

RELATÓRIO DE SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS EM BELO HORIZONTE

ANO-BASE 2024



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA

trabalho energia coração



RELATÓRIO DE SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS EM BELO HORIZONTE

ANO-BASE 2024

Convênio BHTRANS/SEJUSP



SUMOB
MOBILIDADE



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA

trabalho energia coração

EQUIPE MOBILIDADE:

Subsecretaria de Operações de Transporte e Trânsito | SUOTRAN: Jussara Bellavinha

Gerente de Tecnologias Aplicadas à Mobilidade | GETAM: Adilson Eduardo Oliveira Coelho

Coordenador do Núcleo de Estudos e Aplicações à Mobilidade: Marcelo Geraldo Batista

Analista de Transporte e Trânsito: Tereza Cristina Bahia Lopes

Analista de Relações Comunitárias: Marcos Evêncio Dutra

Agradecimento:

Agradecemos o esforço e empenho da equipe da PRODABEL/GETAM que esteve envolvida à frente do desenvolvimento do no sistema de interface para recebimento dos dados dos boletins de sinistros de trânsito da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública – SEJUSP e aos padronizadores dos boletins da GETAM pela dedicação ao serviço prestado.

GLOSSÁRIO

BHTRANS - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A

BPTRAN-MG - Batalhão de Polícia de Trânsito da Polícia Militar de Minas Gerais

CMD - Contrato de Metas e Desempenho

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde / Ministério da Saúde

DDI - Diretoria de Dados e Informações para a Transição

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN-MG - Departamento de Trânsito de Minas Gerais

GCMBH - Guarda Civil Municipal de Belo Horizonte

GEPTI - Gerência de Pesquisa e Tecnologia da Informação

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU

OMS - Organização Mundial de Saúde

Ônibus – agrupamento de ônibus + microônibus

ONSV - Observatório Nacional de Segurança Viária

PBH - Prefeitura de Belo Horizonte

PlanMob-BH - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

PPAG - Plano Plurianual de Ação Governamental

PRODABEL - Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte

PVT - Projeto Vida no Trânsito

REDS - Registro de Evento de Defesa Social (antigo Boletim de Ocorrência-BO)

SEDS - Secretaria Estadual de Defesa Social

SEJUSP-MG - Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública

SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito (antigo DENATRAN)

SIH-SUS - Sistema de Internações Hospitalares do SUS

SIM-SUS - Sistema de Informações sobre Mortalidade do SUS

Sistema BH10 - Sistema de Sinistros de Trânsito com Vítimas da BHTRANS

SMED - Secretaria Municipal de Educação

SMSA - Secretaria Municipal de Saúde

SUS - Sistema Único de Saúde

CONCEITOS ADOTADOS

Para o órgão responsável pela gestão da mobilidade urbana, o importante é saber a funcionalidade exercida pelo veículo. Por isso, a tipologia utilizada para classificar veículos agrupa as subdivisões de categoria utilizadas pelo antigo DENATRAN, conforme segue:

Abalroamento - ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento. No primeiro caso, os dois veículos circulam no mesmo sentido ou em sentidos opostos. No segundo caso, é quando os veículos se abalroam em cruzamento.

Atropelamento de pessoas - acidente em que o veículo, em movimento, colhe uma pessoa.

Auto - agrupamento de automóvel + caminhonete + camioneta

Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - o balanço é voltado para a realização do monitoramento da implementação do PlanMob-BH no que diz respeito à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, elaborado com base em indicadores de desempenho.

Caminhão – agrupamento de caminhão + caminhão trator

Capotamento/Tombamento - ocorre quando um veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, ocupando depois a posição lateral ou de tombamento.

Choque mecânico - impacto de um veículo contra obstáculos: poste, muro, árvore, calçada, mureta, caçamba e etc., inclusive com outro veículo parado ou estacionado.

Colisão de veículos - impacto de dois veículos em movimento, frente ou pela traseira. No primeiro caso os veículos circulam em sentidos opostos e no segundo caso transitam no mesmo sentido.

Mortos "In Situ" - são aqueles que morreram no local do acidente ou até dar entrada no hospital

Moto – agrupamento de motocicleta + motoneta + motociclo

Ocupantes de auto - agrupamento de motorista e passageiro(s)

Ocupantes de bicicleta – agrupamento de ciclista e garupa

Ocupantes de caminhão - agrupamento de motorista e passageiro(s)

Ocupantes de moto - agrupamento de motociclista e passageiro

Ocupantes de ônibus – agrupamento de motorista e passageiros

Ônibus – agrupamento de ônibus + micro-ônibus

Portal de Dados abertos - ferramenta disponibilizada pelo governo municipal para que todos possam encontrar e utilizar dados e informações públicas do município de Belo Horizonte.

Queda de veículo - ocorre quando o veículo se precipita em um abismo ou buraco

Queda no interior do veículo - ocorre quando uma pessoa cai dentro do veículo que a transportava.

Sinistro de trânsito - termo utilizado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para se referir a qualquer ocorrência que resulte em dano material, lesão corporal ou morte no trânsito, envolvendo veículo e que cause danos físicos ou materiais é considerado um sinistro de trânsito.

Vítima - pessoa envolvida em acidente de trânsito e que em consequência,tenha sofrido ferimentos, morrido ou tenha o grau de lesão não informado no REDS.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1. APRESENTAÇÃO.....	3
2. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	4
2.1 Sinistros de Trânsito	4
2.1.1 Sinistros Fatais.....	5
2.1.2 Sinistros Não Fatais	6
2.2 Vítimas.....	7
2.2.1 Vítimas Fatais	9
2.2.2 Vítimas Não Fatais.....	11
2.3 Veículos	13
2.4 Indicadores.....	15
2.4.1 Taxa de severidade em sinistros de trânsito.....	15
2.4.2 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos <i>in situ</i> por 10 mil veículos).....	15
2.4.3 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos <i>in situ</i> por 100 mil habitantes).....	16
2.4.4 Percentual de vítimas fatais (mortos <i>in situ</i>) em relação ao total de vítimas em sinistros de trânsito	16
2.4.5 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 10 mil veículos.....	17
2.4.6 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes.....	18
2.4.7 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 10 mil veículos	19
2.4.8 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes	19
2.4.9 Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão.....	20
2.4.10 Nº de vítimas em sinistros de trânsito por dia e tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres).....	21
3. DETALHAMENTO DOS DADOS.....	22
3.1 Sinistros de Trânsito	22
3.2 Vítimas.....	24
3.2.1 Pedestres	25
3.2.2 Vítimas Ocupantes de Bicicleta	27
3.2.3 Vítimas Ocupantes de Moto.....	28
3.2.4 Vítimas Ocupantes de Auto.....	29
3.2.5 Vítimas Ocupantes de Ônibus	30
3.3 Veículos Envolvidos nos Sinistros.....	32
3.3.1 Bicicleta	34
3.3.2 Moto.....	34
3.3.3 Auto	35
3.3.4 Ônibus.....	35

3.3.5 Caminhões	36
3.4 Dados Georreferenciados - BH e Regionais Administrativas da PBH	37
3.4.1 Regional Barreiro	42
3.4.2 Regional Centro Sul	43
3.4.3 Regional Leste.....	44
3.4.4 Regional Nordeste	44
3.4.5 Regional Noroeste	45
3.4.6 Regional Norte.....	45
3.4.7 Regional Oeste.....	46
3.4.8 Regional Pampulha.....	46
3.4.9 Regional Venda Nova	47
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
ANEXO	50

INTRODUÇÃO

O Relatório de Sinistros de Trânsito com Vítimas em Belo Horizonte tem como finalidade documentar, anualmente, os sinistros registrados pela SEJUSP-MG que ocorreram dentro do município, com informações detalhadas sobre os tipos de sinistros, veículos e vítimas envolvidos, visando subsidiar a política de segurança viária através da definição de ações e projetos para a redução do número de sinistros e de vítimas, em cumprimento às metas estabelecidas nos indicadores de monitoramento.

A obtenção dos dados depende da parceria com diversos órgãos envolvidos no registro e na apuração dos fatos e do uso de tecnologias de TI para a padronização, tratamento e formulação de banco de dados.

Os órgãos envolvidos são:

- Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública – SEJUSP-MG: dados e informações dos sinistros de trânsito obtidos a partir dos REDS. Para o ano de 2024, foram incluídos os boletins de sinistros enviados pela SEJUSP-MG até março de 2025, referentes aos sinistros ocorridos no ano de 2024. Nos anos anteriores a 2024, os boletins incluídos foram os enviados até abril do ano subsequente.
- BHTRANS: recebe e padroniza as informações através de sistema desenvolvido para esta finalidade. Posteriormente os dados são exportados para o Sistema BH10 da BHTRANS que é a base utilizada para a elaboração do presente relatório.
- Departamento de Trânsito de Minas Gerais – DETRAN-MG: trabalhou em parceria com a BHTRANS para elaboração de estatísticas de sinistros de trânsito no município de Belo Horizonte de 2000 ao início de 2016.

Os sistemas informatizados foram sendo aperfeiçoados ao longo do tempo, permitindo o cruzamento de diversos dados que auxiliam na análise e na elaboração de proposições de ações e projetos. O sistema BH10, originalmente criado em linguagem FORMS, vem passando por diversas melhorias, iniciadas a partir de 2016, com a substituição do módulo de inserção de dados dos REDS, recebidos em arquivos PDF ou até mesmo impressos em papel, para recebimento diário, via webservice de arquivos XML. Mais recentemente, este módulo está passando por um processo de reescrita, migrando da linguagem DELPHI para um sistema WEB mais versátil. Apesar de toda essa melhoria para a padronização dos dados, ainda existem situações que geram a necessidade de avaliação específica, como enquadramentos de tipos de sinistros e grau de lesão das vítimas, visto que os órgãos utilizam definições distintas; localização geográfica dos eventos, algumas vezes divergentes entre o que foi relatado no histórico com o definido pelo agente responsável pelo preenchimento do REDS, além de erros de preenchimento dos campos do REDS, como classificar como sinistro sem vítima um sinistro com envolvidos que apresentaram lesões.

Ressalta-se que, na análise dos resultados apurados devem ser levados em consideração os aspectos relativos à composição da frota de veículos cadastrados no município; a taxa de motorização; o perfil da população residente (faixa etária e gênero); a ocupação e uso do solo

nas áreas onde ocorrem os sinistros; e fatos que interferiram na mobilidade urbana como, por exemplo, a pandemia da Covid-19. A partir de março de 2020, devido ao isolamento social, ocorreram muitas alterações no trânsito, no transporte e nos deslocamentos das pessoas e mercadorias. Os dados de sinistros de trânsito de 2020 e 2021 podem ter sofrido alterações, que devem ser consideradas nas análises.

Os dados obtidos e divulgados por meio do relatório são a base para a proposição de ações que envolvem:

- O planejamento estratégico da PBH apresentado no Contrato de Metas e Desempenho - CMD e no Plano Plurianual de Ação Governamental - PPAG.
- O Projeto Vida no Trânsito – PVT e sua interface com as diretrizes da Organização Mundial de Saúde - OMS e do Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV. A BHTRANS coordena o projeto em parceria com a SMSA, SMED, GCMBH, SEJUSP-MG, DETRAN-MG, BPTRAN-MG, PCMG e elabora relatório com análises detalhadas atendendo às diretrizes do projeto a nível nacional.
- O cálculo e o monitoramento das metas dos indicadores do Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU - ODS 03 – Saúde e Bem Estar Social, 3.6 (atualizado até 2030); 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e do Projeto Vida no Trânsito - PVT.
- Estudos para implantação de equipamentos de fiscalização eletrônica; etc.

Os relatórios elaborados estão publicados no Portal da PBH com acesso através do link:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/seguranca-e-educacao/politica-seguranca-transito-belo-horizonte>

1. APRESENTAÇÃO

O documento encontra-se estruturado de forma a facilitar o acesso aos principais dados do ano de 2024 (sumário executivo) e a informações mais detalhadas com diversos cruzamentos relativos aos tipos de sinistros, vítimas, veículos envolvidos e sua localização, assim como a identificação e tipificação dos perfis dos envolvidos mais vulneráveis.

Ao longo do documento são apresentados gráficos e figuras acompanhados de texto com análise dos dados apurados e informações importantes que ajudam a entender os fatos que interferiram nos resultados obtidos, representando uma melhora ou piora e a tendência.

Ao final do documento encontra-se o Anexo no qual constam as tabelas que deram origem aos gráficos e figuras. Em alguns gráficos encontram-se grifados em amarelo os piores resultados no período apresentado e em azul os melhores resultados.

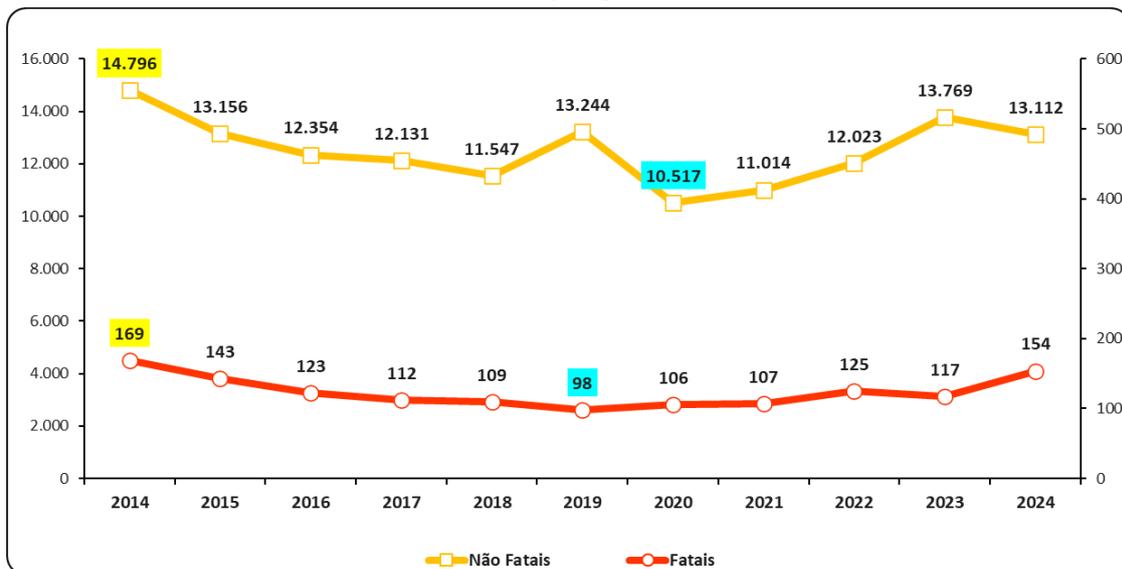
2. SUMÁRIO EXECUTIVO

O sumário executivo apresenta os dados mais relevantes dando uma visão geral dos sinistros de trânsito com vítimas fatais e não fatais ocorridos ao longo dos anos e em especial o ano de 2024, objeto deste Relatório.

2.1 Sinistros de Trânsito

O histórico 2014-2024 do total de sinistros de trânsito com vítimas fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 01 abaixo e Tabela 01, Anexo, pág. 50.

Gráfico 01 - Sinistros de trânsito por grau de severidade - 2014 a 2024

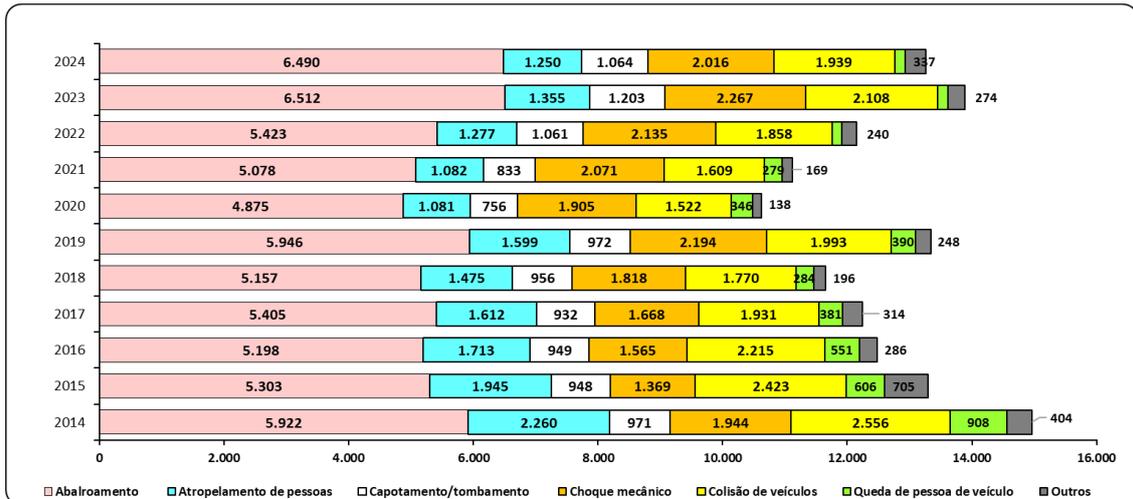


No Gráfico 01 encontram-se os números totais de sinistros com vítimas não fatais e fatais, por ano. Os sinistros não fatais apresentaram queda continuada entre 2014 e 2018, tendo o ano de 2014 como o de pior resultado na década em questão. Em 2019 houve crescimento de 14,7% em relação a 2018 e queda de 29,6% em 2020, menor valor na década 2014-2024. Nos anos seguintes, 2021-2023, ocorreu um crescimento de 25,0%, com redução de 4,8% em 2024.

O comportamento dos sinistros com vítimas fatais no mesmo período mostrou comportamento similar ao de sinistros não fatais na 1ª metade da década, com o pormenor de tendência de queda continuada até 2019. No triênio seguinte, 2020-2022 houve crescimento de 27,7%. De 2022-2023 ocorreu redução de 6,4% e de 2023 para 2024 houve crescimento de 31,6%. Os 154 sinistros fatais de 2024 ficaram abaixo apenas ao de 2014, que registrou 169. Portanto, ocorreu regressão aos padrões quantitativos aos do início do período.

O histórico do total de sinistros por tipo encontra-se apresentado no Gráfico 02 e na Tabela 02, Anexo, pág. 51.

Gráfico 02 - Total de sinistros por tipo - 2014 a 2024



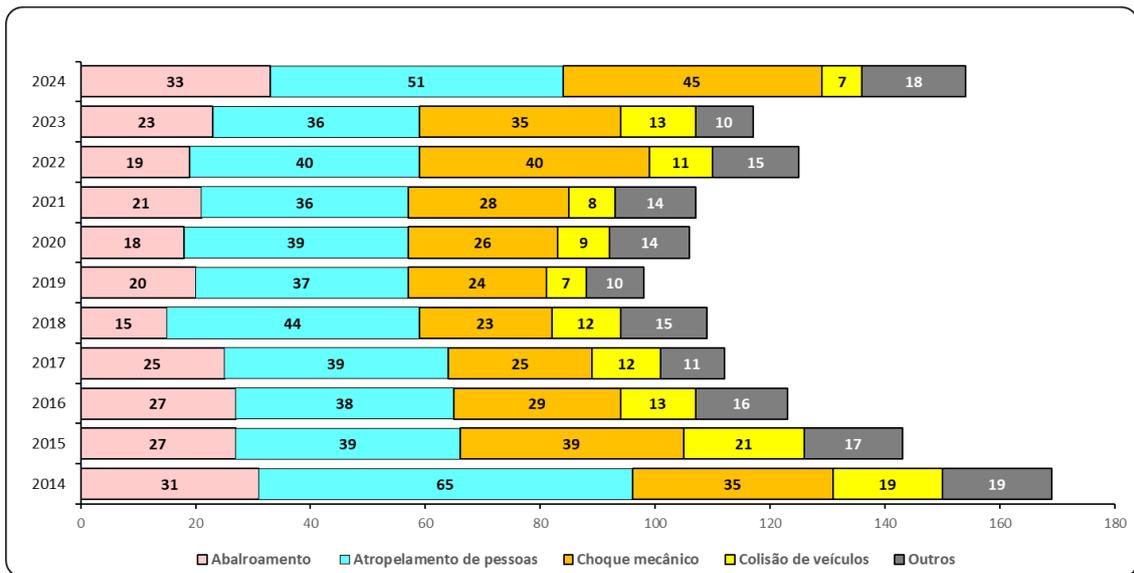
Analisando os dados de cada tipo de sinistro ocorrido em 2024 e no período de 2014 a 2024 observa-se que:

- Abalroamento representa o maior volume do total de sinistros (fatais e não fatais), acima dos 40% no período analisado. Embora o volume em 2024 seja inferior a 2023, percentualmente passou de 46,9% para 48,9%. De 2022 para 2023 houve a maior taxa de crescimento de abalroamentos, de 20,1%. E no período de 2023 e 2024 ocorreram os maiores volume de Abalroamentos, o que contribuiu para ficarem com os volumes de total de sinistros abaixo apenas do ano de 2014.
- Atropelamento em 2024 alcançou o 9º lugar no ranking dos 11 anos do período 2014-2024, 55,3% do total de atropelamentos em 2014.
- Choque Mecânico e Colisão seguem como os tipos de maior volume de sinistros depois de Abalroamento.
- De 2020 a 2023 registrou-se aumento continuado no volume de sinistros. Em 2024 houve decréscimo em relação a 2023, mas com total acima do triênio 2020-2022.

