o aumento da frota de veículos circulantes, decorrentes das transformações industriais das últimas décadas, que combinados com a alta frequência de comportamentos inadequados n

o trânsito, a vigilância insuficiente e descontínua, são responsáveis por boa parte das mortes precoces e a principal causa de traumatismos, sequelas e incapacidades no Brasil. Em 2010, o governo brasileiro implantou o **Programa Vida no Trânsito** com

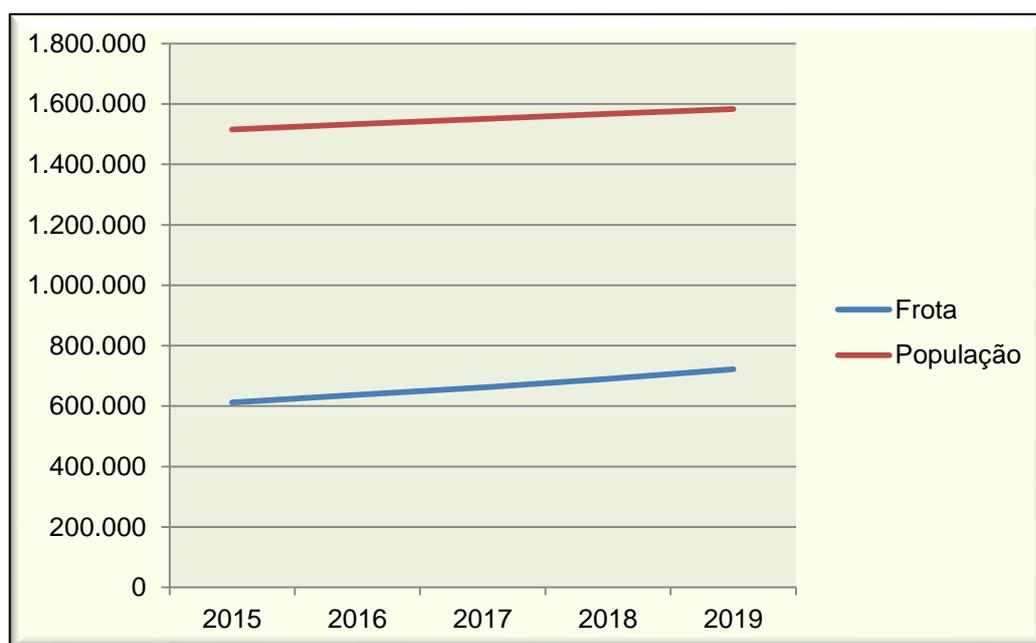
ações interministeriais, coordenado pelo Ministério da Saúde, como resposta do setor Saúde ao Plano de Ação da Década de Ações para Segurança no Trânsito 2011 a 2020. O Programa está sendo executado nas capitais brasileiras e nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes e tem como objetivo fortalecer as políticas públicas direcionadas à promoção da saúde, à vigilância e à prevenção de lesões e mortes no trânsito por meio da qualificação de informações, planejamento, monitoramento e avaliação das intervenções voltadas prioritariamente para dois fatores de risco: associação de ingestão de bebida alcoólica e direção e velocidade excessiva e inadequada para a via.

Tendo em vista a magnitude, a relevância, o caráter intersetorial e o desafio do tema no cenário brasileiro e internacional, com fortes implicações para o setor Saúde, e visando apoiar o processo permanente de análise das informações e tomada de decisão para definição e aprimoramento de políticas de prevenção e atenção às vítimas de acidentes. Este plano tem o objetivo de reduzir as lesões graves e mortes no trânsito e busca ainda, efetivar parcerias no enfrentamento da violência no Trânsito no estado do Tocantins, sejam elas da esfera municipal, estadual, federal, empresas privadas e ONG.

### 3. ANÁLISE SITUACIONAL DO ESTADO DO TOCANTINS

Serão apresentados dados situacionais de trânsito no estado do Tocantins.

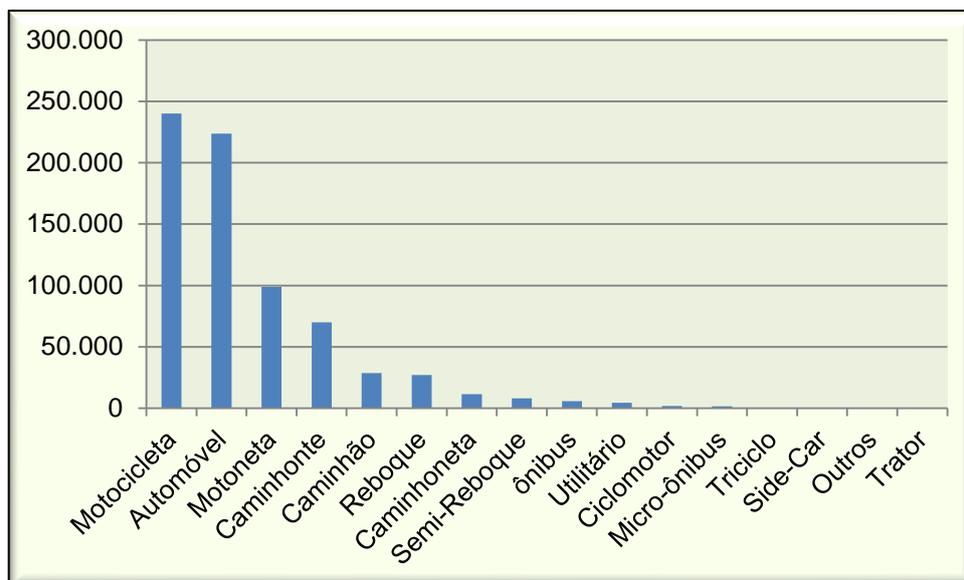
**Gráfico 1: Série histórica da população e da frota do Tocantins no período de 2015 a 2019.**



Fonte: Denatran e Projeção IBGE, 2021.

Neste gráfico 1 podemos perceber o quanto a população do Estado e a frota de veículos cresceu no período de 2015 a 2019. Em vermelho, temos a população do Estado e na linha azul, a frota de veículos.