2.1.1 Sinistros Fatais

O histórico do total de sinistros fatais por tipo encontra-se apresentado no Gráfico 03 e Tabela 03, Anexo, pág. 51.

Gráfico 03 - Sinistros fatais por tipo - 2014 a 2024



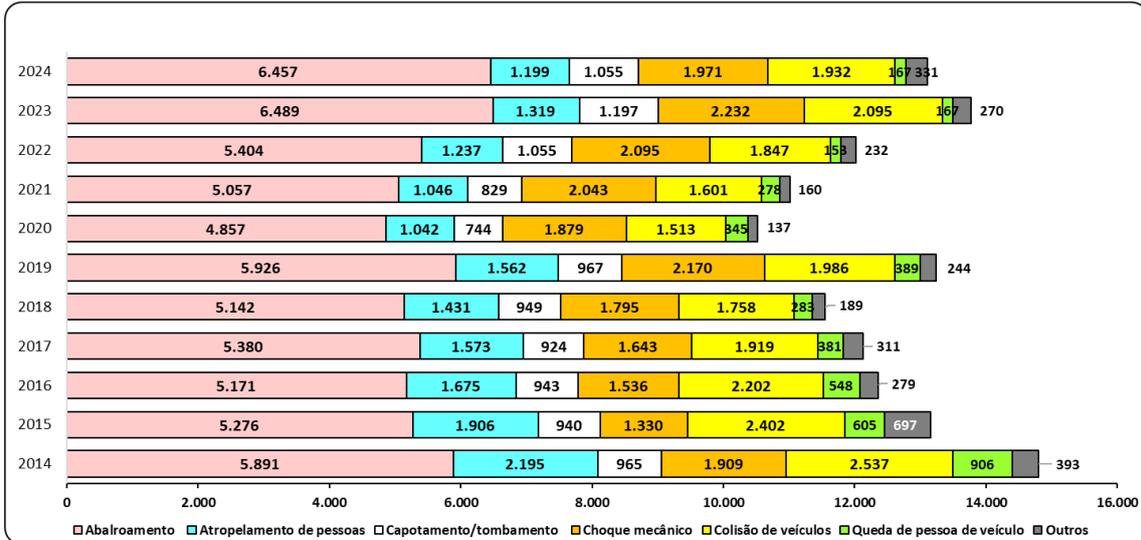
Ao analisar os dados apenas dos sinistros fatais, observa-se que foram registrados 33 abalroamentos em 2024, sendo o maior número da série histórica. Em relação a 2023 houve aumento de 43,5%. O padrão se repetiu para Atropelamento de Pessoas 41,7%, e de Choque Mecânico 28,6%.

Os 36 sinistros fatais por atropelamento em 2023 representaram 30,8% do total de sinistros desse ano. Os 51 sinistros fatais de 2024 representaram 33,1% do total de sinistros de 2024. Para sinistros fatais, 2024 foi o segundo pior ano da série, atrás apenas de 2014, com redução relevante apenas para os sinistros de Colisão. Em relação a 2023 houve acréscimo de 31,6%.

2.1.2 Sinistros Não Fatais

O histórico do total de sinistros fatais por tipo encontra-se apresentado no Gráfico 04 e na Tabela 04, Anexo, pág. 52.

Gráfico 04 - Sinistros não fatais por tipo - 2014 a 2024



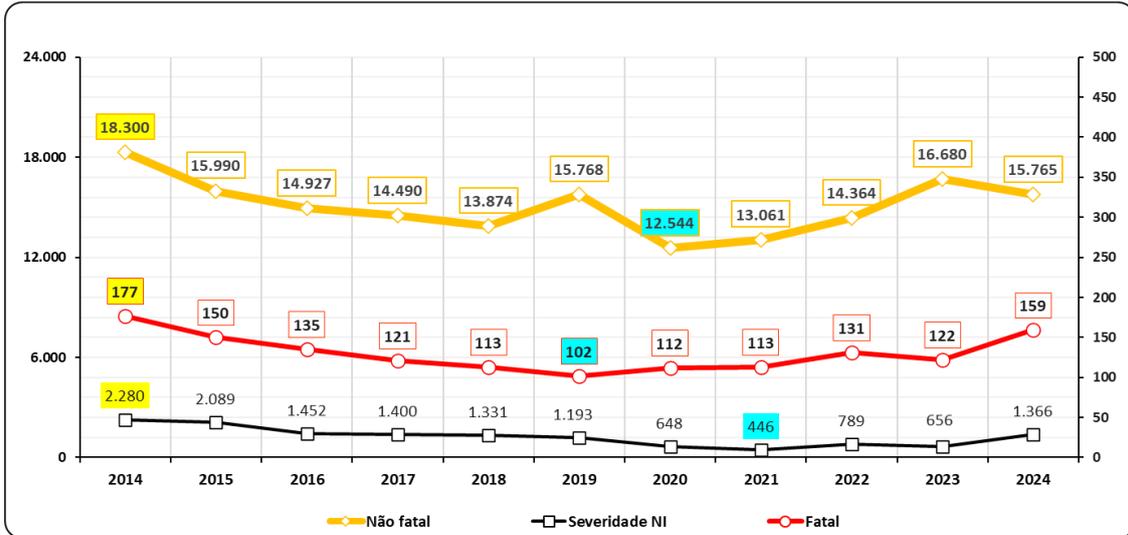
Como os sinistros não fatais correspondem a 99% do total de sinistros, os dados são praticamente iguais aos do total de sinistros:

- Abalroamento representou 49,2% do total de sinistros não fatais em 2024, e o maior percentual de abalroamento por ano do período 2014-2024. A mudança significativa de patamar ocorreu a partir de 2023, com aumento de 20,1%.
- Os atropelamentos não fatais reduziram 9,1% de 2023 para 2024. Como o percentual de atropelamentos fatais aumentou 41,5% de 2023 para 2024, a redução de 9,1% de atropelamentos não fatais no mesmo período pode indicar aumento da severidade dos atropelamentos, que migraram de graves para fatais.
- Assim como nos sinistros com vítimas fatais, Colisão também reduziu o número de sinistros não fatais entre 2023 e 2024, da ordem de 7,8%.

2.2 Vítimas

O histórico do total de vítimas de sinistros por grau de severidade encontra-se apresentado no Gráfico 05 e na Tabela 05, Anexo, pág. 52. O padrão de alteração de total de vítimas fatais seguiu tendência de período de quedas continuadas intercaladas com pequenos picos de aumento para reduzir no ano seguinte.

Gráfico 05 – Nº de vítimas de sinistros por grau de severidade - 2014 a 2024

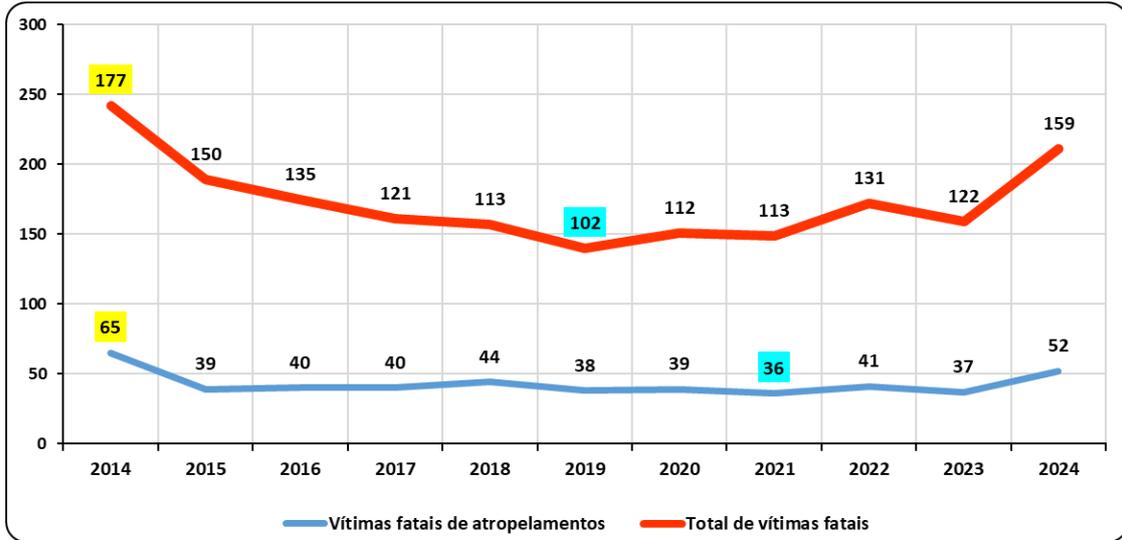


De 2014 a 2018 houve queda contínua no número de vítimas não fatais, enquanto a queda para as vítimas fatais estendeu-se de 2014 a 2019. Nos casos de severidade não identificadas a queda foi até ao ano de 2021. Em 2019 ocorreu aumento atípico para os quantitativos de vítimas não fatais. A partir de 2020 iniciou-se período de aumento do número de vítimas não fatais, 2020-2023, com destaque para o crescimento de 16,1% entre 2022-2023. De 2023-2024 houve redução de vítimas não fatais da ordem de 5,5%. Os quantitativos de vítimas fatais foram de crescimento discreto de 2020 a 2022, redução de 6,9% de 2022 para 2023, e crescimento de 30,3% de 2023 para 2024.

Significa dizer que em 2023 foram 136,7 vítimas não fatais para 1 vítima fatal; enquanto em 2024 foram 99,2 vítimas não fatais para cada vítima fatal. Ou seja, aumentou a severidade dos sinistros no período. Em números absolutos, de 2023 para 2024, houve um aumento de 14 vítimas fatais pedestres e 18 vítimas fatais ocupantes de moto.

O histórico de vítimas fatais de atropelamentos encontra-se apresentado no Gráfico 06 e na Tabela 06, Anexo, pág. 52.

Gráfico 06 – Nº total de vítimas fatais e fatais de atropelamentos, por ano, 2014 a 2024

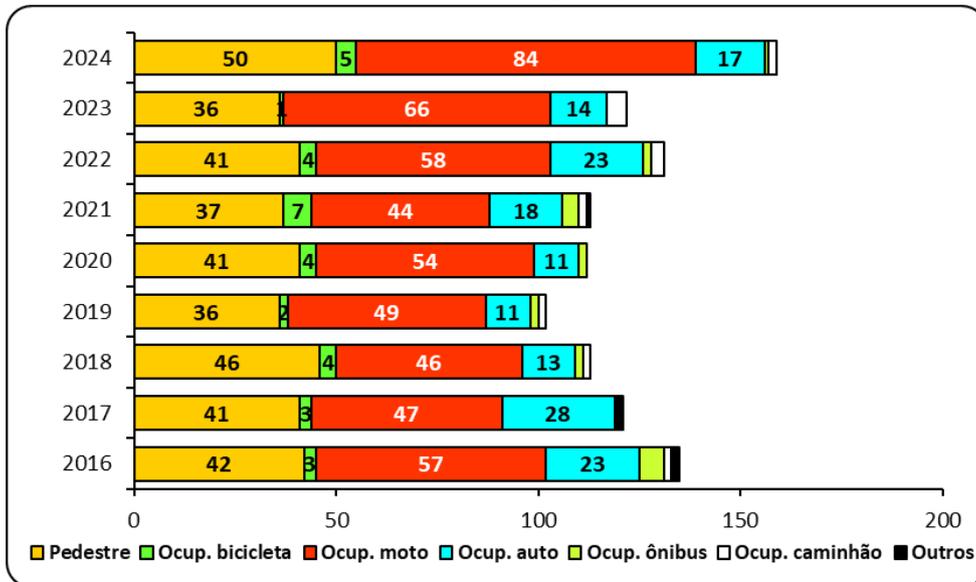


Enquanto o número total de vítimas fatais teve aumento de 30,3% de 2023 para 2024, no mesmo período o aumento da taxa foi de 40,5% para as vítimas fatais em atropelamentos, de 37 para 52 vítimas. Do total de mortos de 2024, 32,7% eram vítimas fatais em atropelamentos. Das 52 vítimas fatais, 48 foram pedestres e 4 motociclistas.

2.2.1 Vítimas Fatais

O histórico do total de vítimas fatais por tipo de vítima, no período 2016-2024, encontra-se apresentado no Gráfico 07 e na Tabela 07, Anexo, pág. 53.

Gráfico 07 - Nº de vítimas fatais por tipo - 2016 a 2024

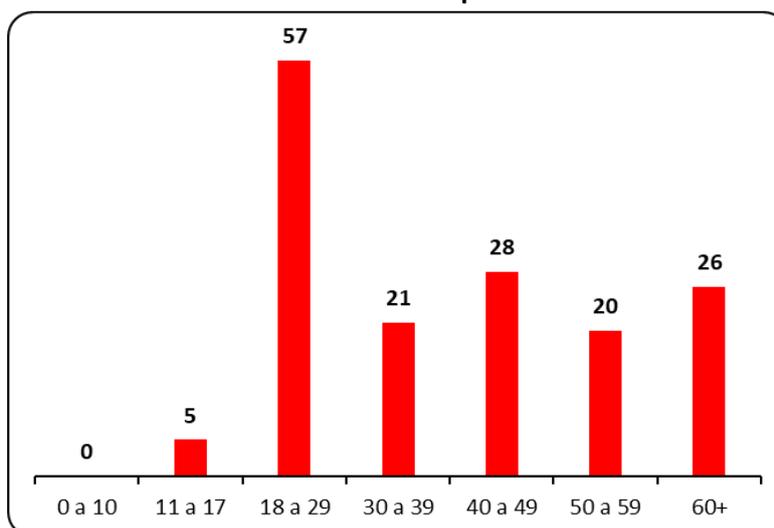


O número de pedestres fatais aumentou 38,9% de 2023 para 2024, enquanto o percentual para ocupantes de moto foi 27,3%. De 2021-2024 o número de vítimas fatais pedestres aumentou em 35,1%. Para o mesmo período, o número de vítimas fatais ocupantes de moto cresceu em 90,9%, passando de 44 para 84.

O volume de vítimas fatais ocupantes de moto começou a subir de forma mais vertical a partir de 2022. No período de 2022 a 2024 os fatais ocupantes de moto passaram de 44 para 84, o que representou 90,9% de crescimento no período. Dos 122 mortos em 2023, 66 (54,1%) foram de ocupantes de moto. Em 2024, dos 159 mortos, 84 (52,8%) foram de ocupantes de moto. Em 2023 e 2024 ocupantes de moto passaram a ser maioria absoluta no total de mortos desses anos. No período 2016-2024, ocupantes de moto só tiveram mortos em números equivalentes com pedestres no ano de 2018. Em todos os outros anos os pedestres foram ultrapassados. Duas variáveis são características dessa década de 2021, e que ajudam a entender a elevação das sinistralidades envolvendo motociclistas, a diversificação do transporte de mercadorias e de passageiros utilizando este modo de transporte.

O número de vítimas fatais *in situ* por faixa etária em 2024 está apresentado no Gráfico 08 e Tabela 08, Anexo, pág. 53.

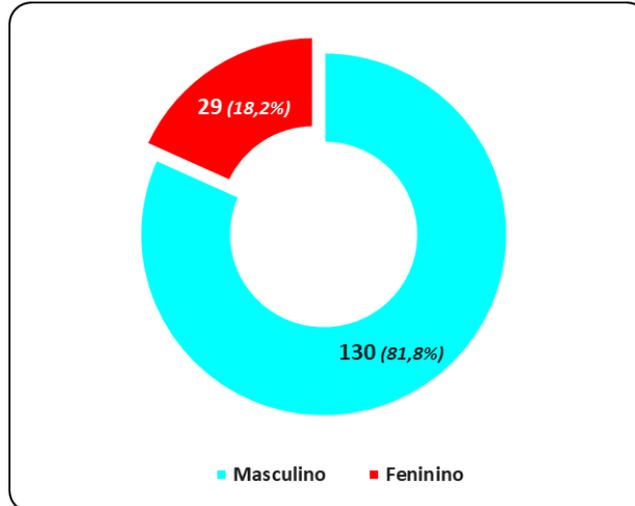
Gráfico 08 - Nº de vítimas fatais por faixa etária - 2024



Observa-se que 35,8% das vítimas fatais em 2024 encontram-se entre 18 e 29 anos de idade; 13,2% entre 30 e 39 anos; 17,6% entre 40 e 49 anos; e 16,4% para a faixa etária de 60+.

O número de vítimas fatais por gênero em 2024 está apresentado no Gráfico 09 e Tabela 09, Anexo, pág. 53.

Gráfico 09 - Nº e % de vítimas fatais por gênero – 2024



Como em anos anteriores, observa-se a grande participação do gênero masculino no total de vítimas fatais.

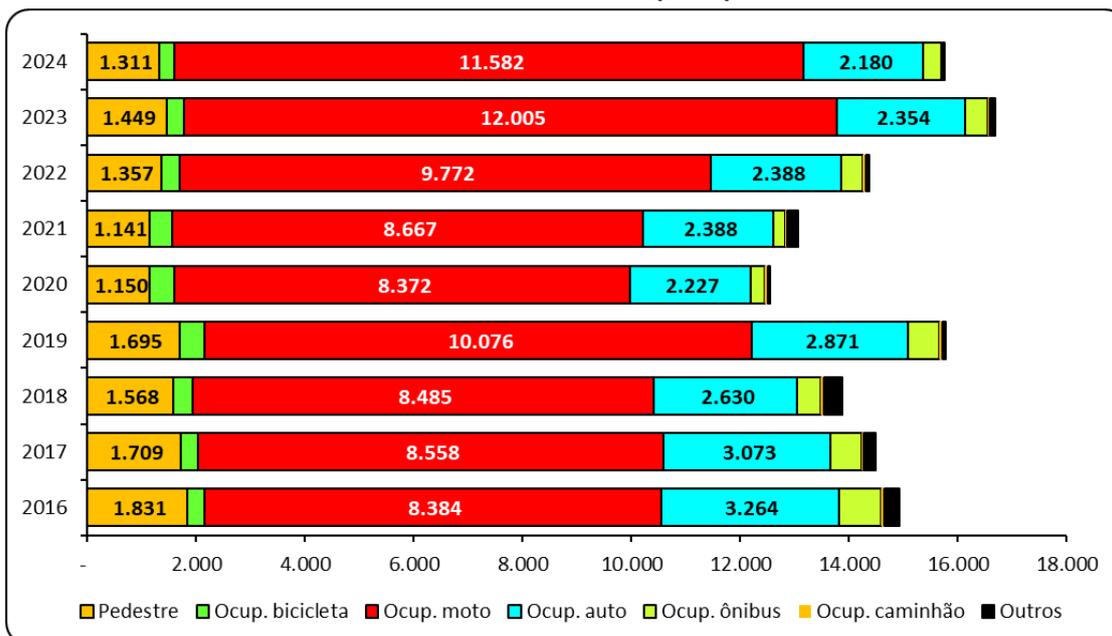
Mediante os dados apresentados neste item conclui-se que prepondera como vítima fatal homens jovens que utilizam a moto como meio de transporte.

2.2.2 Vítimas Não Fatais

O histórico do total de vítimas não fatais por tipo de vítima encontra-se apresentado no Gráfico 10 e na Tabela 10, Anexo, pág. 53. No ano de 2024 houve redução no número de vítimas não fatais da ordem de 5,5% alcançando valor igual ao de 2019. Comparando os dados de 2024 entre vítimas não fatais e fatais por tipo de vítimas, o resultado mostrou que a proporção de 1 pedestre fatal para cada 26,2 pedestres não fatais; 1 ocupante de auto fatal para cada 128,2 ocupantes de auto não fatais; 1 ocupante de moto fatal para 137,8 ocupantes de moto não fatais.

Pedestres são mais vulneráveis devido à lógica de circulação desfavorável aos mesmos, ao mobiliário urbano impedindo o caminhar, o que coloca como rotina percursos negativos e pouco atrativos devido às condições precárias dos passeios, que empurra os pedestres a andarem na rua, além da falta de arborização para maior conforto térmico e proteção quanto ao excesso de exposição ao sol. Além das calçadas, de pisos ruins e ocupação de autos e mobiliário urbano e comercial, os espaços de circulação destinados aos pedestres ficam restritos às travessias sinalizadas, que são minoria; passarelas, de acessibilidade reduzida; assim como as velocidades regulamentadas incompatíveis com o caminhar seguro, que visam garantir a fluidez em detrimento da segurança nos olhos.

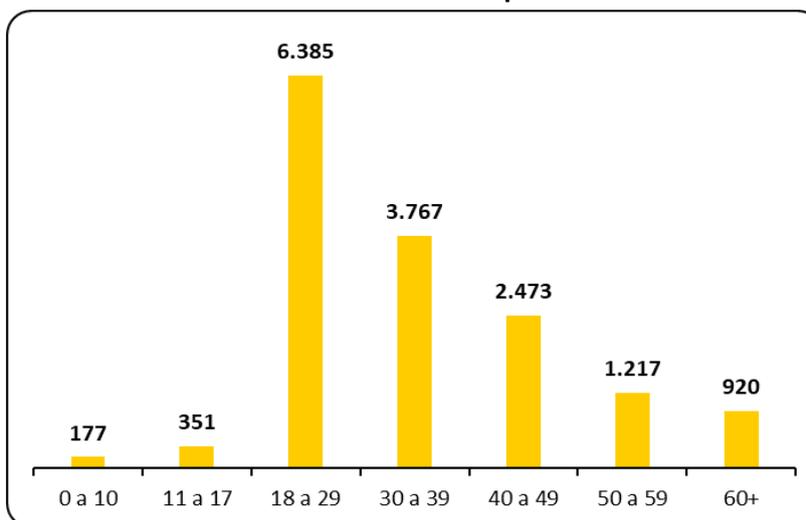
Gráfico 10 - Nº de vítimas não fatais por tipo - 2016 a 2024



Em 2023 72,0% das vítimas não fatais eram ocupantes de moto e em 2024 esse valor passou para 73,5%. De cada 4 vítimas não fatais em 2024, 3 eram ocupantes de moto. Esses números mostram quem impacta o sistema médico hospitalar de alta complexidade, de enfermaria e de reabilitação.

O número de vítimas não fatais por faixa etária em 2024 está apresentado no Gráfico 11 e na Tabela 11, Anexo, pág. 53.

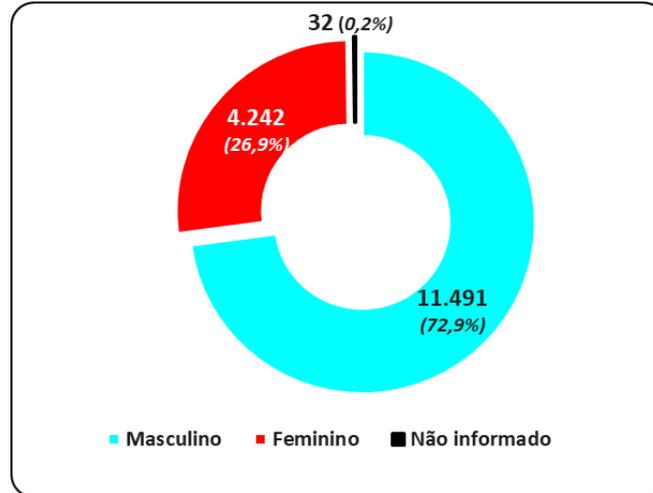
Gráfico 11 – Nº de vítimas não fatais por faixa etária – 2024



Comparando os dados para as vítimas não fatais, observa-se uma participação maior da faixa etária de 18 a 29 anos (41%) e menor para os usuários 60+ (5,8%).

O número de vítimas não fatais por gênero em 2023 está apresentado no Gráfico 12 e Tabela 12, Anexo, pág. 53.

Gráfico 12 - Nº de vítimas não fatais por gênero – 2024



Também para as vítimas não fatais, observa-se a grande participação do sexo masculino (72,9%).

Mediante os dados apresentados neste item conclui-se que também para as vítimas não fatais prepondera os homens jovens que utilizam a moto como meio de transporte.

2.3 Veículos

O histórico do total da frota de veículos registrados em Belo Horizonte e a quantidade total de veículos envolvidos nos sinistros encontra-se apresentado nos Gráficos 13 e 14 e na Tabela 13, Anexo, pág. 54.

Gráfico 13 - Nº de veículos envolvidos em sinistros, por tipo - 2016 a 2024

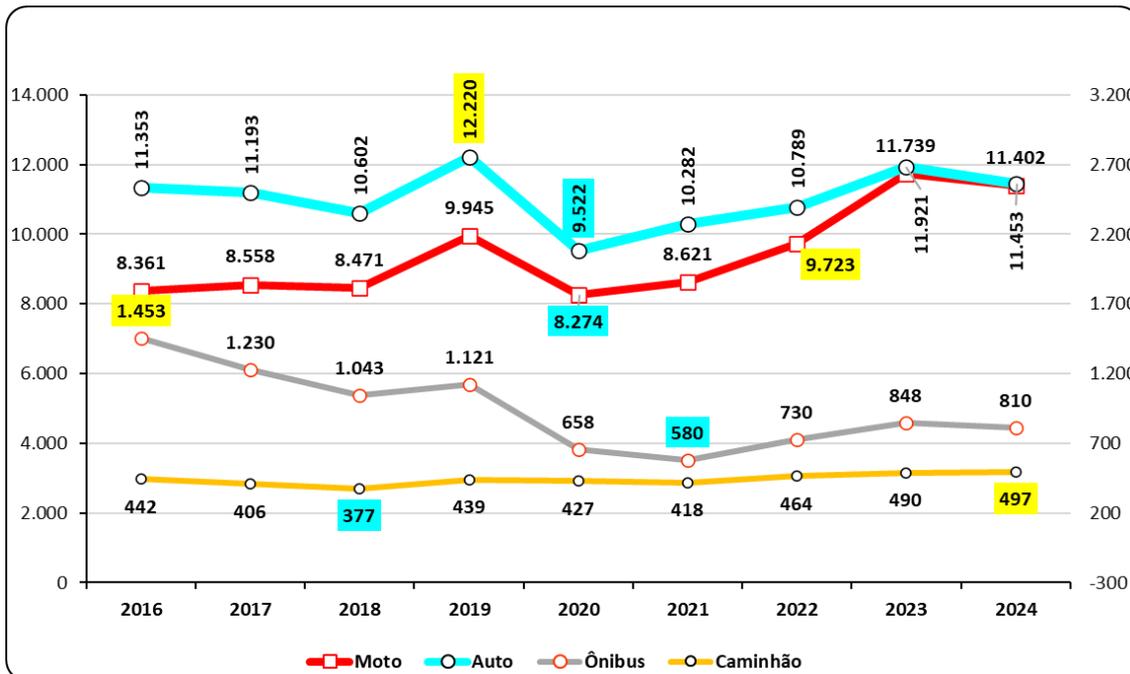
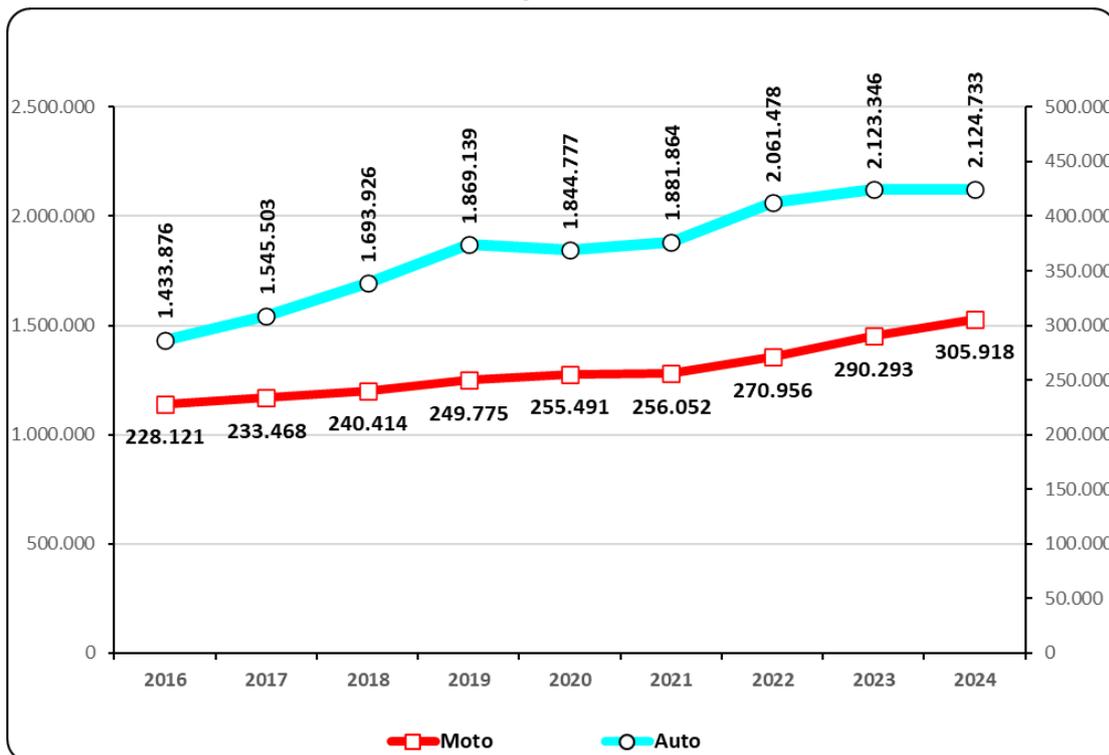


Gráfico 14 - Nº de autos e motos registradas em Belo Horizonte - 2016 a 2024



De 2020 a 2024 o número de motos envolvidas em sinistros aumentou 37,8% enquanto a frota de motos cresce 19,7% no período. Considerando o mesmo intervalo temporal, a relação para autos é de 20,3% de aumento do número de autos envolvidos em sinistros, com aumento da frota em 15,2%. O número de ônibus envolvidos em sinistros no período 2021-2024 aumentou em 35,0%, apesar de ter apresentado redução de 44,3% entre 2016 e 2024.

2.4 Indicadores

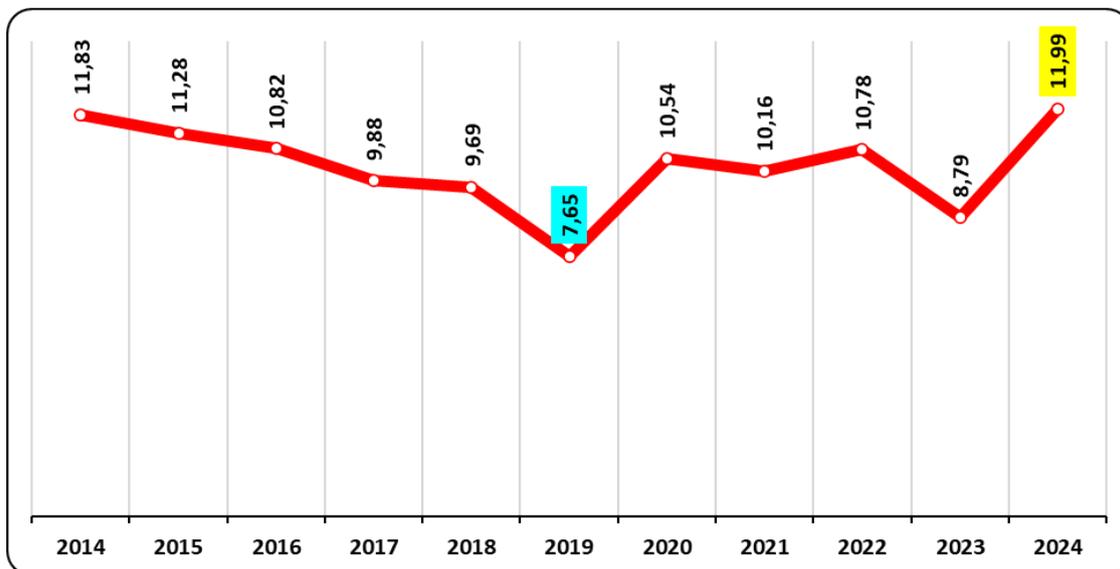
Neste item serão apresentados os resultados de 10 indicadores que, conforme descrito na introdução deste documento, são importantes para a elaboração do planejamento estratégico da PBH, para a definição das ações do Projeto Vida no Trânsito e para a elaboração do relatório do Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte.

2.4.1 Taxa de severidade em sinistros de trânsito

O objetivo do indicador é medir a relação entre o número de vítimas fatais e total de sinistros de trânsito, por cada mil sinistros, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas fatais} / N^{\circ} \text{ total de sinistros}) \times 1.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 15 e na Tabela 14, Anexo, pág. 55.

Gráfico 15 - Taxa de severidade em sinistros de trânsito - 2014 a 2024

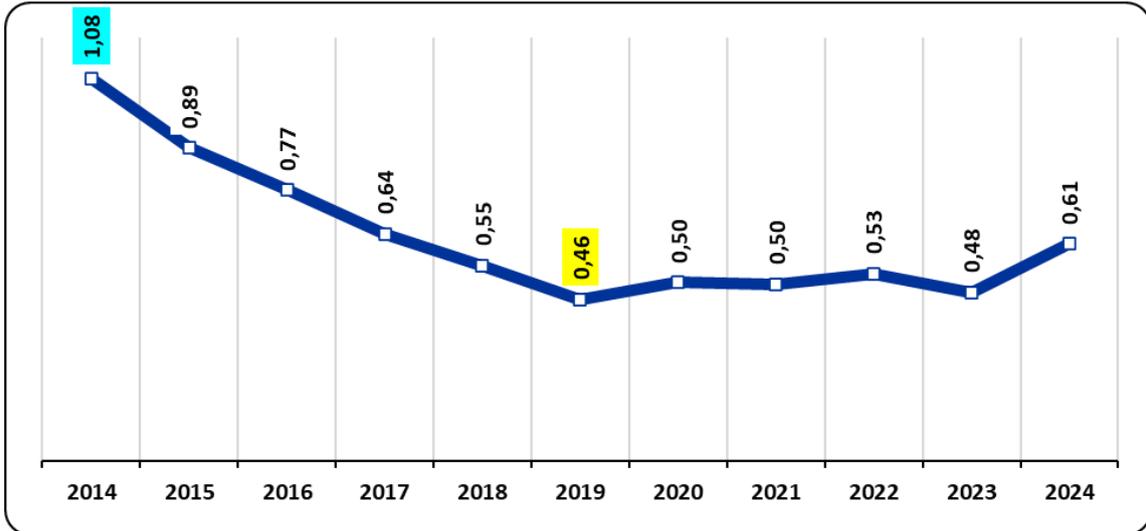


De acordo com o Gráfico 15, de 2014 a 2019 houve queda contínua da taxa de severidade. De 2019 para 2020 houve aumento de 37,9%, estabilização de 2020 a 2022, queda de 2022-2023 e crescimento de 2023 para 2024, na escala de 36,4%, o que representou a ocupação do ano de maior taxa de severidade no período analisado. De acordo com a Tabela 14, Anexo, pág. 55, o número de vítimas fatais variou de 102 para 112, +10; enquanto no período 2023-2024 a variação foi de 122-159, +37. O ano de 2024 é o mais letal.

2.4.2 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos *in situ* por 10 mil veículos)

O objetivo do indicador é medir o número de vítimas fatais *in situ* em relação à frota, para cada 10 mil veículos, por meio da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas fatais} / \text{frota cadastrada em BH}) \times 10.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 16 e na Tabela 15, Anexo, pág. 55.

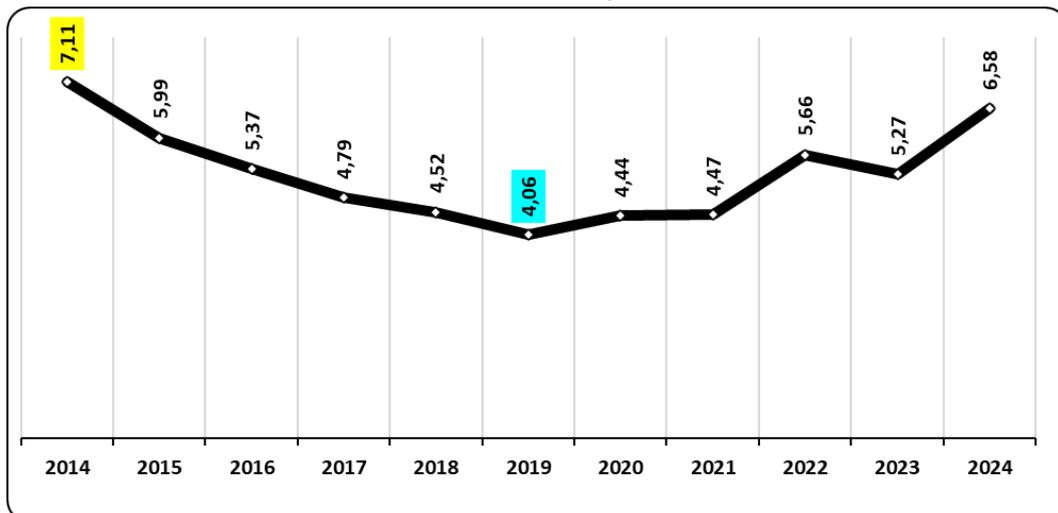
Gráfico 16 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 10 mil veículos) - 2016 a 2024

O ano de 2024 representa o pior índice no período 2019-2024, com aumento relevante de 2023 para 2024.

2.4.3 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos *in situ* por 100 mil habitantes)

O objetivo do indicador é medir o número de vítimas fatais *in situ* em relação à população, para cada 100 mil habitantes, através da fórmula: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais} / \text{população de BH}) \times 100.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 17 e na Tabela 16, Anexo, pág. 55.

Gráfico 17 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 100 mil habitantes) - 2014 a 2024

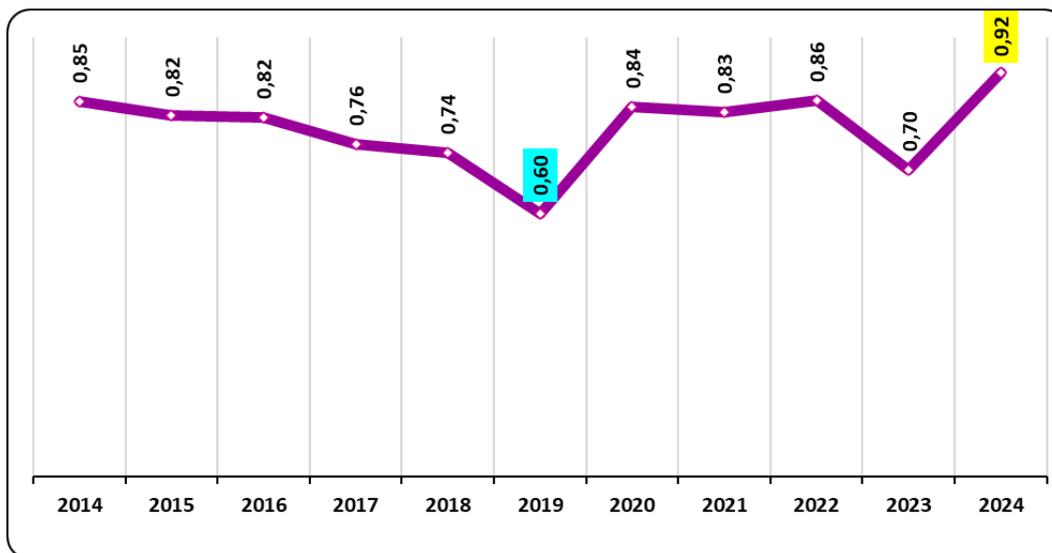
Analisando os dados do gráfico observa-se que a taxa de mortalidade reduziu ao longo dos anos até 2019. De 2019 em diante houve oscilação ascendente, com queda entre 2022 e 2023, seguido de crescimento significativo em 2024, conseguindo a segunda pior taxa (6,6), abaixo somente de 2014 (7,11).

2.4.4 Percentual de vítimas fatais (mortos *in situ*) em relação ao total de vítimas em sinistros de trânsito

O objetivo do indicador é medir o percentual de vítimas fatais *in situ* em relação ao total de vítimas, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas fatais} / N^{\circ} \text{ total de vítimas}) \times 100]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 18 e na Tabela 17, Anexo, pág. 56.

Gráfico 18 - Percentual de vítimas fatais (mortos *in situ*) em relação ao total de vítimas - 2014 a 2024



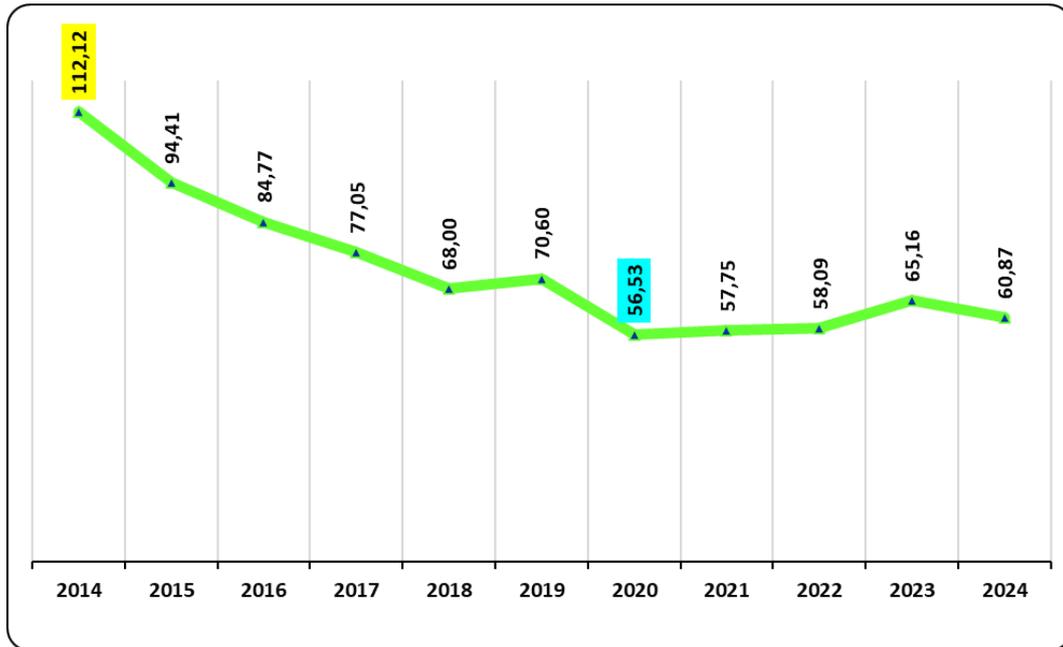
Analisando os dados do gráfico observa-se que o percentual de vítimas fatais em relação ao total de vítimas reduziu ao longo dos anos até 2019, ano de melhor resultado, seguido de 2023, para em 2024 alcançar o maior valor (0,92) da série.