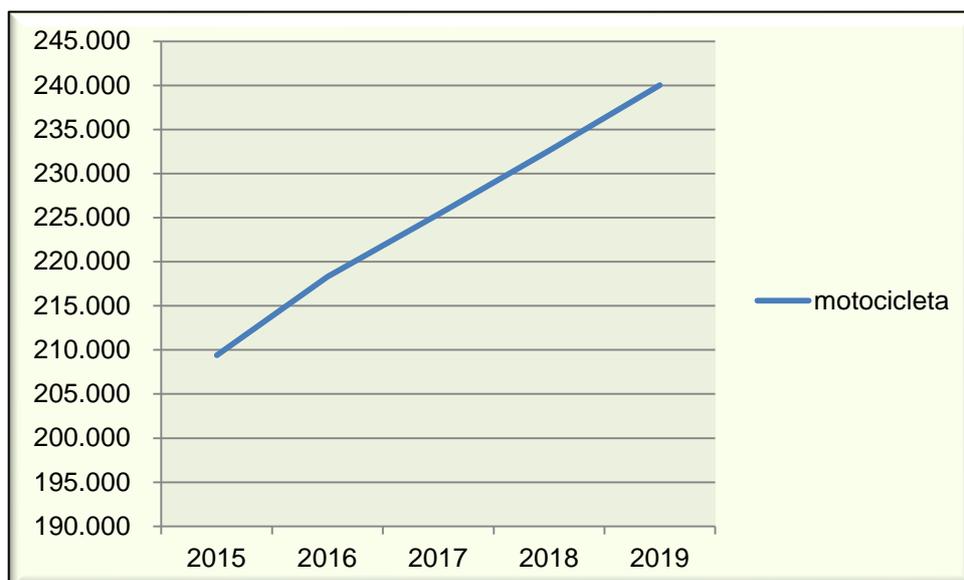
**Gráfico 2: Frota de veículos no estado do Tocantins em 2019, por tipos de veículos.**



Fonte: Denatran, 2021.

Em relação aos tipos de veículos em 2019, destacam-se as motocicletas com 240.017 unidades, representando 33,25% da frota total.

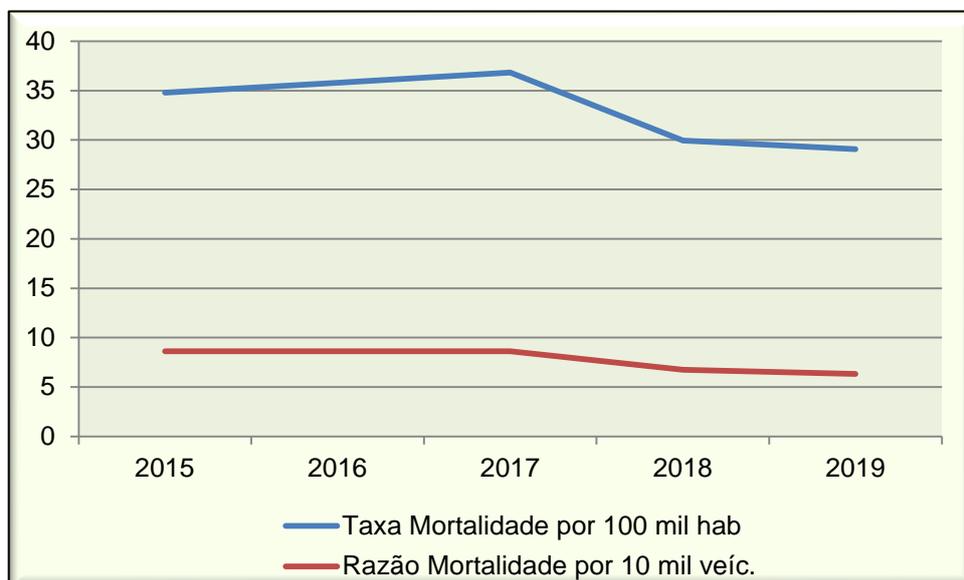
**Gráfico 3: Série histórica de 2015 a 2019 da evolução da frota de motocicletas por ano no estado do Tocantins.**



Fonte: Denatran, 2021.

No gráfico acima mostra a evolução da frota de motocicletas por ano no estado do Tocantins no período em estudo, com o total de 209.392 unidades em 2015 para 240.017 em 2019, aumento 14,62%.

**Gráfico 4: Taxa de mortalidade por 100.000 habitantes e razão de mortalidade por 10.000 veículos do Estado do Tocantins no período de 2015 a 2019.**



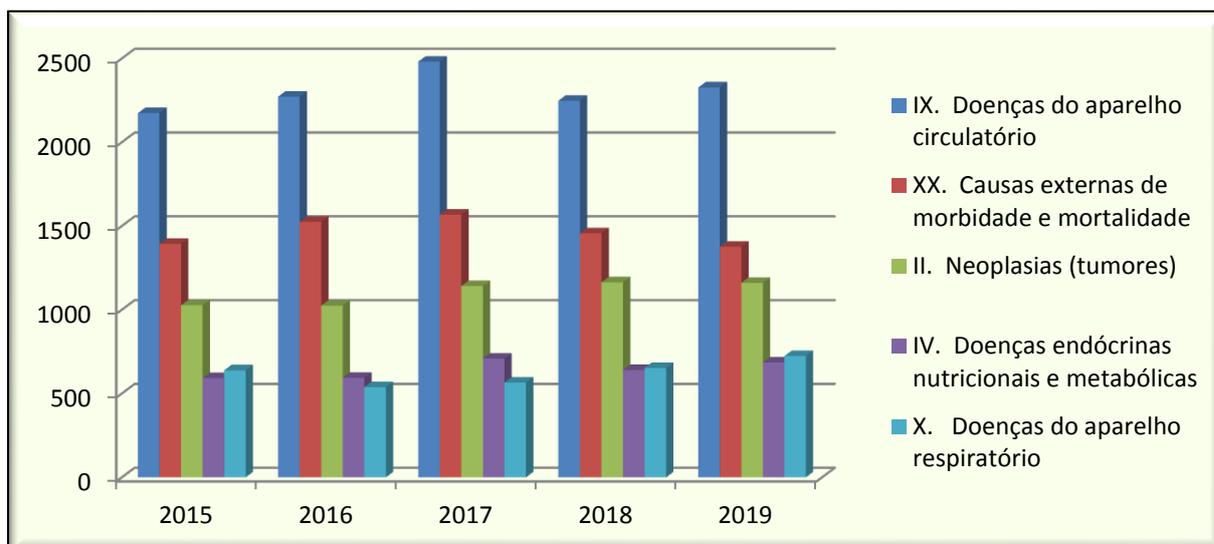
Fonte: Sistema de informação de mortalidade, TCU e Denatran, 2021

Em relação a taxa de mortalidade observa-se uma redução por 100 mil habitantes nos anos de 2018 e 2019, e no tocante à frota de veículos o gráfico apresenta uma estabilidade entre 2015 e 2017, com consequente redução em 2018 e 2019.

Apesar da redução da taxa de mortalidade nos últimos anos, o Tocantins apresentou em 2019 uma taxa de 29,06 por 100 mil hab., ficando acima do número nacional (15,2 por 100 mil hab.), demonstrando o tamanho do desafio a ser enfrentado para a mudança desse cenário (DATASUS, 2019).

## **ANÁLISE DOS DADOS DO SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE (SIM)**

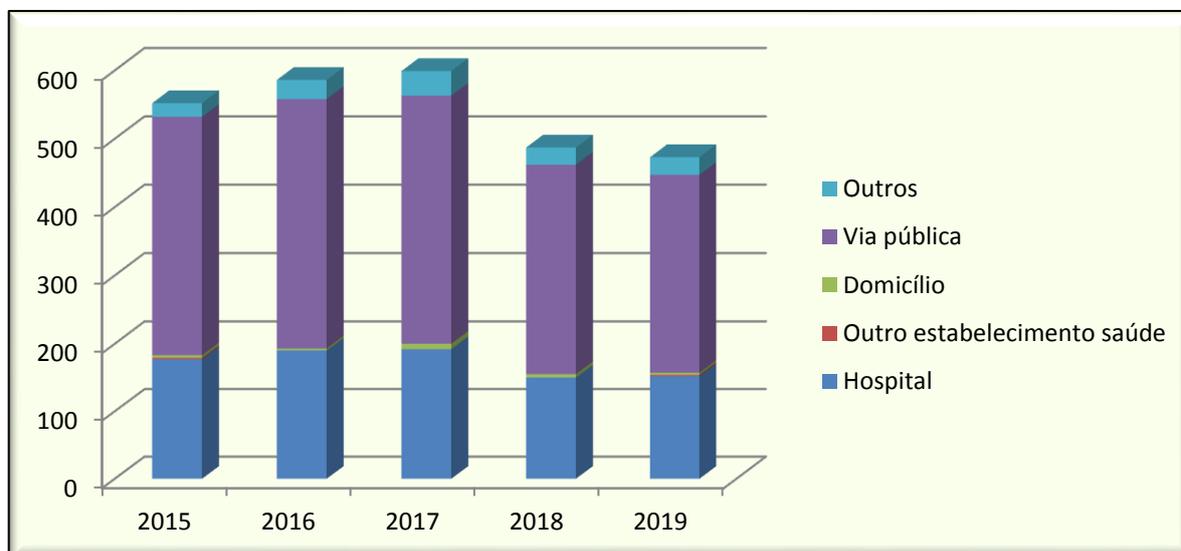
**Gráfico 5: Distribuição dos óbitos no Estado do Tocantins no período de 2015 a 2019, segundo as principais causas da CID 10.**



Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade - SIM, Tocantins, 2021.

No gráfico 5 é possível identificar as causas externas (acidentes e violências) como a segunda maior causa de mortalidade no Tocantins, reiterando a necessidade de articulação intersetorial e estratégias de enfrentamento.

**Gráfico 6: Frequência dos óbitos por Acidente de Trânsito no período de 2015 a 2019, no estado do Tocantins, segundo o local da ocorrência.**



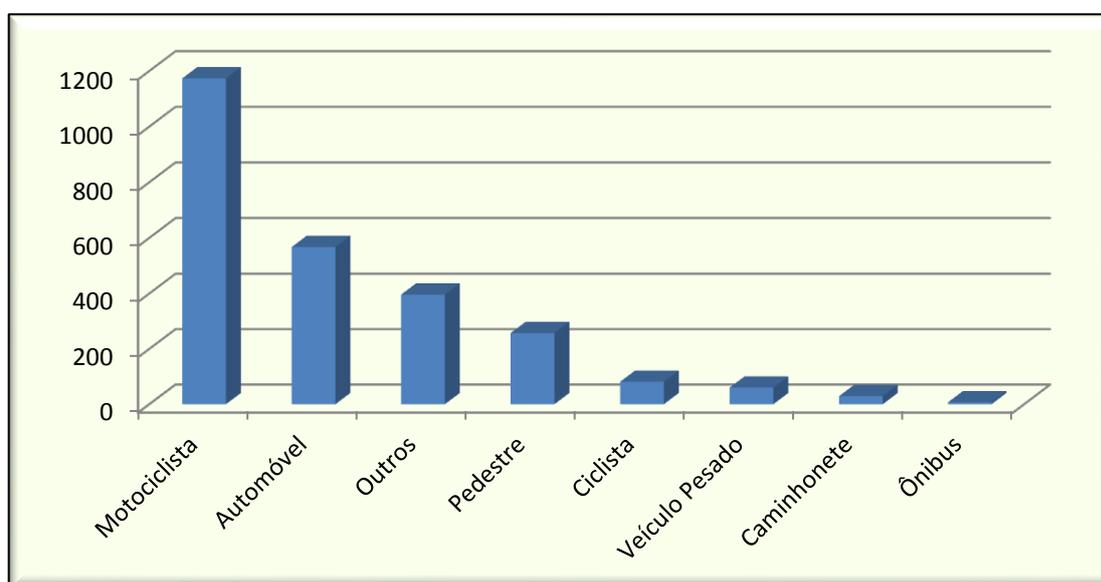
Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade, Tocantins, 2021.

O gráfico 6 nos revela que o local do óbito por ATT com maior percentual é a via pública, o que demonstra a gravidade dos acidentes, nem chegando a ter os atendimentos pré-hospitalares. No setor saúde, contabilizam-se os óbitos por ATT até 30 dias da ocorrência do acidente, o que é muito importante para o monitoramento e qualidade do atendimento pré-hospitalar e hospitalar, e como ainda temos uma grande parte destes acidentes que precisam deste tipo de atendimento, torna-se

necessário investimento e organização dos serviços de resgate SAMU e Corpo de Bombeiros e nos hospitais e Pronto Atendimentos como capacitação para técnicos.

Todos os óbitos por acidente de trânsito ocorrido na via pública devem ser encaminhados ao Instituto de Medicina Legal (IML), e isso se torna um grande desafio para a qualificação desses óbitos, pois muitas vezes o serviço não tem material para realizar a detecção de álcool/outras drogas e fazer análise dos fatores de risco que causaram o acidente.

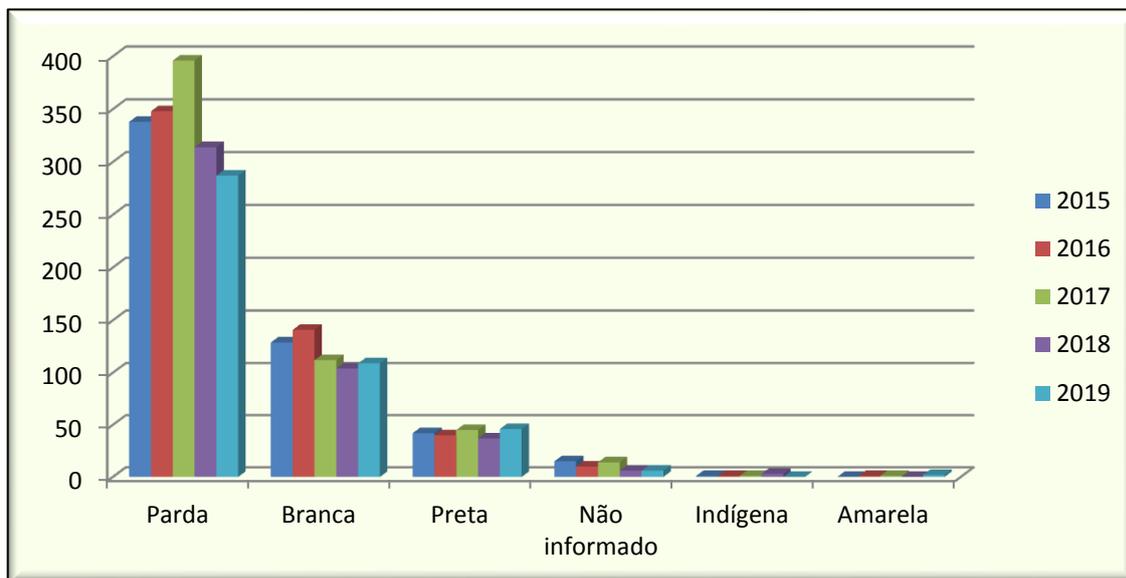
**Gráfico 7: Frequência acumulada no período de 2015 a 2019 dos óbitos por Acidente de transporte terrestre (CID V01 a V89) no estado do Tocantins.**



Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), Tocantins 2021.