2.4.5 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 10 mil veículos

O objetivo do indicador é medir o número de vítimas não fatais em relação à frota, para cada 10 mil veículos, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas não fatais} / \text{Frota cadastrada em BH}) \times 10.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 19 e na Tabela 18, Anexo, pág. 56.

Gráfico 19 - Taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos - 2014 a 2024



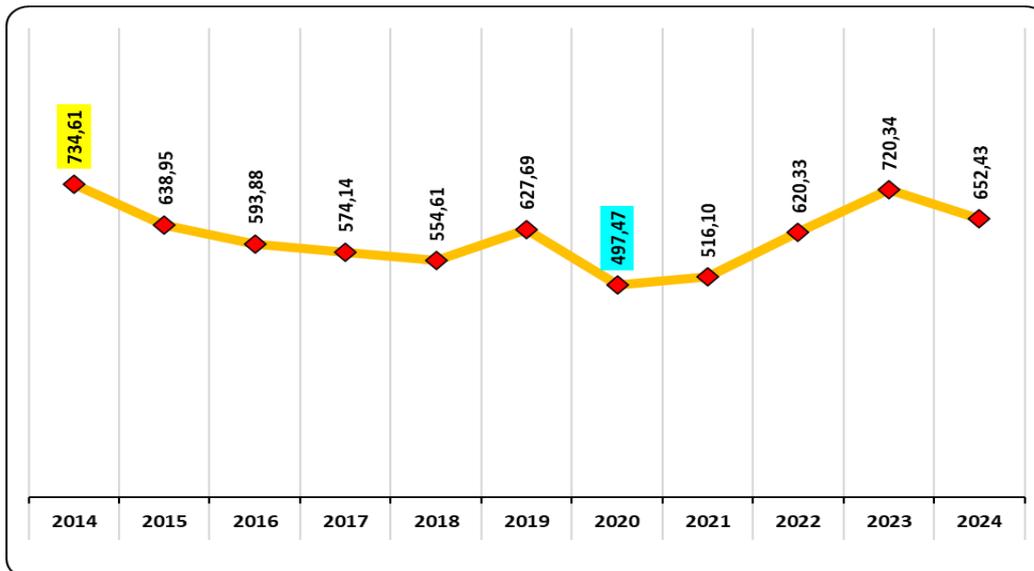
Analisando os dados do Gráfico 19 observa-se que a taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos reduziu no período 2014-2020, sendo o ano de 2020 o de menor taxa do período analisado. De 2020 a 2023 ocorreu crescimento contínuo, interrompido com queda de 6,6 pontos no período de 2023-2024. Neste intervalo a frota cresceu em 1,2%.

2.4.6 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes

O objetivo do indicador é medir o número de vítimas não fatais em relação a cada 100 mil habitantes, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas não fatais} / \text{população de BH}) \times 100.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 20 e na Tabela 19, Anexo, pág. 56.

Gráfico 20 - Taxa de vítimas não fatais por 100 mil habitantes - 2014 a 2024



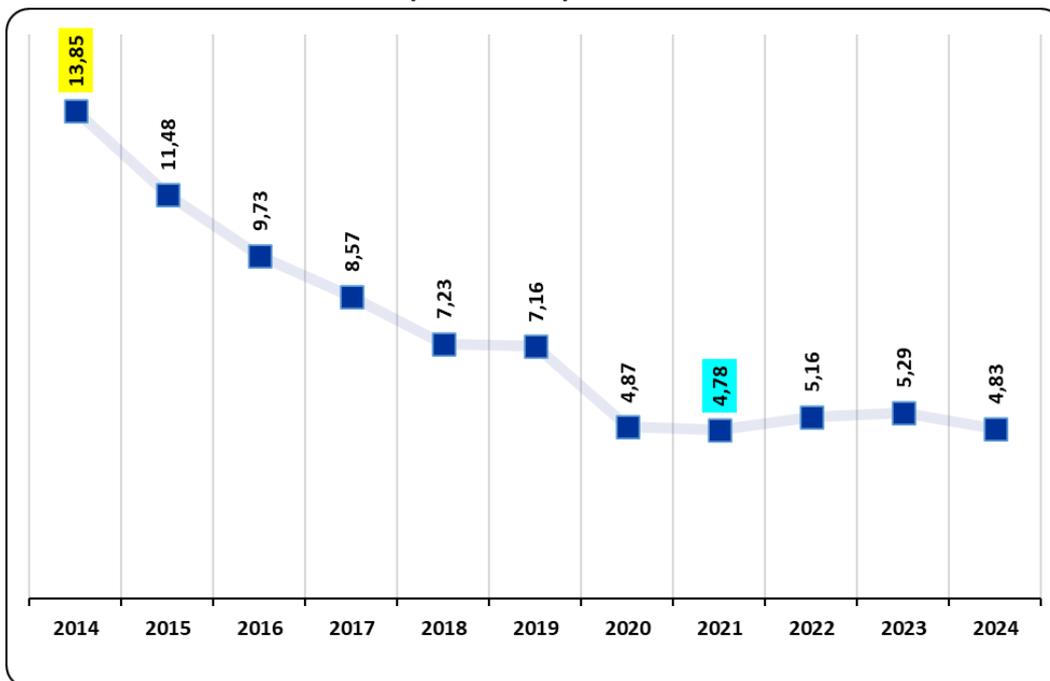
O Gráfico 20 apresenta a mesma tendência do Gráfico 19, de crescimento no período 2020-2023 e queda de 2023 para 2024, mantendo posição em 2024 acima do ano de 2022.

2.4.7 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 10 mil veículos

O objetivo do indicador é medir o número de atropelamentos em relação à frota, a cada 10 mil veículos, através da fórmula: $[(\text{N}^\circ \text{ de atropelamentos} / \text{frota cadastrada em BH}) \times 10.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 21 e na Tabela 20, Anexo, pág. 57.

Gráfico 21 - Taxa de atropelamentos por 10 mil veículos - 2014 a 2024



Analisando os dados do Gráfico 21 observa-se que a taxa de atropelamentos por 10 mil veículos

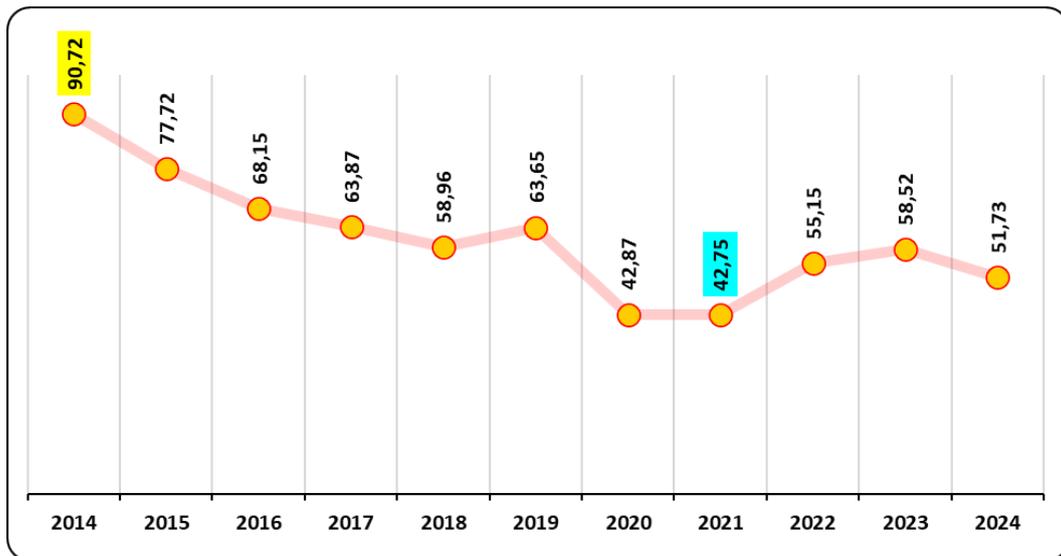
reduziu até 2021 (4,78). Em 2024 a taxa de 4,83 é a segunda menor em todo o período analisado.

2.4.8 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes

O objetivo do indicador é medir o número de atropelamentos em relação à população, para cada 100 mil habitantes, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de atropelamentos} / \text{população de BH}) \times 100.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 22 e na Tabela 21, Anexo, pág. 57.

Gráfico 22 - Taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes - 2014 a 2024

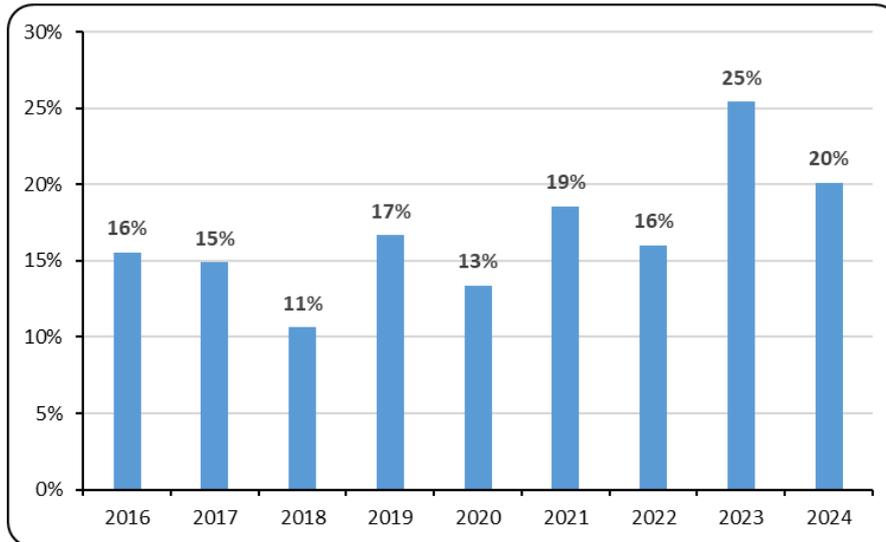


Analisando os dados do gráfico observa-se que a taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes obteve os menores valores em 2020 e 2021, com redução de 67,0% em relação a 2014. De 2021 para 2022 a taxa aumentou em 29,0%, seguido de novo aumento de 2022 para 2023, da ordem de 6,1%. Em 2024 houve redução em relação a 2023 de 11,6%.

2.4.9 Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão

O objetivo do indicador é medir o número de vítimas fatais envolvendo caminhão em relação ao total de vítimas fatais, através da fórmula: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas fatais envolvendo caminhão} / N^{\circ} \text{ de vítimas fatais}) \times 100]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 23 e na Tabela 22, Anexo, pág. 57.

Gráfico 23 - Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão - 2016 a 2024

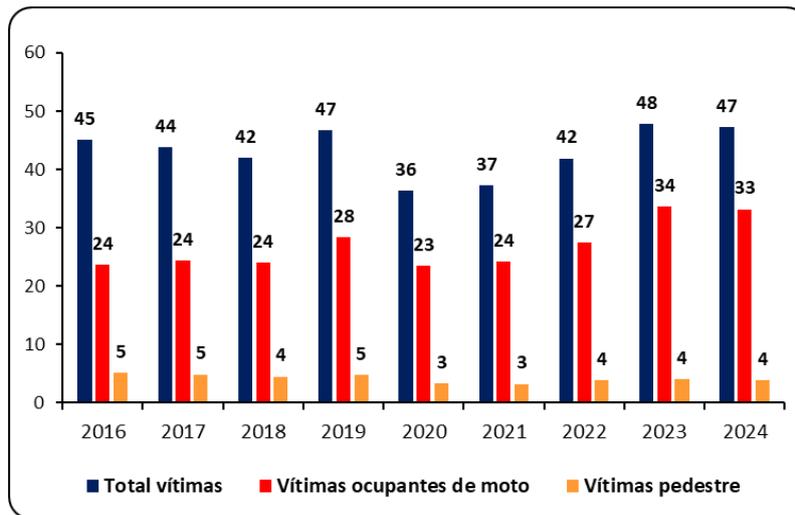
As oscilações percentuais de vítimas fatais envolvendo caminhões decorrem do total de vítimas fatais em cada ano. De acordo com a Tabela 22, Anexo, pág. 57, de 2021 a 2024 os valores anuais foram de 21, 21, 31 e 32. Subiu 25,5% de 2022 para 2024. A queda de 25% para 20% entre 2023-2024 deve-se ao fato da variação do número de vítimas envolvendo caminhões ter crescido em 3,2% de 2023-2024, enquanto o total de vítimas fatais ter passado de 122 para 159.

2.4.10 Nº de vítimas em sinistros de trânsito por dia e tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres)

O objetivo do indicador é medir quantas pessoas sofrem sinistros de trânsito por dia no município de Belo Horizonte, com ênfase às vítimas pedestres e ocupantes de moto.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 24 e na Tabela 23, Anexo, pág. 58.

Gráfico 24 – Nº de vítimas por dia, tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres) - 2016 a 2024



Considerando o início da série, no ano 2016 ocupantes de moto representaram 52,5% do total de vítimas por dia e pedestres 11,5%. Essa proporção basicamente se repete em 2017. No outro extremo do período, em 2024 a porcentagem de participação dos ocupantes de moto no total de vítimas por dia passou a ser de 70,5%, enquanto os pedestres estavam presentes em 8,1%.

3. DETALHAMENTO DOS DADOS

Para melhor entendimento e análise mais detalhada, os dados apresentados neste item possibilitam identificar os aspectos e pontos críticos relativos aos sinistros, tipos de vítimas, veículos envolvidos, bem como informações por região administrativa da PBH.

3.1 Sinistros de Trânsito

As informações sobre a quantidade de sinistros ocorridos em 2024 por dia da semana e faixa horária estão apresentadas na Tabela 24, Anexo, pág. 58.

Tabela 24 – Nº de sinistros por dia da semana e faixa horária - 2024

Faixa horária	Dom	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sab	Total	%
00:00 - 00:59	48	33	21	31	26	32	36	227	1,7
01:00 - 01:59	34	17	11	16	14	13	25	130	1,0
02:00 - 02:59	40	9	6	10	8	14	23	110	0,8
03:00 - 03:59	26	10	4	6	2	6	22	76	0,6
04:00 - 04:59	24	8	7	6	7	9	23	84	0,6
05:00 - 05:59	20	23	18	17	19	28	41	166	1,3
06:00 - 06:59	32	100	67	69	83	62	45	458	3,5
07:00 - 07:59	36	167	167	145	154	134	74	877	6,6
08:00 - 08:59	34	141	163	137	152	112	85	824	6,2
09:00 - 09:59	44	88	110	90	108	110	85	635	4,8
10:00 - 10:59	52	89	106	85	100	93	94	619	4,7
11:00 - 11:59	67	95	108	90	107	87	102	656	4,9
12:00 - 12:59	85	103	100	98	101	106	126	719	5,4
13:00 - 13:59	77	130	111	104	86	98	119	725	5,5
14:00 - 14:59	89	103	113	98	110	119	120	752	5,7
15:00 - 15:59	94	117	131	110	109	140	97	798	6,0
16:00 - 16:59	83	121	126	120	123	168	109	850	6,4
17:00 - 17:59	67	139	173	144	156	151	86	916	6,9
18:00 - 18:59	90	166	181	182	162	131	97	1009	7,6
19:00 - 19:59	109	101	139	132	147	136	106	870	6,6
20:00 - 20:59	74	73	81	83	75	111	85	582	4,4
21:00 - 21:59	70	52	67	79	59	88	82	497	3,7
22:00 - 22:59	60	54	51	49	62	77	64	417	3,1
23:00 - 23:59	44	20	29	38	44	44	50	269	2,0
Total	1.399	1.959	2.090	1.939	2.014	2.069	1.796	13.266	100
%	10,5	14,8	15,8	14,6	15,2	15,6	13,5	100	

Escala:

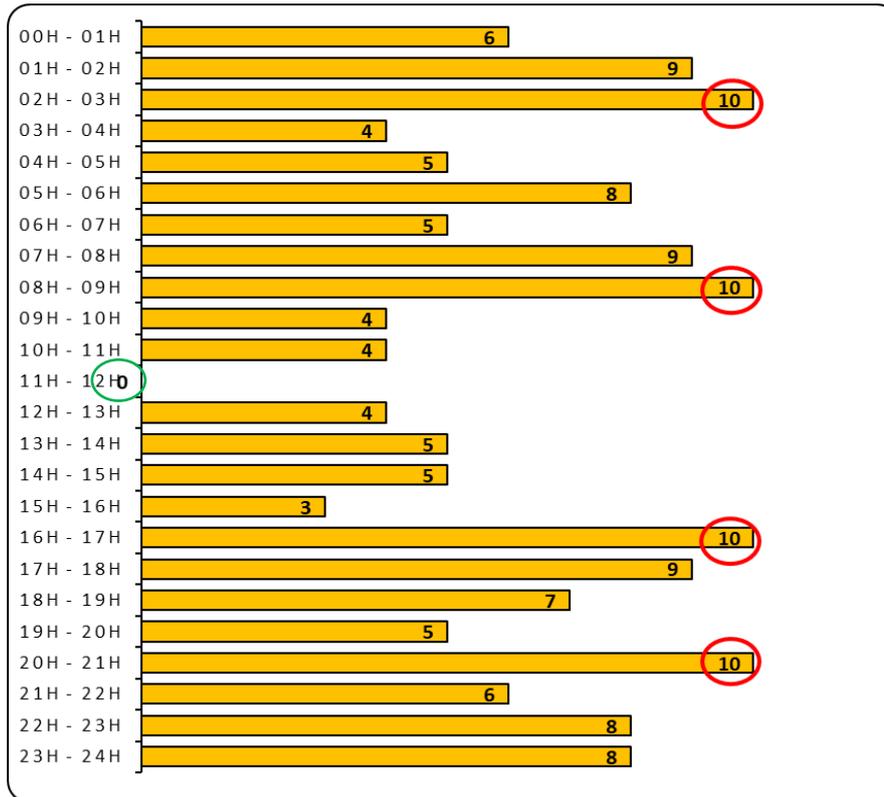
Dia da Semana	0 a 33	34 a 66	67 a 99	100 a 132	133 a 165	166 a 198
Faixa horária	0 a 180	181 a 360	361 a 540	541 a 720	721 a 900	901 a 1090

Analisando os dados da Tabela 24, Anexo, pág. 58, observou-se que, por faixa horária, na parte da manhã ocorreram 800 ou mais sinistros por hora entre 07:00 e 08:59. Na parte da tarde esse valor foi registrado entre 15:00 e 16:59 e entre 19:00 e 19:59. O pico foi registrado entre 18:00 e 18:59, com totais acima de 1000 sinistros por hora, e entre 17:00 e 17:59, acima de 900 sinistros por hora.

Por dia da semana a sequência percentual crescente foi de: domingo (10,5), sábado (13,5), quarta (14,6), segunda (14,8), quinta (15,2), sexta (15,6) e terça (15,8).

Em relação à faixa horária, os dados sobre os sinistros fatais encontram-se apresentados no Gráfico 25 e na Tabela 25, Anexo, pág. 59.

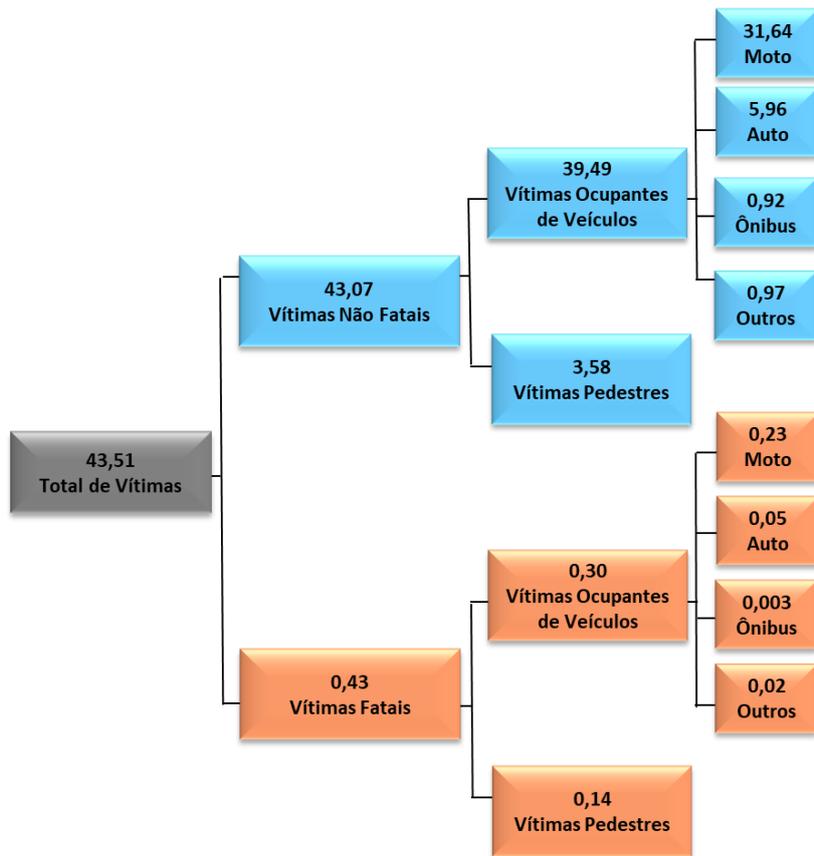
Gráfico 25 - Nº de sinistros fatais por faixa horária – 2024



3.2 Vítimas

A média diária de vítimas é calculada pela divisão do total de vítimas pelo número de dias do ano de 2024 conforme Figura 01 e Tabela 26, Anexo, pág. 59. O número médio diário de vítimas não fatais motorizadas foi de 39,5 vítimas por dia, sendo 31,64 (80%) constituída de ocupantes de moto. Pedestres foram de 3,58 pessoas por dia. Para cada pedestre vítima não fatal por dia tiveram 8,8 ocupantes de moto não fatais. Com relação aos números médios de vítimas fatais por dia, a média diária para ocupantes de moto foi de 1 vítima fatal a cada 4,35 dias. Para pedestres, a relação é de 1 morto a cada 7,14 dias.