No gráfico 7, com o acumulado dos óbitos por tipo de veículo, percebemos que no Estado os acidentes com motociclistas e ocupantes de automóvel são os de maiores ocorrência, uma análise mais detalhada por ano vai nos mostrar melhor essa realidade para a proposição das ações. Em 2019 os óbitos ocorridos por motocicletas no estado do Tocantins foram 220. (DATASUS, 2019).

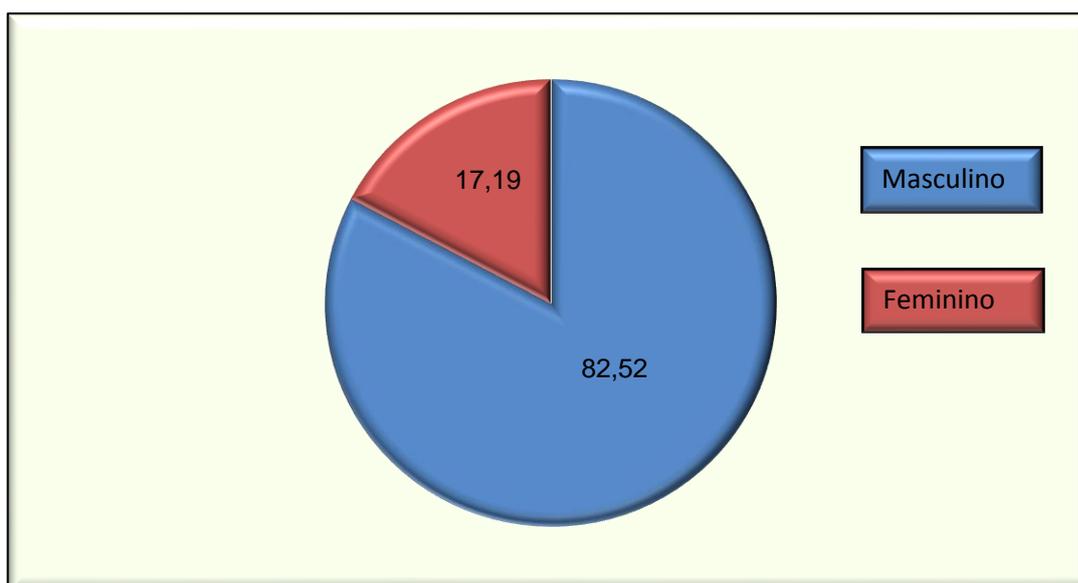
**Gráfico 8: Frequência dos óbitos por ATT segundo Raça/Cor, no período de 2015 a 2019, no estado do Tocantins.**



Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), Tocantins 2021.

O gráfico 8 nos revela que no período analisado a raça/cor parda registrou maior número de óbitos por acidentes de transporte terrestre, seguido da raça/cor branca. Somente no ano de 2019 os óbitos ocorridos por motociclistas foram 146 na raça/cor parda e 37 óbitos na raça/cor parda por condutores de automóveis (DATASUS, 2019).

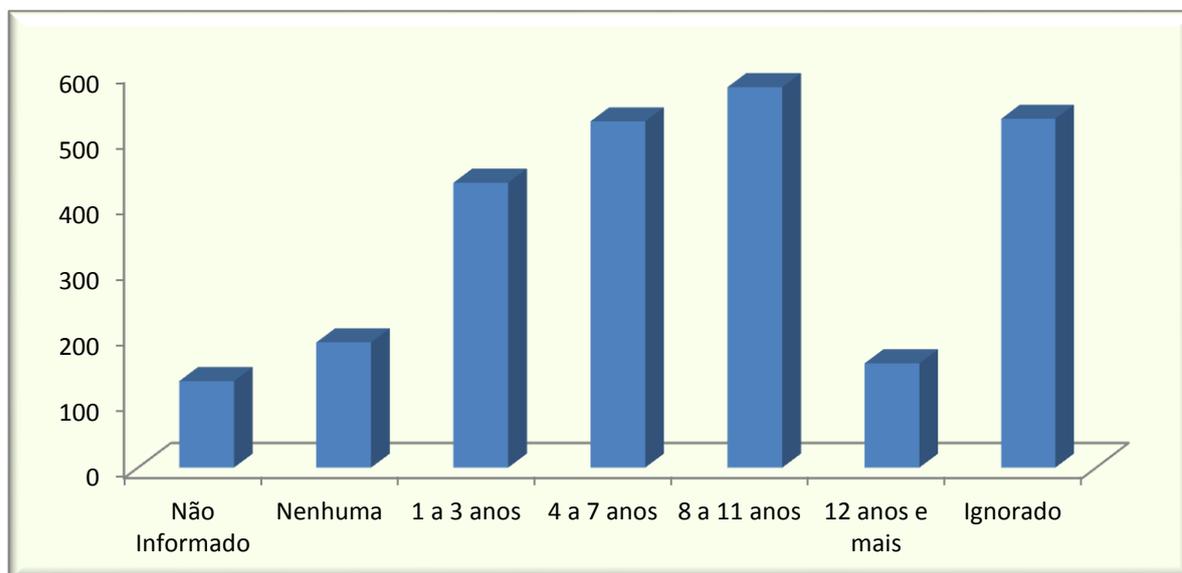
**Gráfico 9: Frequência dos óbitos por ATT segundo o sexo no período de 2015 a 2019, no estado do Tocantins.**



Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade, Tocantins 2021.

O gráfico 9 nos mostra que a mortalidade por ATT no período do estudo foi maior no sexo masculino seguindo a tendência nacional, e indica que as campanhas de mídia e ações devem ter maior ênfase para esse público. O foco da ação deve ter um impacto maior nos homens devido ser os mais afetados, e há um risco maior de acidentes.

**Gráfico 10: Frequência dos óbitos por ATT, segundo anos de estudo (escolaridade) de 2015 a 2019, no estado do Tocantins.**

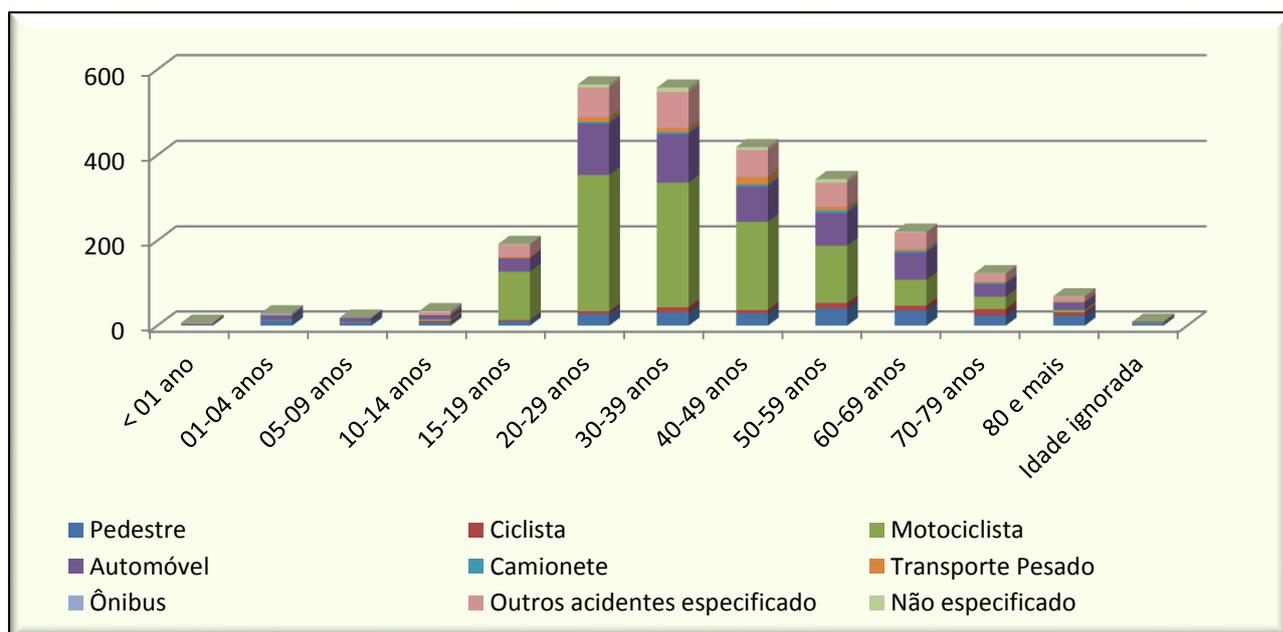


Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade, Tocantins, 2021.

O gráfico 10 também é importante para a organização do plano de comunicação e ações educativas, temos a grande maioria dos óbitos em pessoas com alto nível de escolaridade. Mas ainda é um dado que precisa ser melhorado nas declarações de óbito, muitos casos não informados e Ignorados o que pode mudar a realidade que os números demonstram.

Mesmo que a maioria dos óbitos sejam entre pessoas com alto nível de escolaridade, observa-se um público com nenhuma ou baixa (01-03 anos de estudo) que precisa ser envolvido nas ações de sensibilização a mudança de comportamento.

**Gráfico 11: Frequência dos óbitos por ATT, segundo agrupamento por faixa etária no período de 2012 a 2019, no estado do Tocantins.**



Fonte: Sistema de Informação de Mortalidade, Tocantins, 2021.

Este gráfico 11 é de extrema importância na análise dos óbitos, revela que a faixa etária de 0 a 14 anos as ações de prevenção devem ter como foco os automóveis (33 óbitos). O gráfico revela ainda, que a faixa etária de 15 a 59 anos as ações de prevenção devem ter foco os motociclistas (1.069 óbitos), os acidentes não especificados (40 óbitos) precisam melhorar muito na codificação das declarações de óbitos, um ponto importante para a intervenção junto aos hospitais, IML e vigilâncias dos municípios.

Como temos que priorizar a intervenção é fundamental sermos assertivos quanto a escolha do trabalho com motociclistas de 15 a 59 anos com 41,29% dos óbitos, bem como, os ocupantes de veículos em segundo lugar com 16,41% dos óbitos na mesma faixa etária, se a intervenção for determinada pelos dados e os programas e projetos desenhados com este fim a probabilidade de redução nos acidentes é grande.

## SISTEMA DE INFORMAÇÕES HOSPITALARES - SIH

**Tabela 1: Frequências das internações por acidentes de trânsito por local de atendimento, no período de 2012 a 2019 no estado do Tocantins.**

Município	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Abreulândia	9	2	1	2	5	19
Aguiarnópolis	4	5	11	2	1	23
Aliança do Tocantins	0	1	0	2	2	5
Almas	2	15	5	5	2	29

Alvorada	79	63	59	5	8	214
Ananás	11	15	16	7	6	55
Angico	2	3	0	1	0	6
Aparecida do Rio Negro	14	17	10	10	18	69
Aragominas	10	9	13	6	4	42
Araguacema	14	5	8	5	5	37
Araguaçu	8	25	23	25	27	108
Araguaína	242	421	361	253	231	1508
Araguanã	6	6	2	7	5	26
Araguatins	26	12	11	12	10	71
Arapoema	14	17	25	14	13	83
Arraias	1	13	5	6	3	28
Augustinópolis	17	14	11	13	3	58
Aurora do Tocantins	1	2	1	2	5	11
Axixá do Tocantins	9	5	5	7	2	28
Babaçulândia	10	13	15	7	6	51
Bandeirantes do Tocantins	6	12	3	8	8	37
Barra do Ouro	9	7	12	9	3	40
Barrolândia	8	12	9	10	13	52
Bernardo Sayão	7	4	9	11	8	39
Bom Jesus do Tocantins	2	6	5	3	10	26
Brasilândia do Tocantins	4	3	3	0	0	10
Brejinho de Nazaré	-	1	4	4	1	10
Buriti do Tocantins	5	6	11	3	2	27
Cachoeirinha	1	1	0	0	0	2
Campos Lindos	8	15	12	14	10	59
Cariri do Tocantins	2	2	4	0	7	15
Carmolândia	3	9	6	2	1	21
Carrasco Bonito	0	1	0	1	3	5
Caseara	6	10	6	3	15	40
Centenário	3	8	1	2	0	14
Chapada da Natividade	1	2	4	4	0	11
Chapada de Areia	3	3	2	1	0	9
Colinas do Tocantins	26	48	56	31	35	196
Colméia	17	12	15	7	4	55
Combinado	2	5	4	4	1	16
Conceição do Tocantins	8	6	5	5	0	24
Couto Magalhães	2	6	4	5	4	21
Cristalândia	12	10	6	8	4	40
Crixás do Tocantins	0	0	0	2	0	2
Darcinópolis	4	6	6	11	5	32
Dianópolis	18	25	9	19	17	88
Divinópolis do Tocantins	7	6	2	9	11	35
Dois Irmãos do Tocantins	10	5	2	5	18	40
Dueré	2	5	0	0	4	11
Esperantina	10	6	4	6	9	35
Fátima	8	1	7	5	0	21
Figueirópolis	2	6	3	3	12	26
Filadélfia	6	8	14	4	9	41
Formoso do Araguaia	7	9	2	6	10	34
Fortaleza do Tabocão	1	8	5	2	5	21
Goianorte	1	3	7	6	4	21
Goiatins	9	16	22	10	10	67
Guaraí	17	30	19	43	18	127
Gurupi	11	60	48	45	32	196
Ipueiras	2	3	3	3	1	12
Itacajá	8	20	10	10	8	56
Itaguatins	3	3	1	1	1	9
Itapiratins	5	9	4	4	2	24
Itaporã do Tocantins	2	3	1	3	1	10
Jaú do Tocantins	0	7	3	0	2	12
Juarina	4	3	1	3	2	13