Figura 01 - Média diária de vítimas – 2024



3.2.1 Pedestres

As informações sobre as vítimas pedestres fatais e não fatais encontram-se detalhadas em relação à faixa etária no Gráfico 26 e Tabela 27, Anexo, pág. 59. Em relação ao gênero, no Gráfico 27 e Tabela 28, Anexo, pág. 60.

Gráfico 26 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por faixa etária - 2024

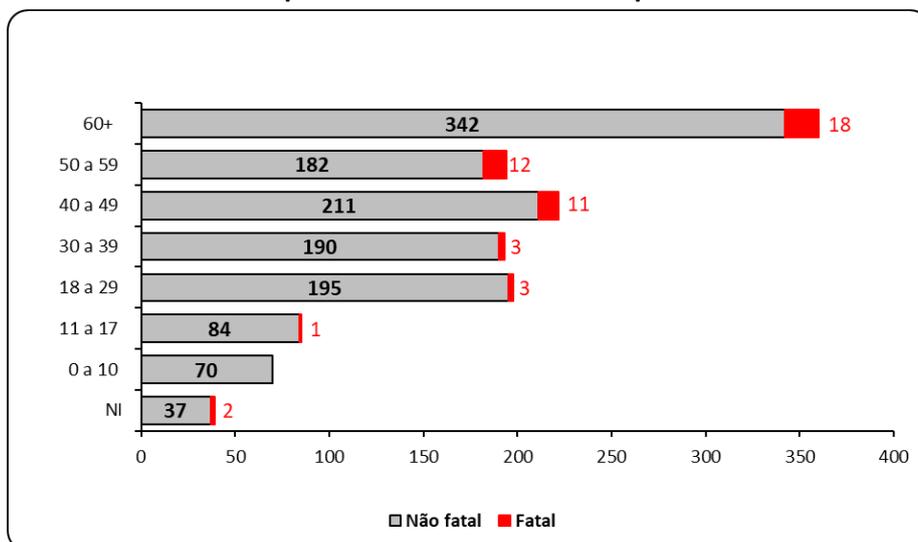
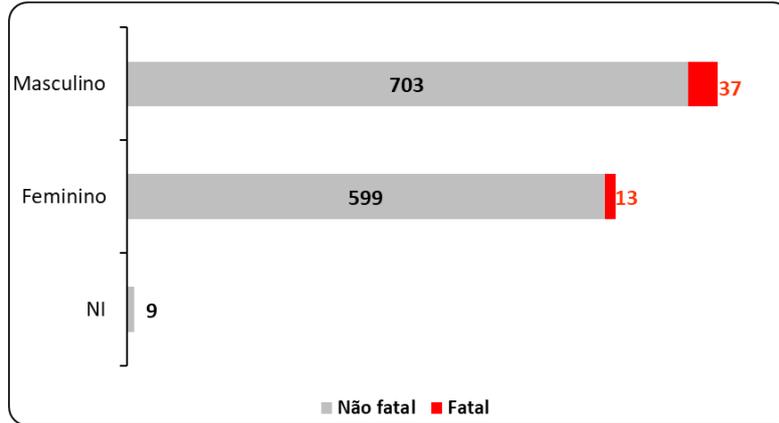


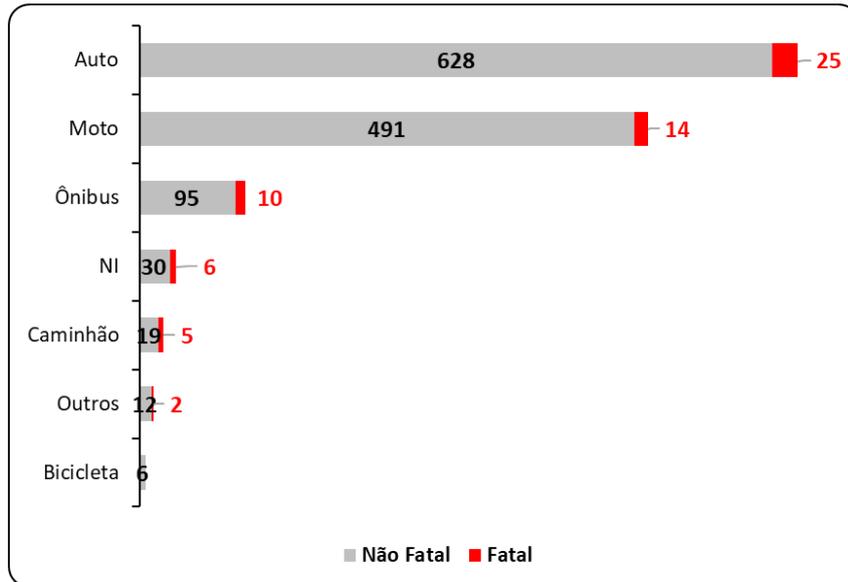
Gráfico 27 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por gênero - 2024

De acordo com o Gráfico 26, pedestres na faixa etária de 60+ representaram 36% do total de vítimas fatais pedestres. Com idade 50+ o percentual subiu para 60,0%. Ou seja, pedestres fatais são de perfil de maior idade. Pedestres não fatais com idade 60+ representaram 26,1% do total de vítimas pedestres e com idade 50+ foi para 40,0%.

Comparando com ocupantes de moto, a taxa de fatais pedestres foi 6% contra 60,7%, com idade entre 18 a 29 anos.

Em relação ao gênero de pedestres vítimas fatais, Gráfico 27, 74% é composto de homens, contra 26% de mulheres. A cada 4 vítimas fatais pedestres, 3 são homens.

Em relação aos atropelamentos por tipo de veículo envolvido, as informações estão apresentadas no Gráfico 28 e na Tabela 29, Anexo, pág. 60.

Gráfico 28 - Atropelamentos não fatais e fatais por tipo de veículo - 2024

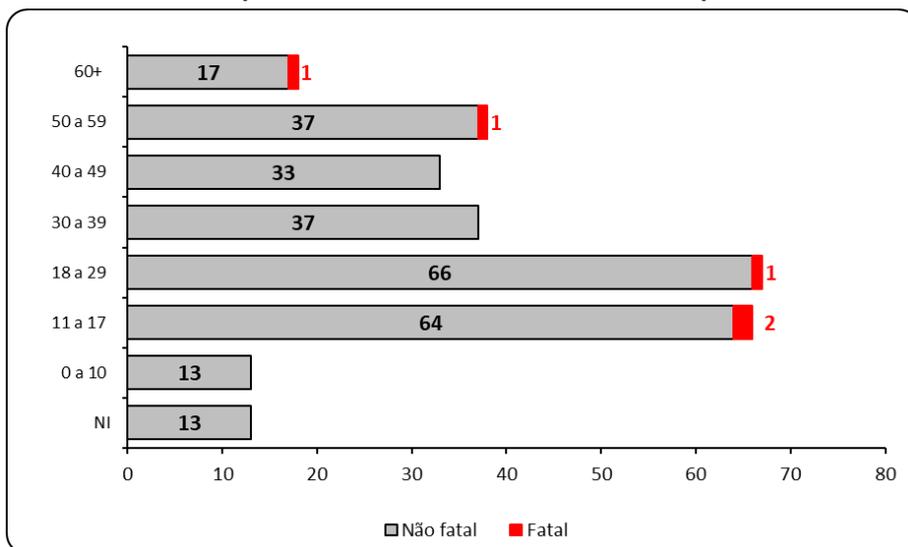
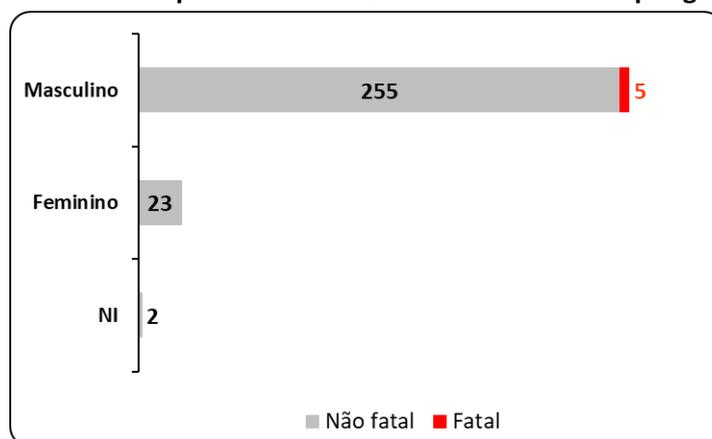
O Gráfico 28 apresenta os números de atropelamentos não fatais e fatais por tipo de veículo envolvido. Os percentuais de veículos envolvidos em atropelamentos não fatais ficaram, como segue: auto (49,0%), moto (38,3%), ônibus (7,4%), NI (2,3%), caminhão (1,5%), outros (0,9%) e bicicleta (0,5%).

Para atropelamentos fatais os resultados percentuais por tipo de veículo envolvido foram: auto (40,3%), moto (22,6%), ônibus (16,1%), NI (9,7%), caminhão (8,1%), outros (3,2%).

Veículos pesados se envolvem em menos atropelamentos, mas aparecem em maior número quando os sinistros são fatais. Os dados de 2024 mostram os percentuais dos tipos de severidade mais próximos entre os veículos pesados, destaque para ônibus. Como atropelamento está vinculado a pedestres, foram 51 atropelamentos fatais para 52 vítimas fatais, 50 destas eram pedestres, a evasão do veículo atropelador pode explicar o aumento do percentual de não informado (NI) de 2,3% nos atropelamentos não fatais para 9,7% nos atropelamentos fatais.

3.2.2 Vítimas Ocupantes de Bicicleta

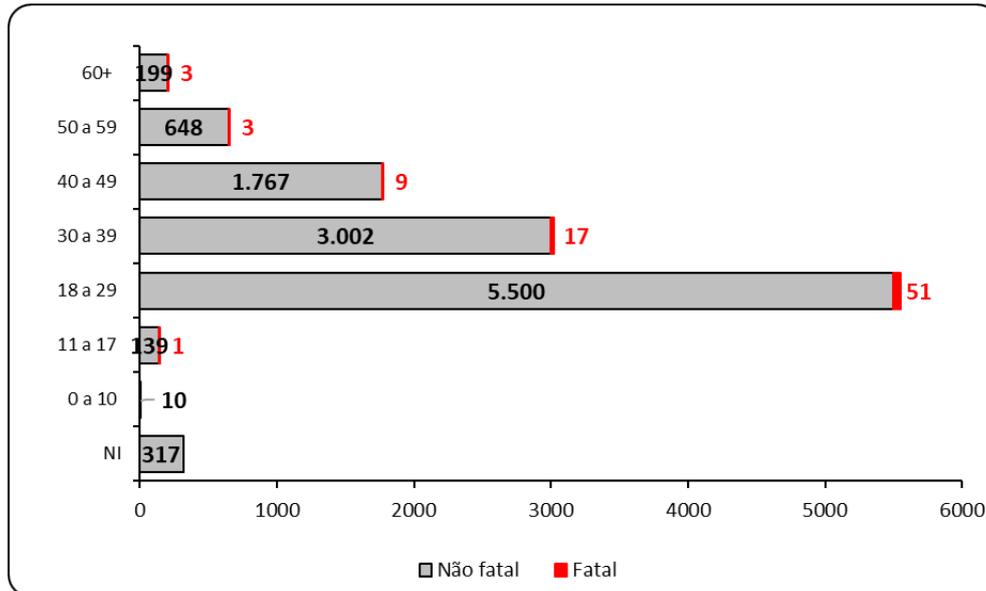
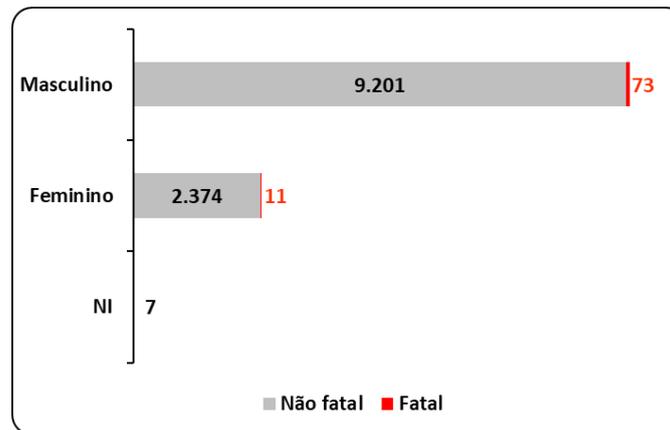
As informações sobre as vítimas ocupantes de bicicletas encontram-se detalhadas em relação à faixa etária no Gráfico 29 e Tabela 30, Anexo, pág. 60.

Gráfico 29 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por faixa etária – 2024**Gráfico 30 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por gênero - 2024**

Dos 5 ocupantes de bicicleta fatais, 2 eram adolescente, faixa etária entre 11-17 anos. O restante das vítimas fatais eram de faixas etárias de 18 a 29 anos e acima de 50 anos. Entre as vítimas não fatais a maior concentração está nas faixas de 18 a 29 anos seguido da faixa de 11 a 17 anos. Todas as vítimas fatais são do gênero masculino, conforme o Gráfico 30, Tabela 31, Anexo, pág. 60.

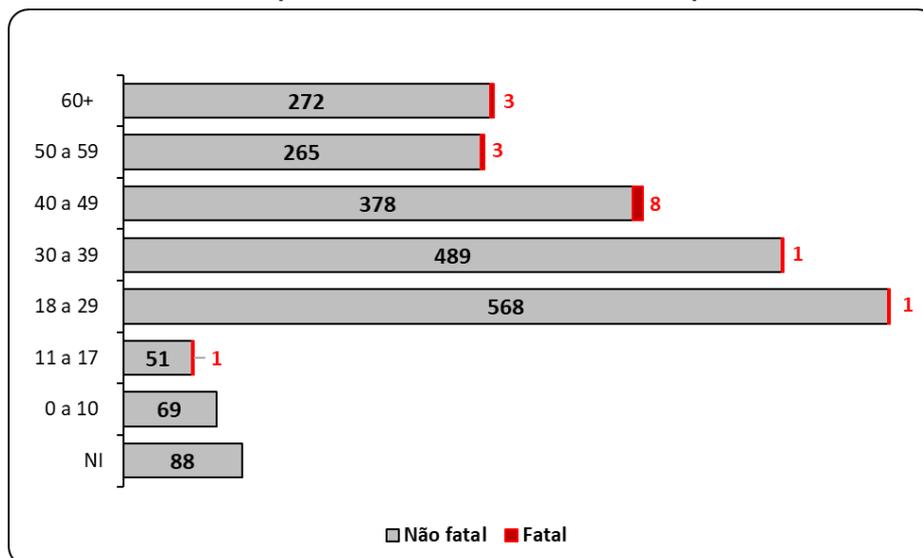
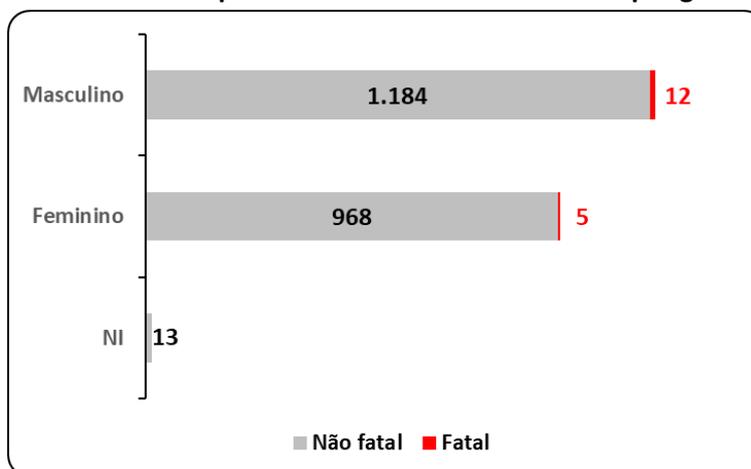
3.2.3 Vítimas Ocupantes de Moto

Conforme o Gráfico 31, Tabela 32, Anexo, pág. 60, as principais faixas etárias das vítimas fatais ocupantes de moto são: 18-29 (60,7%), 30-39 (20,2%), 40-49 (10,7%) representando 91,7% das vítimas. Vítimas de moto concentram-se na menor faixa etária. O Gráfico 32 mostra a distribuição das vítimas por gênero, com 79,5% do gênero masculino e 20,4% do feminino.

Gráfico 31 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por faixa etária - 2024**Gráfico 32 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por gênero - 2024**

3.2.4 Vítimas Ocupantes de Auto

As informações sobre as vítimas ocupantes de auto encontram-se detalhadas em relação à faixa etária no Gráfico 33 e Tabela 34, Anexo, pág. 61.

Gráfico 33 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por faixa etária - 2024**Gráfico 34 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por gênero - 2024**

De acordo com o Gráfico 33, as vítimas fatais ocupantes de auto concentraram-se nas faixas etárias mais elevadas, 40-49 (47,1%), 50-59 (17,6%), 60+ (17,6%), representando 82,4% do total das vítimas. Com relação às vítimas não fatais ocupantes de auto, a distribuição tem maior peso na faixa etária de 18-29 (26,1%), 30-39 (22,4%), 40-49 (17,3%), 50-59 (12,2%), 60+ (12,5%) representando 90,5%. A faixa etária de maior letalidade é a de 40-49 anos, com 1 fatal ocupante de auto para 47,25 não fatais.

3.2.5 Vítimas Ocupantes de Ônibus

Os dados sobre as vítimas ocupantes de ônibus foram separados em: sistema municipal convencional, sistema municipal suplementar, e Outros (fretado, intermunicipal, metropolitano, demais). Os dados encontram-se detalhados por faixa etária nos gráficos 35 e 36 e Tabela 36, Anexo, pág. 61; e quanto ao gênero, nos Gráficos 37 e 38 e Tabela 37, Anexo, pág. 61.

Gráfico 35 - Vítimas fatais ocupantes de ônibus por faixa etária – 2024

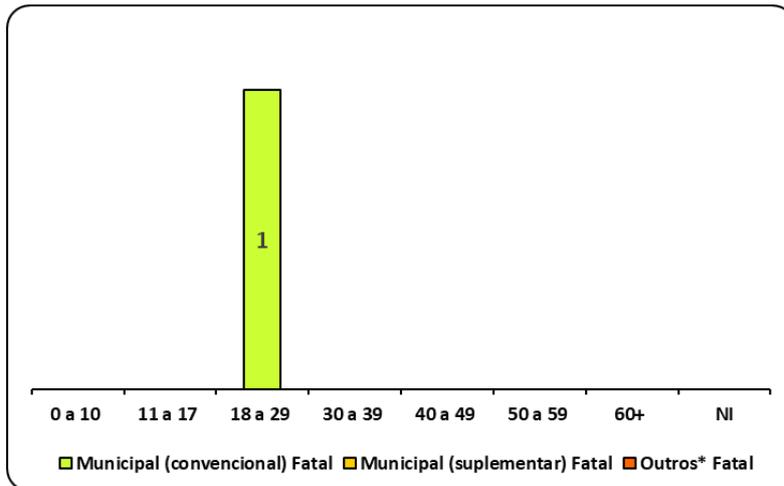
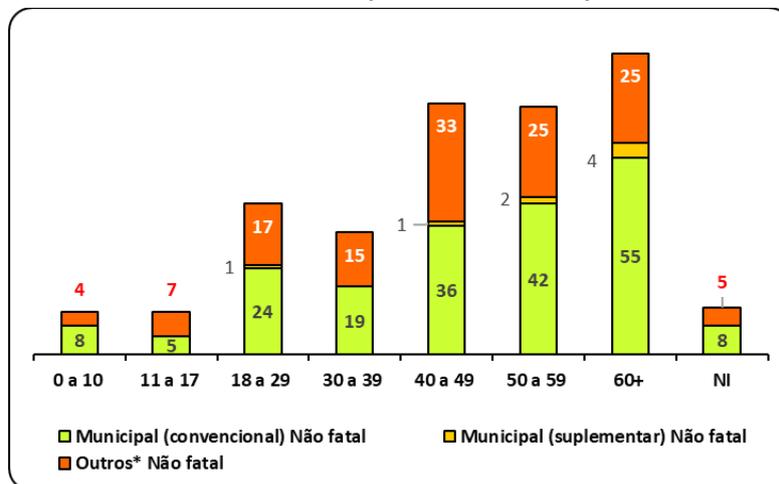


Gráfico 36 - Vítimas não fatais ocupantes de ônibus por faixa etária - 2024



O Maior volume de vítimas de passageiros de ônibus de linhas municipais decorre do maior número de vias percorridas.