Lagoa da Confusão	18	14	11	14	20	77
Lagoa do Tocantins	4	15	9	8	8	44
Lajeado	3	11	9	7	2	32
Lavandeira	0	0	2	1	1	4
Lizarda	3	10	2	9	3	27
Luzinópolis	1	1	3	0	0	5
Marianópolis do Tocantins	12	4	6	19	9	50
Mateiros	0	3	2	3	1	9
Maurilândia do Tocantins	3	0	0	1	2	6
Miracema do Tocantins	16	21	33	34	26	130
Miranorte	13	13	13	18	22	79
Monte do Carmo	4	11	9	5	6	35
Monte Santo do Tocantins	6	0	3	3	1	13
Muricilândia	2	6	4	8	2	22
Natividade	4	8	2	15	4	33
Nazaré	2	3	1	4	2	12
Nova Olinda	21	32	17	20	7	97
Nova Rosalândia	2	8	5	7	6	28
Novo Acordo	6	6	15	11	10	48
Novo Alegre	2	0	0	1	0	3
Novo Jardim	2	3	0	2	2	9
Oliveira de Fátima	0	2	2	3	3	10
Palmas	446	559	492	541	591	2629
Palmeirante	3	7	4	4	4	22
Palmeiras do Tocantins	4	7	5	1	4	21
Palmeirópolis	4	2	0	3	3	12
Paraíso do Tocantins	91	65	63	56	53	328
Paraná	8	13	6	7	5	39
Pau D'Arco	4	12	11	6	11	44
Pedro Afonso	20	23	20	16	31	110
Peixe	2	2	0	8	11	23
Pequizeiro	4	6	5	6	2	23
Pindorama do Tocantins	2	1	3	7	2	15
Piraquê	2	5	2	3	2	14
Pium	19	15	11	7	5	57
Ponte Alta do Bom Jesus	1	20	3	4	3	31
Ponte Alta do Tocantins	13	6	9	20	16	64
Porto Alegre do Tocantins	1	4	1	0	3	9
Porto Nacional	95	102	95	108	107	507
Praia Norte	8	2	2	1	3	16
Presidente Kennedy	3	2	6	6	2	19
Pugmil	2	1	3	4	3	13
Recursolândia	1	4	5	3	12	25
Riachinho	5	6	3	1	1	16
Rio da Conceição	1	3	0	1	0	5
Rio dos Bois	3	7	5	5	5	25
Rio Sono	11	13	6	11	8	49
Sampaio	4	2	1	2	1	10
Sandolândia	4	14	9	5	7	39
Santa Fé do Araguaia	5	7	8	5	10	35
Santa Maria do Tocantins	6	2	7	1	1	17
Santa Rita do Tocantins	-	3	3	1	1	8
Santa Rosa do Tocantins	1	3	6	5	4	19
Santa Tereza do Tocantins	5	6	7	4	5	27
Santa Terezinha do Tocantins	1	1	4	1	0	7
São Bento do Tocantins	1	4	4	3	4	16
São Félix do Tocantins	3	6	9	1	4	23
São Miguel do Tocantins	3	11	8	5	12	39
São Salvador do Tocantins	1	3	1	1	0	6
São Sebastião do Tocantins	1	0	0	2	2	5
São Valério	2	2	4	0	1	9
Silvanópolis	3	5	5	5	1	19

Sítio Novo do Tocantins	12	7	7	0	6	32
Sucupira	0	0	0	1	1	2
Taguatinga	11	13	5	8	15	52
Taipas do Tocantins	0	3	0	1	0	4
Talismã	16	8	8	4	1	37
Tocantínia	5	12	16	9	5	47
Tocantinópolis	16	21	10	15	7	69
Tupirama	0	3	4	3	4	14
Tupiratins	0	5	4	4	0	13
Wanderlândia	11	11	10	13	7	52
Xambioá	13	27	22	21	8	91
<b>Total</b>	<b>1752</b>	<b>2331</b>	<b>2006</b>	<b>1868</b>	<b>1797</b>	<b>9754</b>

Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS)

Esses dados nos levantam diversos questionamentos que precisam de investigação e intervenção para servir como base para as ações e construção de programas. Em relação a Palmas, houve um grande aumento no número de internações após 2015, sabemos que foi devido a intervenção do carimbo usado nos prontuários qualificando as internações como acidente, assim o faturamento passou a codificar como internações por acidentes de trânsito, que antes estavam como sequelas de causas externas. Nos outros municípios é necessário o conhecimento do processo de trabalho e codificação das Autorizações de Internação Hospitalar, como no caso de Gurupi e Araguaína, sendo hospitais de referência com números baixo para internações por acidentes de trânsito.

## 4. OBJETIVOS

### 3.1 OBJETIVO GERAL

Fortalecer as ações de enfrentamento à morbimortalidade por acidente de transporte terrestre no estado do Tocantins.

### 3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Criar o Comitê Estadual de Segurança Viária do Tocantins;
- Qualificar e integrar os dados dos sistemas de informação que trabalham com dados vinculados aos acidentes de trânsito para orientar a tomada de decisão, de forma transparente;
- Fortalecer a educação, engenharia e fiscalização no trânsito;
- Promover um trânsito mais seguro para a redução no número de mortes e lesões no trânsito;

- Incentivar as instituições responsáveis pela segurança viária a realizar ações de prevenção dos acidentes de trânsito;
- Desenvolver projetos de acessibilidade e infraestrutura que priorizem a segurança dos usuários da via, principalmente dos usuários vulneráveis;
- Promover a oferta de opções de mobilidade sustentáveis, seguras e saudáveis;
- Fortalecer a segurança viária aos usuários da via por meio da ampliação da fiscalização efetiva das normas de trânsito;
- Identificar e fortalecer a rede de assistência às vítimas pós-trauma;
- Ampliar a expansão do Programa Vida no Trânsito (PVT) no Estado;
- Elaborar e fomentar estudos, pesquisas, projetos e novas metodologias que contribuam com o aprimoramento das políticas na Segurança Pública para redução da mortalidade por acidente de transporte terrestre no estado do Tocantins, em consonância com o Plano PESSE.
- Desenvolver e/ou fortalecer os canais de Comunicação intra e intersetorial, e com a sociedade civil envolvendo a temática da violência no trânsito;
- Desenvolver processo de capacitação de gestores e equipes técnicas que sustentam a implementação do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento à Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito;
- Qualificar profissionais da Rede de Urgência e Emergência quanto ao atendimento às vítimas de acidentes de Trânsito;
- Implantar a Linha de Cuidado ao Trauma na Rede de Urgência e Emergência do Estado;
- Identificar os pontos críticos de acidentes de trânsito, nas rodovias, para intervenção.