Gráfico 37 - Vítimas fatais ocupantes de ônibus por gênero - 2024

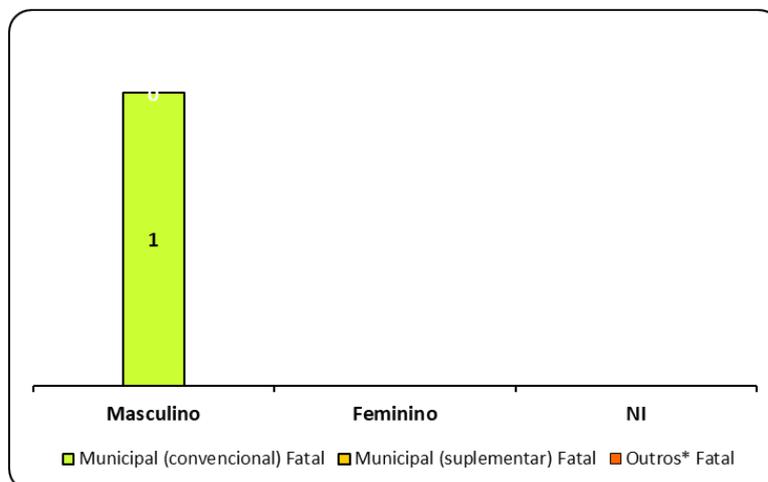
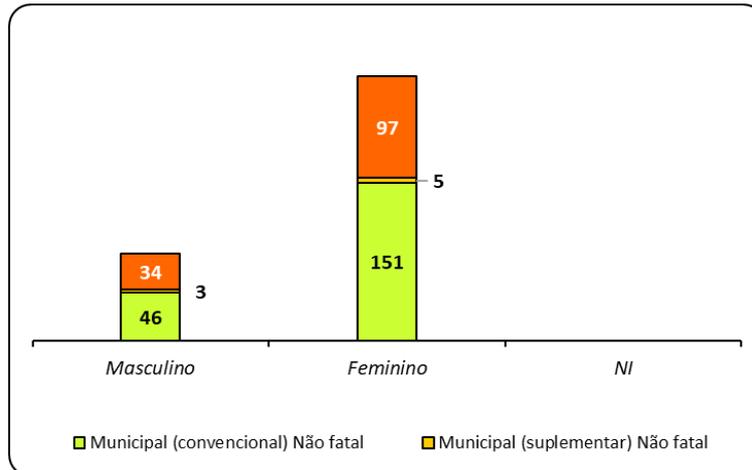


Gráfico 38 - Vítimas não fatais ocupantes de ônibus por gênero - 2024

Analisando os dados observa-se que:

- De acordo com a Tabela 36, Anexo, pág. 61, do total de vítimas ocupantes de ônibus (337), 58,8% (198) foram do sistema municipal convencional, que também teve 1 óbito em todo o sistema.
- Em relação às faixas etárias, 67,2% das vítimas do serviço municipal convencional concentrou-se nas faixas etárias acima dos 40 anos, com destaque para a faixa etária 60+ com 27,8% do total de vítimas da rede municipal convencional.
- Com relação ao gênero, 75,1% do total de vítimas de ocupantes de ônibus são do gênero feminino, o que é o oposto do padrão do que ocorre com os demais tipos de vítimas de trânsito, em que a concentração sobrecarrega no gênero masculino.

Vale lembrar que essas vítimas são ocupantes de ônibus, com mais de 99% compostas de passageiros. Os sinistros decorrem de quedas dentro dos ônibus devido a freiadas e manobras bruscas, e também fora dos veículos em razão de comportamentos poucos seguros dos usuários; e dos condutores, na questão de dar a atenção ao desembarcar e embarcar dos passageiros. Deve-se avaliar se a tarefa de cobrança das passagens, responsabilidade dos motoristas, contribui para a sua falta de atenção na circulação, sobremaneira nas manobras de embarque e desembarque.

Ao final do item 3.2 tem-se os seguintes resultados:

- A faixa etária de 18 a 29 anos tem o maior número de vítimas, sendo mais representativa para os ocupantes de moto. A faixa etária 60+ é a mais representativa para os pedestres e ocupantes de ônibus.
- Em relação ao gênero, há um equilíbrio para as vítimas pedestres e ocupantes de auto. Para vítimas ocupantes de bicicleta e moto o predomínio está no gênero masculino, ao contrário de ocupantes de ônibus, cujo predomínio é para o gênero feminino.

3.3 Veículos Envolvidos nos Sinistros

As informações sobre os veículos envolvidos em sinistros fatais e em atropelamentos fatais, em 2024, estão apresentadas nos Gráficos 39 e 40 e na Tabela 38, Anexo, pág. 62.

Gráfico 39 - Veículos envolvidos em sinistros fatais – 2024

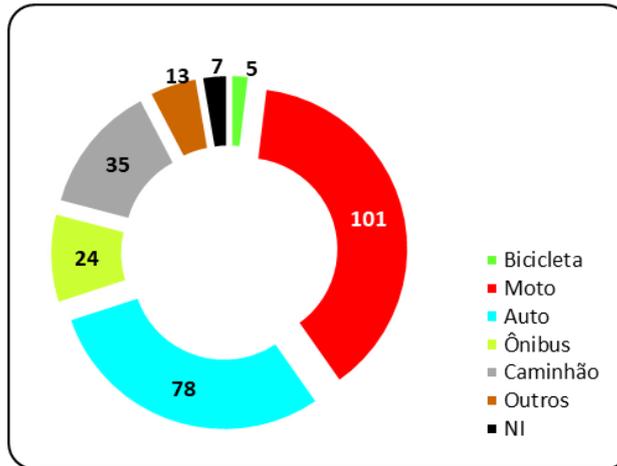
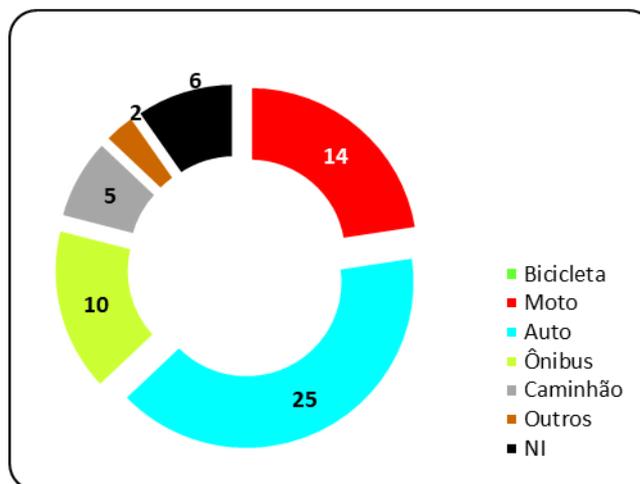


Gráfico 40 - Veículos envolvidos em atropelamentos fatais – 2024



Em 2024, de acordo com a Tabela 38, Anexo, pág. 62, houve 263 veículos envolvidos em sinistros fatais, sendo 38,4% motocicletas, 29,7% autos, 13,3% caminhões e 9,1% ônibus. No mesmo período, foram 62 veículos envolvidos em atropelamentos fatais, assim distribuídos: 40,3% auto, 22,6% motos, 16,1% ônibus, 8,1% caminhões. O peso dos atropelamentos se inverteram em relação ao total de sinistros para autos em relação a motos e ônibus em relação a caminhões. O Gráfico 39 demonstra os tipos de veículos com maior envolvimento nos sinistros fatais, enquanto o Gráfico 40 apresenta a hierarquia de participação dos veículos perante os atropelamentos fatais, por extensão, os que colocaram os pedestres em maiores riscos de mortes, vez que em 2024 os pedestres foram 96,2% das vítimas fatais de atropelamentos.

As informações sobre os veículos envolvidos em sinistros fatais e não fatais por dia, estão apresentadas nas Figuras 02 e 03:

Figura 02 - Veículos envolvidos em sinistros fatais por dia - 2024



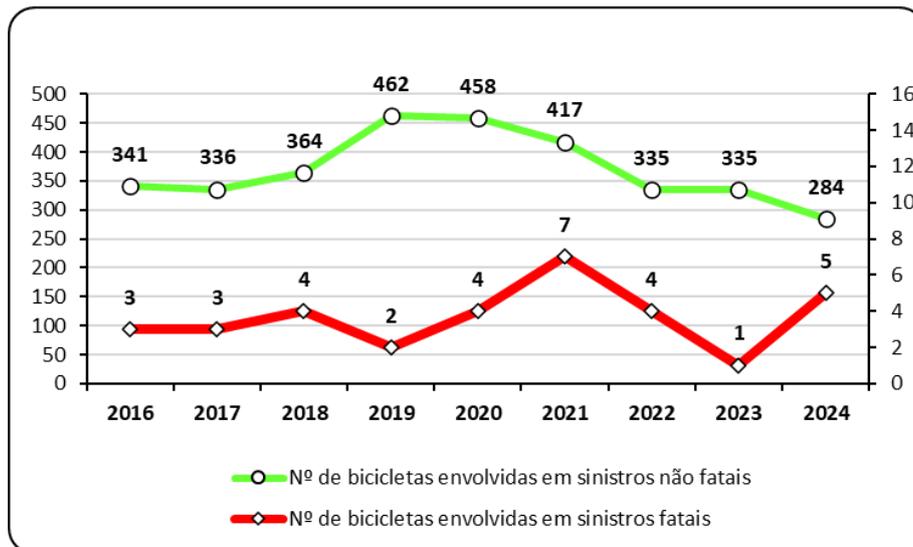
Figura 03 - Veículos envolvidos em sinistros não fatais por dia - 2024



3.3.1 Bicicleta

O histórico do total de bicicletas envolvidas em sinistros fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 41 e na Tabela 40, Anexo, pág. 62.

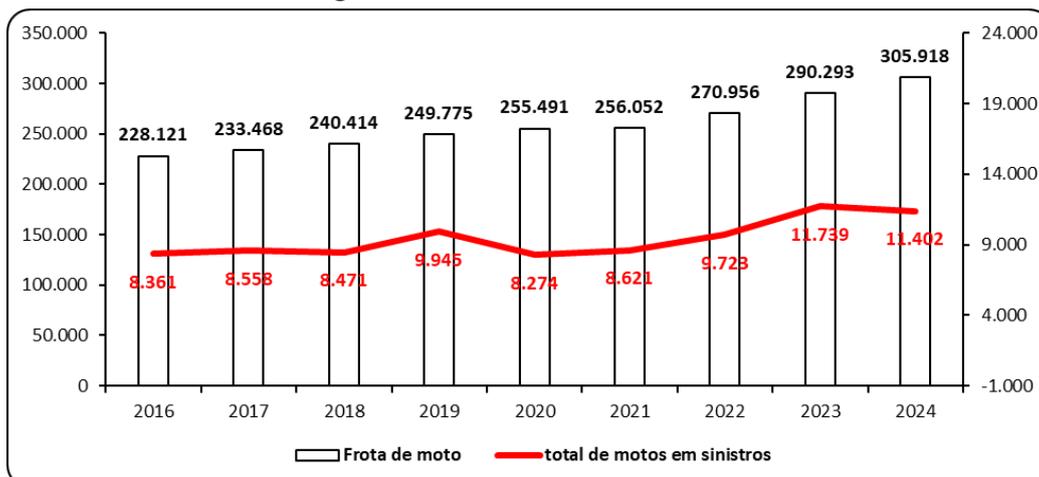
Gráfico 41 - Bicicletas envolvidas em sinistros - 2016 a 2024



A variação de bicicletas envolvidas em sinistros não fatais e fatais deveria estar associado às implantações de ciclofaixas e ciclovias para verificação de possível correlação entre expansão da área apropriada para o uso de bicicletas e os impactos nos números de sinistros e vítimas ciclistas. Em 2023 houve o menor número de vítima fatal no período. O total de 5 vítimas fatais de 2024 ficou abaixo somente do ano de 2021, com 7. Vale lembrar que desses 5 óbitos 2 foram de adolescentes na faixa etária de 11 a 17, que não é perfil de público de uso de ciclovias.

3.3.2 Moto

O histórico da frota de moto registrada em BH e o total envolvido em sinistros encontra-se apresentado no Gráfico 42 e na Tabela 41, Anexo, pág. 62.

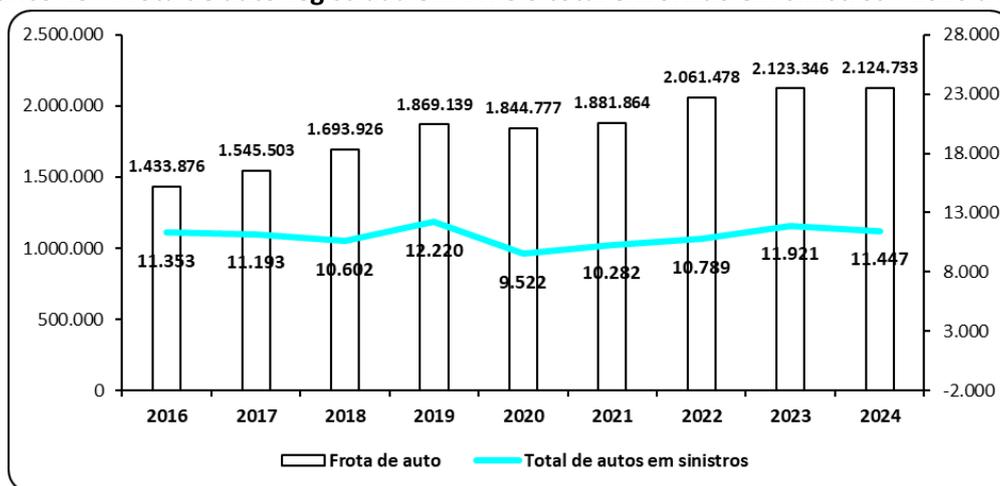
Gráfico 42 - Frota de moto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

Tanto a frota quanto o número de motos envolvidas em sinistros vêm crescendo ano a ano, entre 2016 e 2023.

Em 2024, apesar da frota ter aumentado 5% em relação a 2023, o número de motos envolvidas em sinistros diminuiu 3%. Em relação aos sinistros fatais, o envolvimento de moto teve um crescimento de 42,3% em relação ao ano de 2023, sendo um indicativo para aumento da gravidade em sinistros envolvendo esse tipo de veículo.

3.3.3 Auto

O histórico da frota de auto registrada em BH e o total envolvido em sinistros encontra-se apresentado no Gráfico 43 e na Tabela 42, Anexo, pág. 62.

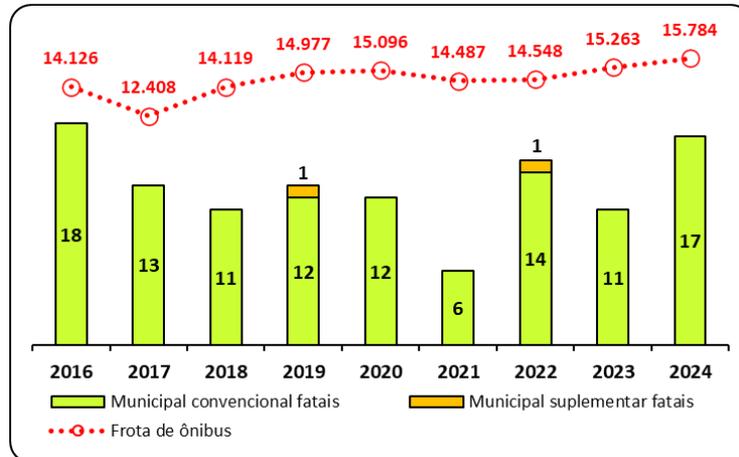
Gráfico 43 - Frota de auto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

No período entre 2016 e 2024 a frota de auto aumentou 48,1%, enquanto a participação de autos em sinistros cresceu 0,8%, com redução entre 2023 e 2024. O período de 2019 a 2021 houve variação mínima na frota em decorrência da quebra da cadeia de produção mundial de autos em razão da pandemia do Covid19.

3.3.4 Ônibus

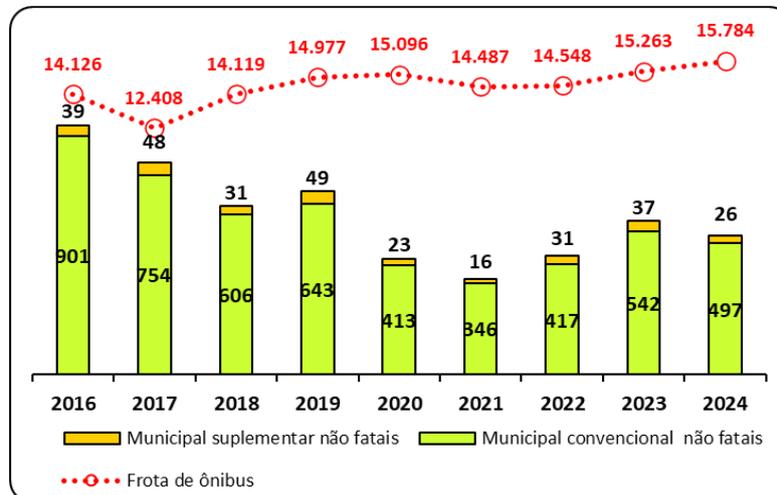
O histórico da frota de ônibus registrada em BH e o total envolvido em sinistros fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 44 e 45 e na Tabela 43, Anexo, pág. 63.

Gráfico 44 - Frota de ônibus registrada em BH e o total de ônibus municipais envolvidos em sinistros fatais - 2016 a 2024



No período 2021-2024 o número de ônibus municipais envolvidos em sinistros fatais passou de 6 em 2021 para 17 em 2024, aumento de 183,3%. No mesmo período, a frota de ônibus cresceu em 9,0%. É provável que essa diferença decorreu do término da função de agente de bordo.

Gráfico 45 - Frota de ônibus registrada em BH e o total de ônibus municipais envolvidos em sinistros não fatais - 2016 a 2024

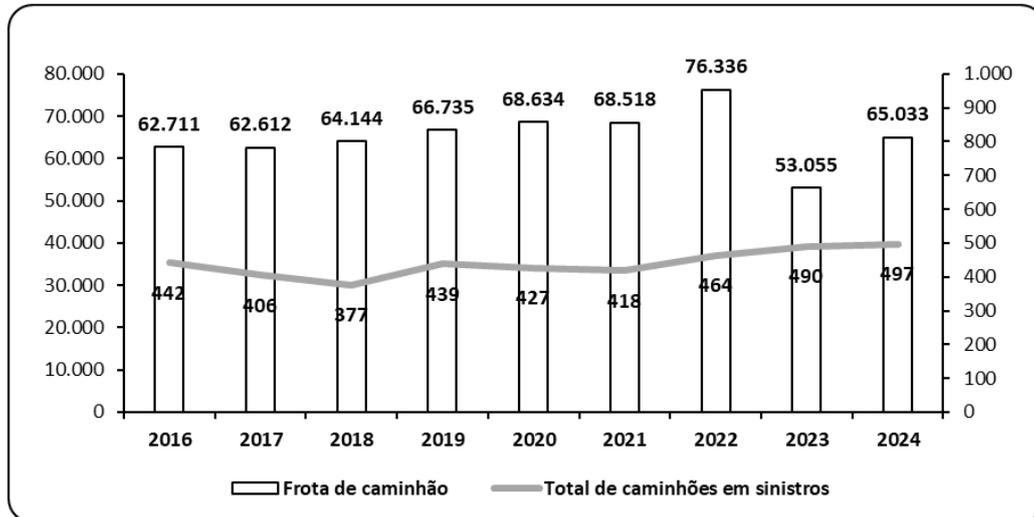


O Gráfico 45 apresenta os dados para sinistros não fatais envolvendo ônibus das linhas convencionais do município. No período entre 2016 e 2024 houve uma redução de 44,8% na quantidade de ônibus municipais convencionais envolvidos em sinistros não fatais. De 2023-2024 a redução chegou a 8,3%.

3.3.5 Caminhões

O histórico da frota de caminhão registrada em BH e o total envolvido em sinistros fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 46 e na Tabela 44, Anexo, pág. 63.