## **5. AVALIAÇÃO**

Serão avaliadas anualmente as metas definidas no Plano, comparando os resultados /dados do ano anterior com o ano atual, durante o período de vigência do Plano, com intenção de melhorar continuamente os resultados, diminuindo o número de mortes e lesões no trânsito.

A avaliação será feita pela Comissão Estadual de Segurança Viária, observando as metas que foram estabelecidas para alcance dos seguintes indicadores:

- Redução da taxa de mortalidade por acidente de transporte terrestre (ATT);
- Redução da mortalidade de motociclistas;
- Quantidade de ações educativas realizadas;

- Quantidade de operações interagências destinadas à fiscalização do trânsito;
- Quantidade de capacitações dos agentes de órgãos e instituições responsáveis pelo atendimento às ocorrências de acidente e morte no trânsito.

## **6. MARCOS NORMATIVOS**

- Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil 2021-2030;
- Plano Estadual de Segurança Pública e Defesa Social – PESSE;
- Resolução CONTRAN Nº 870, de 13 de Setembro de 2021, que dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Seguindo os pilares:

I - Pilar 1: Gestão da Segurança no Trânsito

II - Pilar 2: Vias Seguras;

III - Pilar 3: Segurança Veicular;

IV - Pilar 4: Educação para o Trânsito;

V - Pilar 5: Atendimento às Vítimas; e

VI - Pilar 6: Normatização e Fiscalização.

## 7. METAS

Objetivo	Ação/Atividades	Responsável	Parceiros	Metas	Resultados / Produtos	Prazos
1. Criar o Comitê Estadual de Segurança Viária do Tocantins;	Ofício para formalização dos membros do Comitê; Elaboração de Decreto e publicação do Comitê	Gerência de Promoção à Saúde e Agravos Não Transmissíveis	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Publicar Decreto do Comitê Estadual de Segurança Viária do Tocantins no Diário Oficial do Estado.	Publicação do Decreto da criação do Comitê.	2022
2. Qualificar e integrar os dados dos sistemas de informação que trabalham com dados vinculados aos acidentes de trânsito para orientar a tomada de decisão, de forma transparente.	Reuniões para criação Subcomissão Gestora de Análise e Qualificação de Dados; Capacitações para os integrantes da Subcomissão;	Comitê Estadual de Segurança Viária	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Estruturar a Subcomissão Gestora de Análise e Qualificação dos Dados de Acidente de Trânsito.	Publicação de Portaria ou Decreto com definição da Subcomissão Gestora de Análise e Qualificação de Dados	2022

<p>3. Fortalecer a educação, engenharia e fiscalização no trânsito;</p>	<p>Inserir o tema de educação no trânsito, na educação formal de maneira transversal.</p> <p>Realizar blitz e oficinas de educação no trânsito;</p> <p>Palestras em empresas;</p> <p>Revitalização da sinalização horizontal e vertical das vias;</p> <p>Instalação de Redutores de velocidade em pontos identificados como de elevado índice de acidentes.</p>	<p>SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC</p>	<p>SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS</p>	<p>Realizar blitzs é oficinas de educação, palestras em empresas.</p> <p>Impactar pessoas/condutores através de ações educativas e de fiscalização .</p>	<p>Blitzs e Oficinas educativas realizadas</p>	<p>2023</p>
---	---	---	---	--	--	-------------

4. Promover um trânsito mais seguro para a redução no número de mortes e lesões no trânsito;	Realização de Blitz/Campanhas Educativas com abordagem de usuários da via com o uso de fiscalização ativa;	PM/TO DETRAN AGETO SSP/TO	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Reduzir os índices de acidentes graves e fatais envolvendo motociclistas em 10% anualmente.	Redução dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.	Anual
	Estratégias para Segurança Viária em Áreas Escolares;			Reduzir os acidentes graves e fatais ocasionados por embriaguez no Estado em 10% anualmente.	Redução do número de pessoas acidentadas em decorrência de embriaguez combinada com direção.	
	Estabelecimento de calendário de operações integradas com a atuação dos órgãos de segurança pública e de fiscalização de trânsito.			Reduzir em 10% os números de lesões e mortes no trânsito.	Redução de usuários lesionados e de mortes, por acidente de trânsito.	
5. Incentivar as instituições responsáveis pela segurança viária a realizar	Realizar cursos e treinamentos sobre estratégias, planos e ações	AGETO DETRAN PM/TO SSP/TO	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO	Realizar 01 curso/treinamento anual entre as instituições para planejamento e	Curso/treinamento realizados	Anual

ações de prevenção de acidentes de trânsito;	de prevenção a serem elaboradas e implantadas pelas instituições responsáveis por ações de segurança viária.		SEDUC UNITINS	elaboração e de novas ações de segurança viária.		
6. Desenvolver projetos de acessibilidade e infraestrutura que priorizem a segurança dos usuários da via, principalmente dos usuários vulneráveis;	Reuniões, construção de projetos de acessibilidade e infraestrutura.  Auditorias técnicas em obras e/ou projetos em execução sobre a via, visando a segurança dos usuários.	AGETO/ SEINF	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Criar projeto de acessibilidade e segurança nas vias dos usuários vulneráveis.	Construção de Projeto de acessibilidade	2023
7. Promover a oferta de opções de mobilidade sustentáveis, seguras e saudáveis;	Reuniões e adequação de vias existentes  Incentivar a oferta de opções de mobilidade sustentáveis, seguras e	AGETO/ SEINF	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Desenvolver novas infraestruturas seguras que atendam às necessidades de mobilidade e acessos dos	Vias adequadas	2023

	saudáveis;			usuários.		
8. Fortalecer a segurança viária aos usuários da via por meio da ampliação da fiscalização efetiva das normas de trânsito;	Blitz, Campanhas educativas, Implantação de placas com limite de velocidade. E Expandir os pontos de fiscalização eletrônica,	SES AGETO  CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Reduzir em 10% os números de acidentes graves e fatais.	Redução no número de vítimas graves e fatais no trânsito.	Anual
9. Identificar a rede de assistência às vítimas pós-trauma;	Organizar fluxos de atendimento	SES (CEREST, CER, DAP).	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Organizar fluxos a rede de atendimento às vítimas pós-trauma	Fluxo de atendimento	2022
10. Ampliar a expansão do Programa Vida no Trânsito (PVT) no Estado;	Realização de oficinas e visitas técnicas aos municípios para sensibilização dos gestores municipais.	SES	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Realizar 02 visitas técnicas aos municípios de Gurupi e Araguaína.	Oficinas realizadas	2022
11. Elaborar e fomentar	Reuniões, construção de	SSP	SES AGETO	Realização de blitz em datas	Campanhas Educativas	Anual