Gráfico 46 - Frota de caminhão registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2023



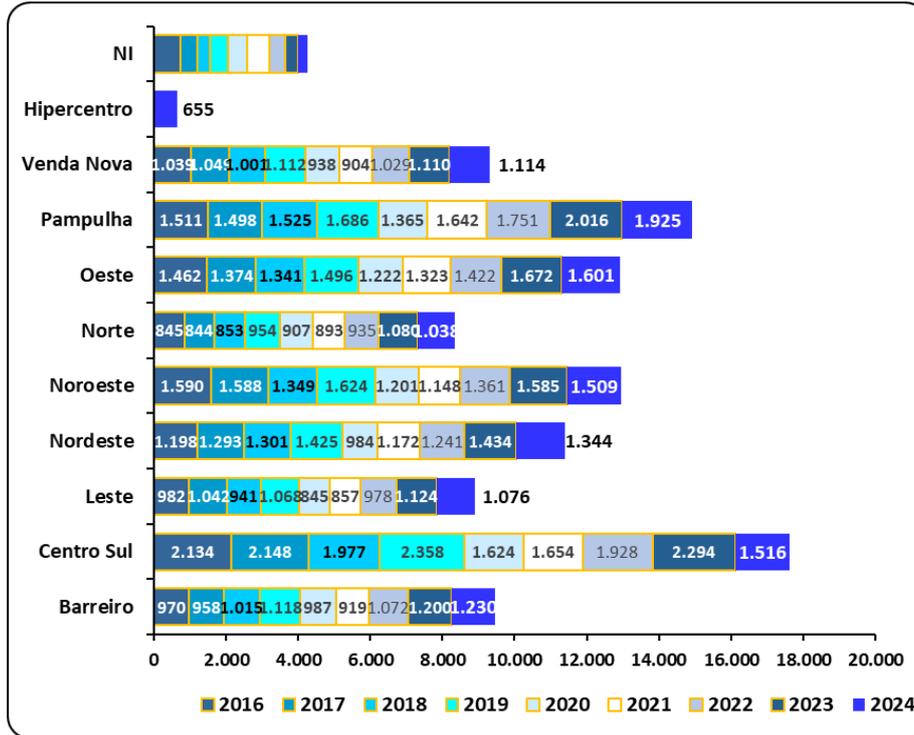
Em relação ao número de caminhões envolvidos em sinistros, o menor número foi em 2018 (377) contra 2024 (497). No período 2021-2024 houve crescimento anual de volume de caminhões envolvidos em sinistros, de 18,9%. A relação de tamanho da frota e sinistros envolvendo caminhões teve em 2018 a 1 caminhão envolvido em sinistro para cada 170,1 caminhões da frota. Em 2023 essa relação passou para 1 caminhão envolvendo em sinistro por 108,3 caminhões da frota e em 2024, a relação foi de 1 / 130,9.

A relação de número de sinistros não fatais por 1 sinistro fatal merece destaque para os seguintes anos: 2016 - 20,1/1 no 1º ano da série; 2019 - 24,8/1 ano com o menor número de sinistros fatais (98); 2023 - 13,4/1 foi o ano com maior número de sinistros não fatais (13.769), o 4º em sinistros fatais (117) e penúltimo ano da série; 2024 - 13,2/1 último ano da série e o de maior severidade, com 1 sinistro fatal para cada 85,1 sinistros não fatais. Vale dizer que o número de sinistros não fatais em 2023 (13.769) comparado com 2024 (13.112) apresentou uma redução de 4,8%. Em relação aos sinistros fatais para o mesmo intervalo o crescimento foi de 31,6%.

3.4 Dados Georreferenciados - BH e Regionais Administrativas da PBH

O histórico dos sinistros registrados, entre 2016 e 2024, por regional administrativa da PBH encontra-se apresentado no Gráfico 47 e na Tabela 45, Anexo, pág. 64.

Gráfico 47 - Sinistros por regional administrativa da PBH - 2016 a 2024

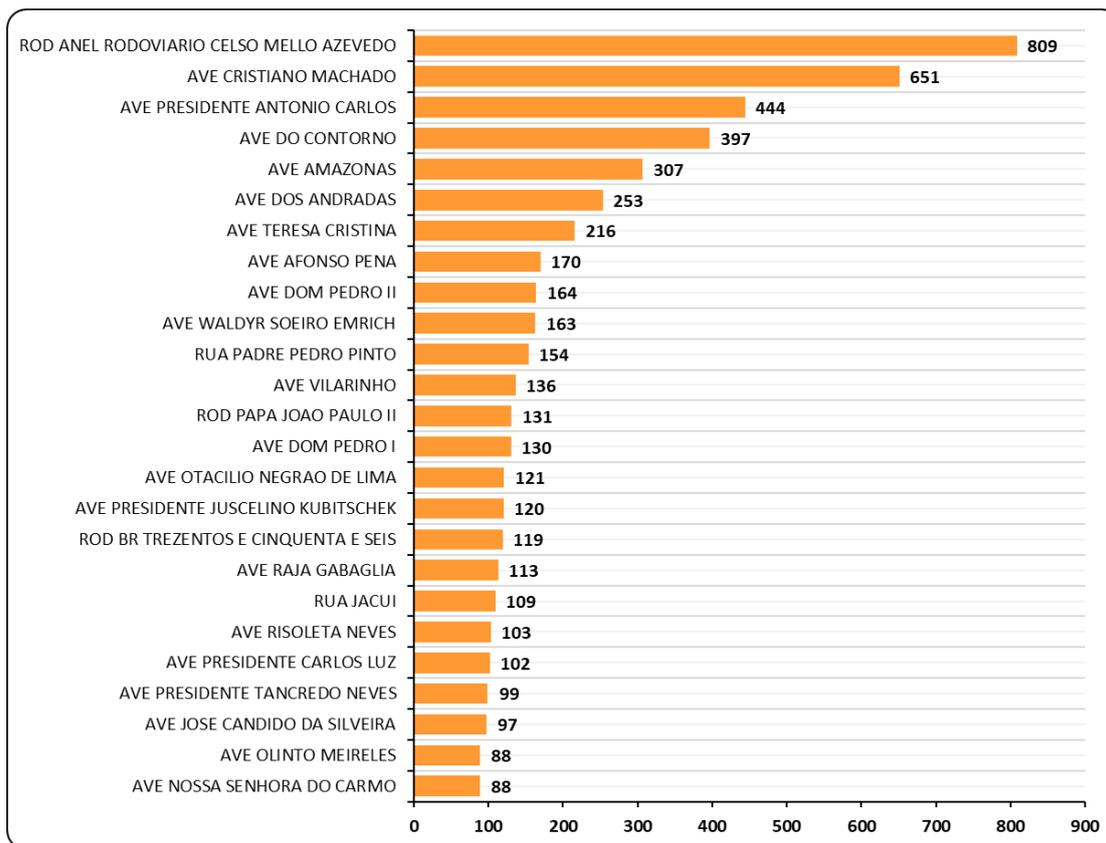


No período 2016-2024, a somatória de sinistros fatais e não fatais, a Regional Centro-sul alcançou a maior quantidade de sinistros, seguida pelas regionais Pampulha, Noroeste, Oeste, Nordeste, Barreiro, Venda Nova, Leste e Norte. Em 2024, o maior volume ficou com a Pampulha, seguido das regionais Oeste e Centro-Sul.

Observando apenas os sinistros fatais, Tabela 45, Anexo, pág. 64, a distribuição dos sinistros fatais por Regionais Administrativas da PBH no período mostrou o seguinte ranking: Pampulha (15,9%), Nordeste (13,9%), Oeste (13,0%), Noroeste (12,8%), Centro Sul (10,3%), Barreiro (8,4%), Venda Nova (7,4%), Norte (6,7%), Leste (5,5%), NI (5,8%), e Hipercentro (0,3%). A Regional Centro Sul, que foi subdividida em 2024 em Centro Sul e Hipercentro, passou do 1º lugar no total geral de sinistros para o 5º lugar entre as 10 regionais no quesito de sinistros fatais. Dois entre cada três sinistros fatais ocorreram entre as cinco primeiras regionais. Nas três primeiras, Pampulha, Nordeste e Oeste, dois em cada cinco (42,8%) sinistros fatais.

A relação das vias com o maior número de sinistros ocorridos em 2024 está apresentada no Gráfico 48 e na Tabela 46, Anexo, pág. 65.

Gráfico 48 - Vias com maior número de sinistros - 2024



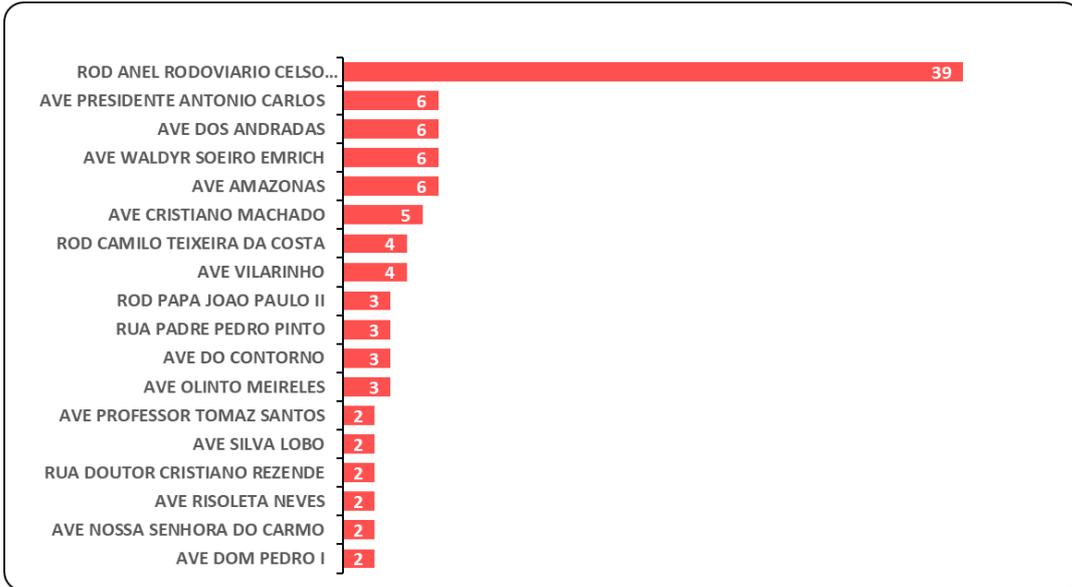
De acordo com o Gráfico 48, O Anel Rodoviário é a via com maior número de sinistros com vítimas, em função de vários fatores, sobremaneira pela sua extensão, volume de tráfego de todos os tipos de veículos motorizados, traçado, condições de infraestrutura, por estar inserido no ambiente urbano e ter perfil rodoviário, com bairros adensados nas suas margens e sem tratamento de passagem em nível para pedestres, combinação de veículos pesados e lentos convivendo com veículos leves e mais velozes, com fiscalização de velocidade máxima de 70km/h.

Das vias urbanas, a Avenida Cristiano Machado destaca-se das demais. Em 2024, foi registrado volume de sinistros 46,6% acima da Ave Presidente Antônio Carlos, que ocupava o 3º lugar no ranking das 25 vias com maior nº de sinistros com vítimas neste período.

De acordo com a Tabela 46, Anexo, pág. 65, essas 25 vias responderam por 28,5% do total de sinistros com vítimas e as demais vias acumularam 71,5%. Atenção para a observação que consta para tabelas 46 e 47, Anexo, págs. 65 e 66, em que o sinistro ocorrido em interseção é anotado como pertencente às vias envolvidas. Como o Anel Rodoviário não tem passagem em nível, sofre pouca interferência desse pormenor, o que reforça a sua singularidade de potencial de sinistralidade.

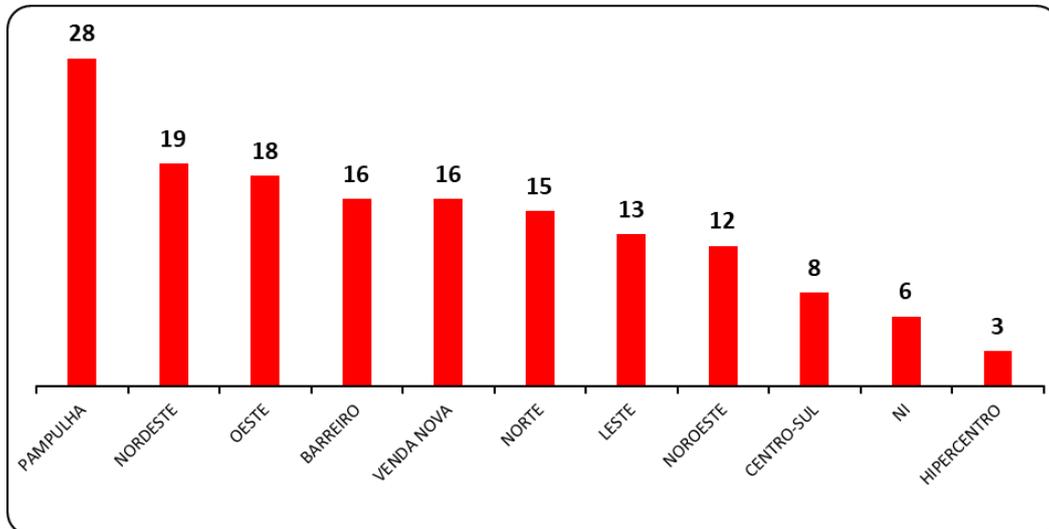
A relação das vias com o maior número de sinistros fatais ocorridos em 2024 está apresentada no Gráfico 49 e na Tabela 47, Anexo, 66.

Gráfico 49 - Vias com maior número de sinistros fatais - 2024



Em relação à distribuição das principais vias para sinistros fatais em 2024, o volume gerado no Anel Rodoviário equivale à soma das 8 vias abaixo dele, sendo que a Avenida Cristiano Machado saiu da posição de 2º lugar no total de sinistros com vítimas para o 6º quando se tratou de sinistros fatais. Essa decompressão do quantitativo de ocorrências letais na Avenida Cristiano Machado pode estar vinculada as obras de engenharia, que aumentaram o congestionamento com potencial de redução da velocidade média. Vale lembrar que após a interseção da Avenida Cristiano Machado com a Avenida Waldomiro Lobo, sentido MG10, a velocidade regulamentada é de 70km/h.

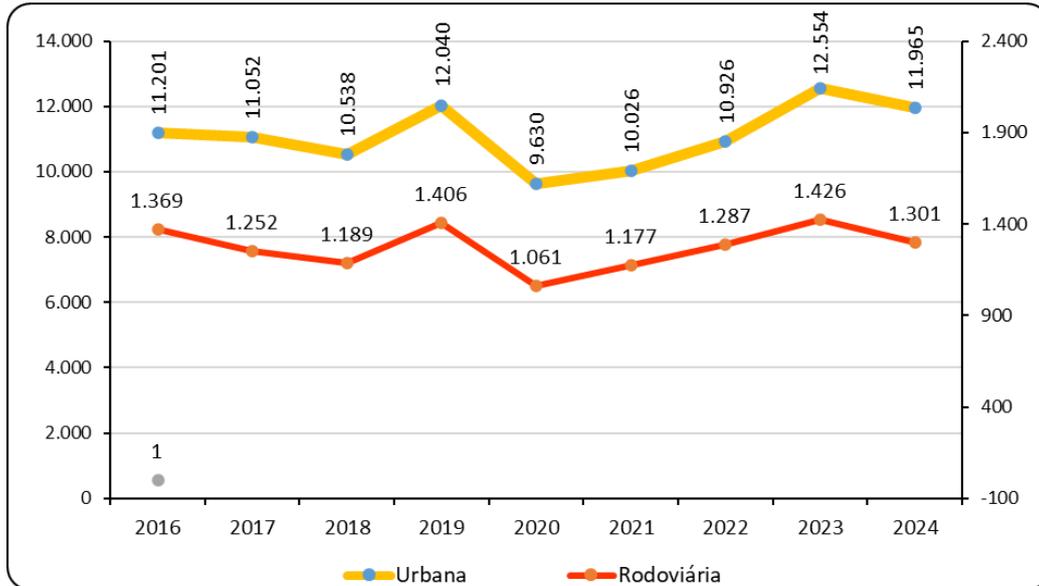
Gráfico 50 – Nº de sinistros fatais ocorridos nas Regionais Administrativas da PBH – 2024



Na Tabela 48, Anexo, pág. 66, chama atenção a concentração de 18,2% dos sinistros fatais na Regional Pampulha. Mais abaixo aparecem as regionais Nordeste, Oeste, Barreiro e Venda Nova, entre 12,3% a 10,4%, seguidas da Norte, Leste, Noroeste, Centro-Sul e Hipercentro.

Na Tabela 49, Anexo, pág. 66, as vias urbanas representaram 89,7% dos sinistros com vítimas.

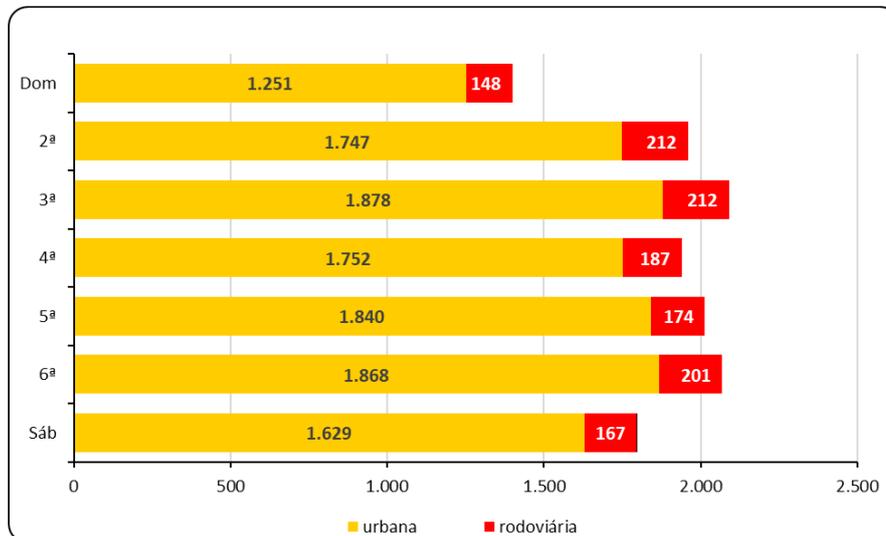
Gráfico 51 – Nº de sinistros por via urbana / rodoviária - 2016 a 2024



De acordo com o Gráfico 51, chama atenção a queda em 2024 do número de sinistros com vítima, tanto para as vias urbanas (4,9%) quanto para as de padrão rodoviário (9,6%), contrariando a tendência de alta no período 2020-2023.

A quantidade de sinistros por característica de via urbana ou rodoviária e dia da semana está apresentada no Gráfico 52 e na Tabela 50, Anexo, pág. 67.

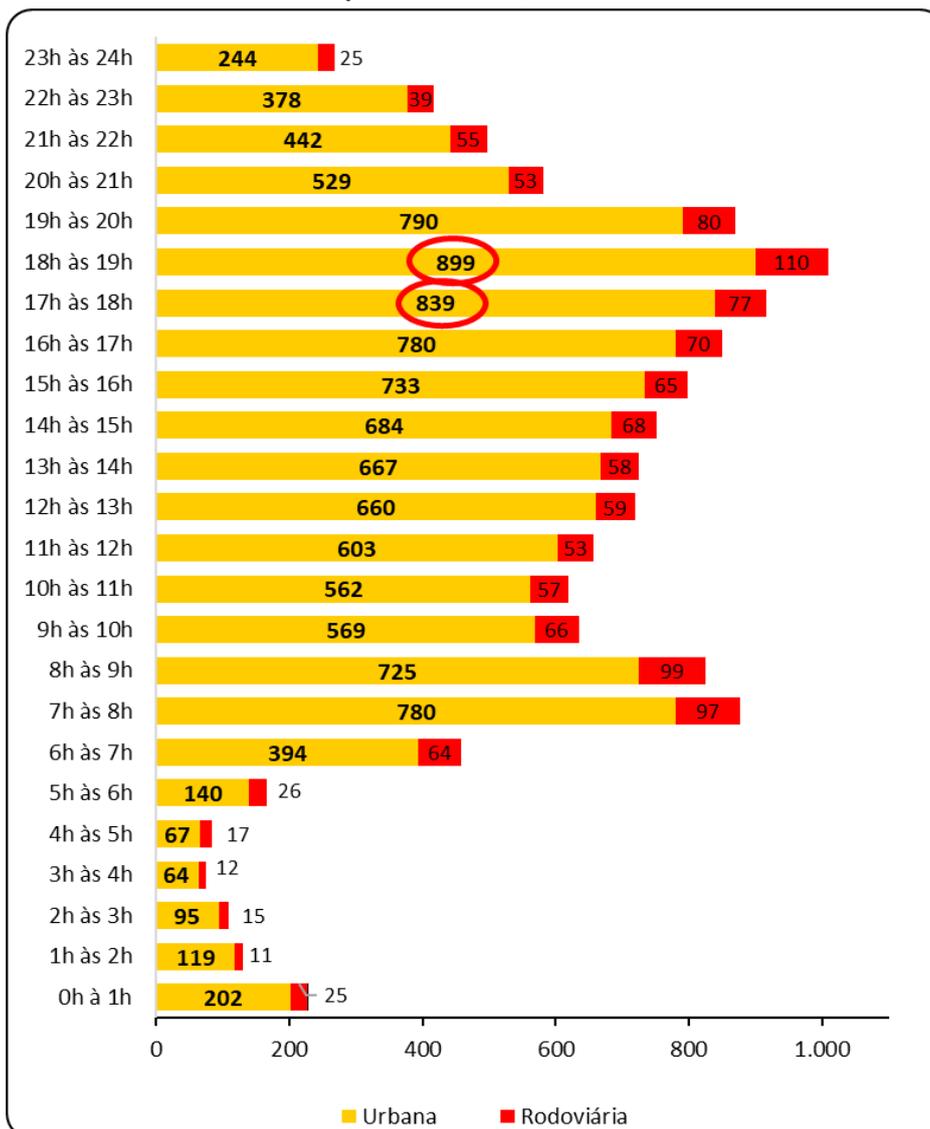
Gráfico 52 – Nº de sinistros por via urbana / rodoviária e dia da semana – 2024



Em 2024 a terça-feira foi a via com maior de sinistros para as vias urbanas e com perfil rodoviário.

A quantidade de sinistros por característica urbana e rodoviária da via e faixa horária está apresentada no Gráfico 53 e na Tabela 51, Anexo, pág. 67.