<p>estudos, pesquisas, projetos e novas metodologias que contribuam com o aprimoramento das políticas na Segurança Pública para redução da mortalidade por acidente de transporte terrestre no estado do Tocantins, em consonância com o Plano PESSE.</p>	<p>planos para Operações Integradas; Fiscalização Efetiva nas Rodovias; Elaboração de campanhas educativas de prevenção; Promover reuniões com os representantes dos órgãos convenientes, para fins de coordenação, planejamento e aprimoramento das atividades, bem como elevar os níveis de desempenho dos atendentes de números de atendimento de emergências.</p>		<p>CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS</p>	<p>que antecedem grandes eventos e feriados prolongados.  Promover atividades de aprimoramento dos servidores nas áreas do conhecimento atinentes ao atendimento das ocorrências de emergências.</p>	<p>realizados;  Planos Integrados realizados;  Capacitações de Servidores realizados.</p>	
<p>12. Desenvolv</p>	<p>Divulgar as</p>	<p>SES AGETO</p>	<p>SES AGETO</p>	<p>Divulgar os</p>	<p>Divulgações</p>	<p>Anual</p>

er e/ou fortalecer os canais de Comunicação intra e intersetorial, e com a sociedade civil envolvendo a temática da violência no trânsito;	campanhas de prevenção e estatísticas dos acidentes nos meios de comunicação.	CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC	CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	dados e as ações de segurança viária	realizadas	
<b>13.</b> Desenvolver processo de capacitação de gestores e equipes técnicas que sustentam a implementação do Plano de Ação Estadual de Enfrentamento à Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito.	Oficina, Seminário, fórum de discussão	Comitê	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Realizar Oficinas, Seminário e Fórum de discussão temática Segurança Viária	Equipes capacitadas	2023
<b>14.</b> Qualificar profissionais da Rede de Urgência	Realizar Seminário Estadual de Atendimento às Vítimas	GSUE/ SPAS/SES	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO	Realizar 1 (um) Seminário Estadual de Atendimento às Vítimas	Seminário realizado.	2022

Emergência quanto ao atendimento às vítimas de acidentes de Trânsito;	Acidente de Trânsito.		SEDUC UNITINS	Acidente de Trânsito para profissionais da Rede de Urgência e Emergência.		
<b>15.</b> Implantar a Linha de Cuidado ao Trauma na Rede de Urgência e Emergência do Estado.	Plano de Ação para elaboração e Implementação da LINHA DE CUIDADO AO TRAUMA;	GSUE/ SPAS/SES	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Elaborar a Linha de Cuidado ao Trauma e implantar nos pontos de atenção da Rede de Urgência e Emergência.	Linha de Cuidado ao Trauma implantada.	2022
<b>16.</b> Identificar os pontos críticos de acidentes de trânsito, nas rodovias, para intervenção.	Desenvolver estudos e pesquisas sobre a causa dos acidentes de trânsito nos pontos críticos identificados.	UNITINS SEDUC AGETO DETRAN PM/TO	SES AGETO CBM/TO DETRAN PM/TO SSP/TO SEDUC UNITINS	Fazer intervenção em pelo menos 10% dos pontos críticos de acidentes, identificados pelos estudos e pesquisas	Redução dos acidentes de trânsito devido ao estudo prévio e correção dos pontos críticos identificados	2023

## 9. REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Guia Vida no Trânsito / Ministério da Saúde, Universidade Federal de Goiás. - Brasília: Ministério da Saúde, 2015. 332 p.: il. 1. Segurança no Trânsito. 2. Material Instrucional. I. Título. II. Universidade Federal de Goiás.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Saúde Brasil 2015/2016 :uma análise da situação de saúde e da epidemia pelo vírus Zika e por outras doenças transmitidas pelo Aedes aegypti [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 386 p. :il.

BRASIL. Ministério da Saúde, DENATRAN, Portal IRIS (ONSV, baseado em IPEA/ANTP), Operação Lei seca do Rio de Janeiro, Infosiga-SP. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/observatorio-divulga-custos-per-capita-dos-acidentes-de-transito-no-pais/>. Acessado em 24 de setembro de 2020.

DATASUS, 2021 Disponível em:<<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def>>. Acesso em: 04 fev. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Brasil); BRASIL. Divisão de Polícia Rodoviária Federal. Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE; ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Doenças transmissíveis e análise da saúde/informação e análise da saúde: situação de saúde nas Américas: indicadores básicos 2015. Washington, D.C., 2015.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Folha Informativa – Acidentes de Trânsito. Brasil: OPAS, fev.2019. Disponível em: [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779). Acesso em: 02 fev. 2021.

Por Vias Seguras, 2018. Disponível em: <[http://vias-seguras.com/dados\\_da\\_prf/acidentes\\_nas\\_br\\_por\\_estado/mortos\\_nas\\_br\\_em\\_ap\\_pa\\_to](http://vias-seguras.com/dados_da_prf/acidentes_nas_br_por_estado/mortos_nas_br_em_ap_pa_to)>. Acesso em: 04 fev. 2021.

Vida no Trânsito Brasil. Disponível em:

<https://vidanotransitobrasil.com.br/segunda-decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito/>. Acesso em: 05 de fev. 2021.

RAMALHO, J. A. 2017. 29 NOV observatório divulga custos per capita dos acidentes de trânsito no país. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/observatorio-divulga-custos-per-capita-dos-acidentes-de-transito-no-pais/>. Acessado em 04 Fevereiro, 2021.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego - ABRAMET. 15 de setembro de 2020. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/noticias/onu-define-periodo-de-2021-a-2030-como-segunda-decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito/>. Acesso em: 18 de jun. de 2021.

ICETRAN. Disponível em: <https://icetran.com.br/blog/metas-globais-para-seguranca-no-transito-2/>. Acesso em: 18 de jun. de 2021.

SESAU, 2016. Lista Estadual de Notificação Compulsória - Portaria Sesau nº 236 de 09 de março de 2016 -de. Brasília: IPEA, 2015. Relatório de pesquisa.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Geneva, 2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. Global status report on road safety 2018. Genebra: WHO,2018.disponível em: <<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>>. Acesso em: 03 fev.2021.