Gráfico 53 - Nº de sinistros por via urbana/ rodoviária e faixa horária – 2024

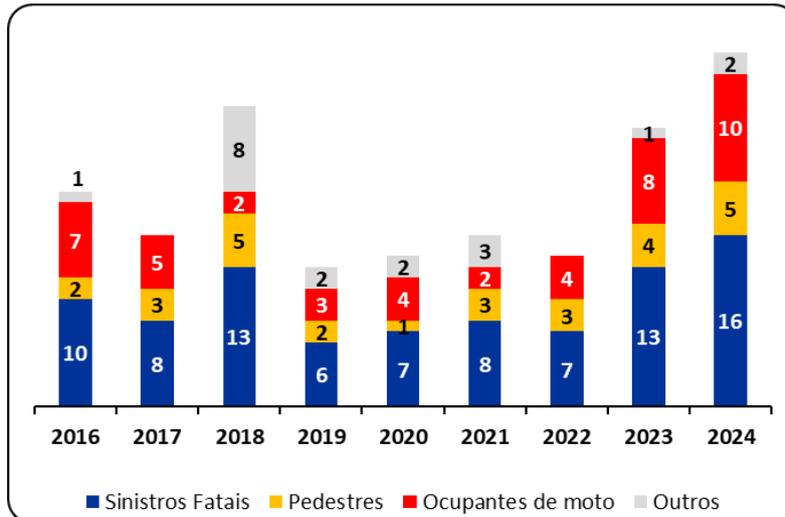


Ao analisar as concentrações de sinistros por faixa horárias para as vias urbanas e rodoviárias, verificou-se que as vias de perfil rodoviários a concentração insidiu sobre o período das 07h às 09h, com o maior volume por faixa no período das 18h às 19h, enquanto nas vias urbanas a concentração ocorreu no período das 17h às 19h. Na madrugada, considerando o período de 0h às 5h, a faixa de 0h a 1h houve concentração de sinistros tanto para as vias urbanas quanto para as rodoviárias.

3.4.1 Regional Barreiro

O histórico dos sinistros registrados na regional Barreiro encontra-se apresentado no Gráfico 54 e na Tabela 52, Anexo, pág. 68.

Gráfico 54 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Barreiro - 2016 a 2024



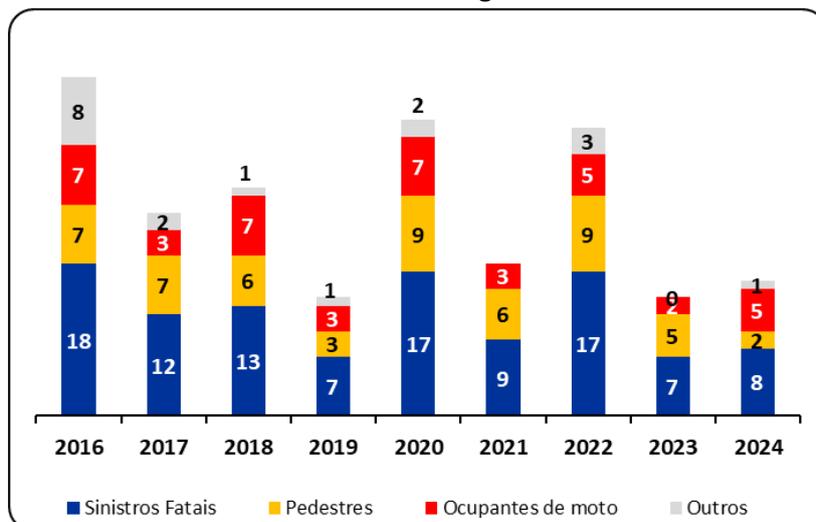
O Gráfico 54 apresenta os números de sinistros e de vítimas fatais por ano, 2016-2024 para a Regional do Barreiro. Marcado em azul está o quantitativo de sinistros fatais; e nas demais cores encontram-se as vítimas fatais, distribuídas em pedestres (amarelo), ocupantes de moto (vermelho), demais vítimas (cinza).

Considerando a evolução de 2023-2024, o Barreiro passou de 13 para 16 sinistros fatais, representando aumento de 23,1% de aumento. O total de vítimas fatais passou de 13 para 17, aumento de 30,8%; distribuídas com pedestres passando de 4 para 5; ocupantes de moto de 8 para 10 e as vítimas "Outros", passando de 1 para 2. No período 2016-2024, o Barreiro obteve em 2024 o maior volume de fatalidade da Regional.

3.4.2 Regional Centro Sul

O histórico dos sinistros registrados na regional Centro Sul encontra-se apresentado no Gráfico 55 e na Tabela 54, Anexo, pág. 68.

Gráfico 55 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Centro Sul - 2016 a 2024

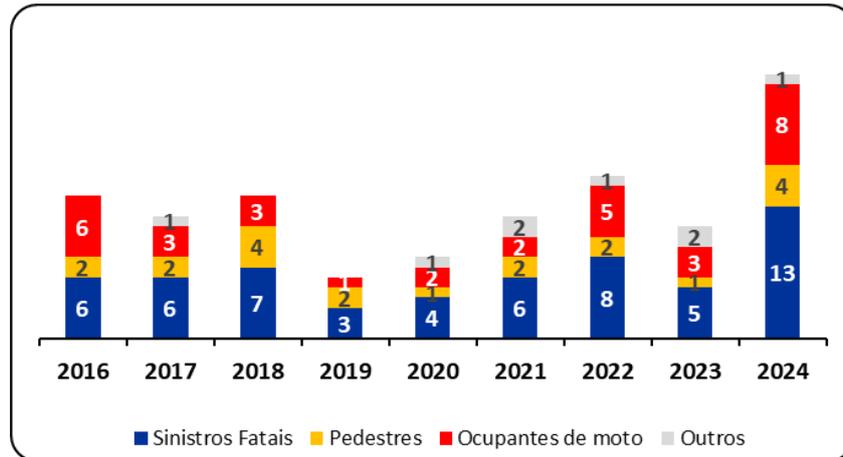


A Regional Centro-Sul apresenta oscilações no período 2016-2024. Vale lembrar que os 8 sinistros fatais de 2024 estão separados do chamado Hipercentro, devido ao novo recorte administrativo, e que não mais faz parte da Região-Centro Sul, conforme Gráfico 63.

3.4.3 Regional Leste

O histórico dos sinistros registrados na regional Leste encontra-se apresentado no Gráfico 56 e na Tabela 56, Anexo, pág. 69.

Gráfico 56 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Leste - 2016 a 2024

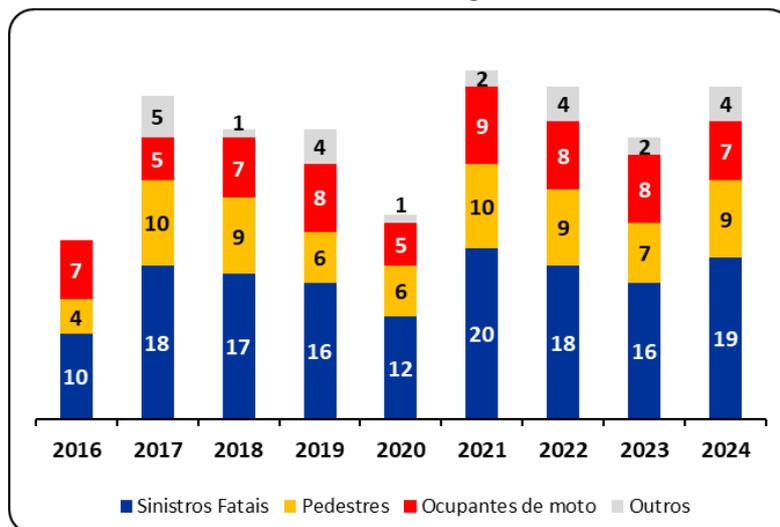


O número de sinistros fatais teve estabilidade, com menores ocorrências em 2019 e 2020. Mais recentemente, ainda sobre sinistros fatais, houve aumento de 5 para 13 sinistros, no período 2023-2024, maior valor desta regional.

3.4.4 Regional Nordeste

O histórico dos sinistros registrados na regional Nordeste encontra-se apresentado no Gráfico 57 e na Tabela 58, Anexo, pág. 70.

Gráfico 57 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Nordeste - 2016 a 2024

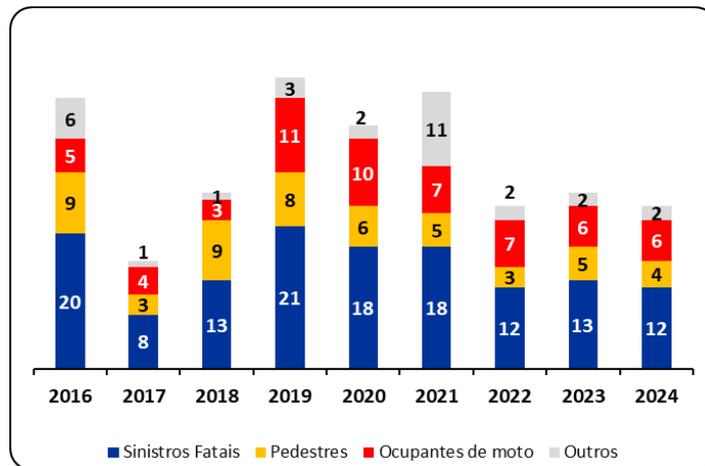


A Regional Nordeste apresentou no período 2016-2024 os menores quantitativos de sinistros fatais em 2016 e 2020, seguidos de picos de ocorrências nos períodos subsequentes. Dez sinistros fatais em 2016 e 18, 17 e 16 sinistros fatais entre 2017-2019. Recuo para 12 sinistros fatais em 2020, com pico em 2021 seguido de queda contínua 2021-2023 e novo crescimento em 2024, sendo o 2º maior valor do período 2016-2024. Outra característica da Nordeste é a proximidade entre os números de vítimas fatais, pedestres e ocupantes de moto.

3.4.5 Regional Noroeste

O histórico dos sinistros registrados na regional Noroeste encontra-se apresentado no Gráfico 58 e na Tabela 60, Anexo, pág. 71.

Gráfico 58 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Noroeste - 2016 a 2024

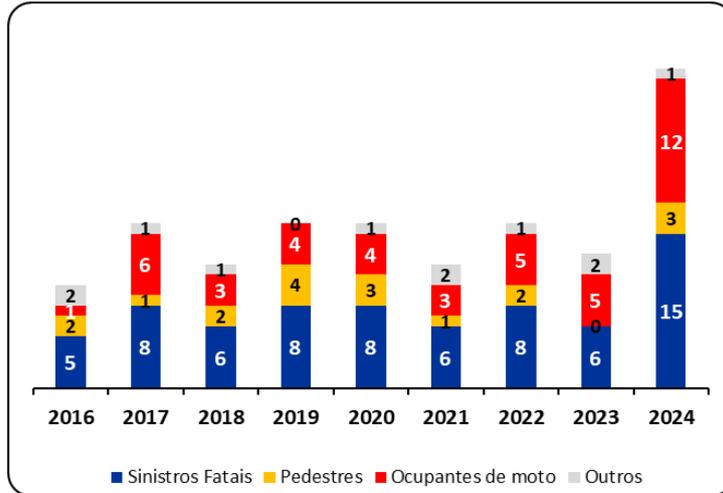


O número de sinistros fatais ocorridos em 2024, total de 12 sinistros, na Regional Noroeste mostra uma estabilidade de ocorrências nos três últimos anos, assim como os valores para pedestres, ocupantes de moto e vítimas dos demais veículos.

3.4.6 Regional Norte

O histórico dos sinistros registrados na regional Norte encontra-se apresentado no Gráfico 59 e na Tabela 62, Anexo, pág. 72.

Gráfico 59 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Norte - 2016 a 2024

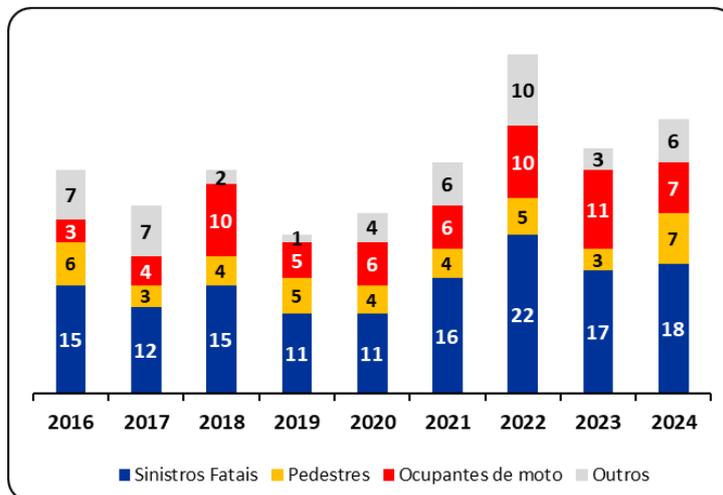


A Regional Norte apresentou um aumento significativo no número de sinistros fatais de 2023 para 2024, próximo a três vezes, com presença maior para ocupantes de moto.

3.4.7 Regional Oeste

O histórico dos sinistros registrados na regional Oeste encontra-se apresentado no Gráfico 60 e na Tabela 64, Anexo, pág. 73.

Gráfico 60 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Oeste - 2016 a 2024

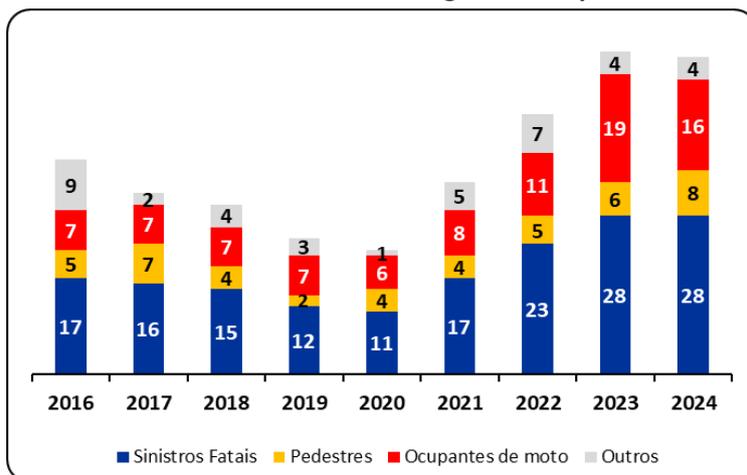


A Regional Oeste apresentou pouca variação de sinistros fatais, exceto em 2022. Chama a atenção que no período 2016-2024 houve mais sinistros fatais e vítimas fatais “Outros” em relação aos pedestres fatais, com exceção dos anos de 2016, 2018 e 2019.

3.4.8 Regional Pampulha

O histórico dos sinistros registrados na regional Pampulha encontra-se apresentado no Gráfico 61 e na Tabela 66, Anexo, pág. 74.

Gráfico 61 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Pampulha - 2016 a 2024

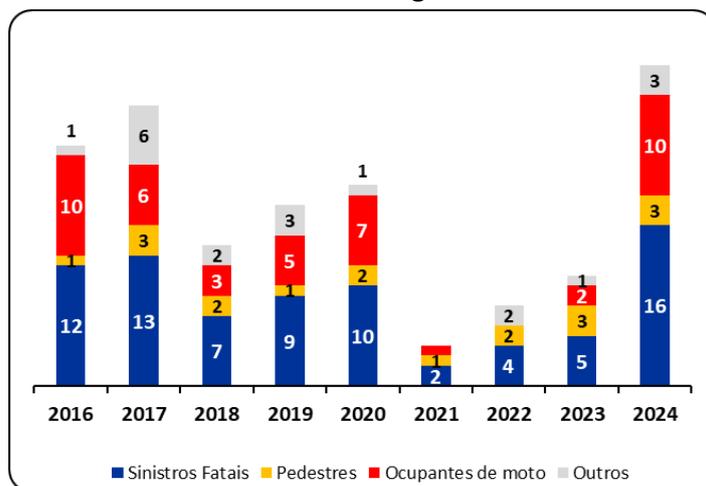


A Regional Pampulha apresentou crescimento de sinistros fatais continuado no período 2020-2023, passando de 11 para 28. Com destaque para ocupantes de moto, de 6 para 19.

3.4.9 Regional Venda Nova

O histórico dos sinistros registrados na regional Venda Nova encontra-se apresentado no Gráfico 62 e na Tabela 68, Anexo, pág. 75.

Gráfico 62 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Venda Nova - 2016 a 2024



Os maiores volumes de sinistros fatais na Regional Venda Nova ocorreram em 2016-2017 e 2024, com os menores entre 2021-2023. Em 2024 foi quando ocorreu a maior quantidade de sinistros fatais no período. Chama a atenção não ter havido registro de óbito de ocupante de moto em 2022.

3.4.10 Regional Hipercentro

O histórico dos sinistros registrados na regional Hipercentro encontra-se apresentado no Gráfico 63 e na Tabela 70, Anexo, pág. 76.

Gráfico 63 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Hipercentro - 2016 a 2024

Quanto ao número de sinistros e vítimas fatais, a regional Hipercentro, subdivisão da regional Centro-Sul criada a partir de 2024, ainda não permite uma comparação histórica, sendo a regional com menor quantidade de ocorrências com fatalidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ONU lançou em 2010 a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, com meta de redução de 50% das mortes em sinistros de trânsito no mundo para o período 2011-2020. Belo Horizonte teve sucesso nessa empreitada, obtendo a meta estabelecida já em 2018. Mesmo assim, os sinistros de trânsito em Belo Horizonte, nesse período, vitimaram 162.241 pessoas. Foram 1.480 mortos no somatório dos 10 anos, que faleceram no local do acidente ou até dar entrada em hospitais (Fonte: BH10). Este número aumentou para 2.140 mortos (Fonte: PVT) quando se computa aqueles que vieram a falecer posteriormente, em até 30 dias, em consequência do sinistro. São dados muito grandiosos que merecem atenção dos governantes.

O Relatório de Sinistros com Vítimas permite acompanhar, anualmente, as informações relacionadas aos sinistros e suas vítimas, identificar os grupos de usuários mais vulneráveis, o tipo de deslocamento mais arriscado, os veículos que mais se envolveram em sinistros, as vias com maiores conflitos, etc. As informações disponibilizadas aqui possibilitam a construção de planos, projetos e intervenções com o objetivo de reduzir os quantitativos e severidades dos sinistros e das vítimas do trânsito.

Este Relatório apresenta os dados e informações do ano de 2024, dentro de um recorte temporário que agrega anos recentes como referência da evolução dos eventos e identifica possíveis desdobramentos seguintes. Em 2024 o percentual de sinistros com vítimas não fatais reduziu em 4,8% enquanto o de sinistros fatais aumentou em 31,6%, passando de 117 para 154 sinistros entre 2023-2024. A diferença de 37 sinistros fatais ficou distribuída entre atropelamento (15), choque mecânico (10), outros (8), abalroamento / colisão (4).

O número de vítimas não fatais reduziu em 5,5% e o de vítimas fatais aumentou em 30,3% de 2023-2024. Aumentou o número de fatais pedestres (14), ciclistas (4), ocupantes de moto (18), ocupantes de auto (3), ocupantes de ônibus (1) e redução de ocupantes de caminhão (3). Enquanto o aumento de vítimas fatais pedestres foi de 13 no período 2021-2024, ocupantes de moto aumentou 40. O fenômeno da fatalidade no trânsito tem nos ocupantes de moto suas maiores vítimas na década da ONU 2021-2030. Ocupantes de moto (52,8%) + pedestres (31,5%) somaram 84,3% das vítimas fatais *in situ* em 2024.

No período 2021-2024, a participação percentual de pedestres nos totais das vítimas não fatais foi, respectivamente, 8,7% - 9,4% - 8,7% - 8,3%. Para os ocupantes de moto os resultados foram de 66,4% - 68,0% - 72,0% - 73,5%. Ocupantes de moto passaram de 2 em cada 3 vítimas não fatais em 2021 para 3 em cada 4 vítimas não fatais em 2024.

Considerando a expansão do transporte de passageiros por moto a partir de 2024, somados à indefinição de regras de uso e de fiscalização do serviço, a tendência de consolidação do uso da moto como o elemento de maior vitimização na circulação está posto, independente de localização, horário, dia da semana.

ANEXO**Tabela 01 - Nº de sinistros de trânsito por grau de severidade - 2014 a 2024**

Ano	Fatais	Não Fatais	Total de Sinistros
2014	169	14.796	14.965
2015	143	13.156	13.299
2016	123	12.354	12.477
2017	112	12.131	12.243
2018	109	11.547	11.656
2019	98	13.244	13.342
2020	106	10.517	10.623
2021	107	11.014	11.121
2022	125	12.023	12.148
2023	117	13.769	13.886
2024	154	13.112	13.266

Tabela 02 - Nº de sinistros de trânsito por tipo - 2014 a 2024

Tipos de sinistros	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Abalroamento	5.922	5.303	5.198	5.405	5.157	5.946	4.875	5.078	5.423	6.512	6.490
Atropelamento de pessoas	2.260	1.945	1.713	1.612	1.475	1.599	1.081	1.082	1.277	1.355	1.250
Capotamento/tombamento	971	948	949	932	956	972	756	833	1.061	1.203	1.064
Choque mecânico	1.944	1.369	1.565	1.668	1.818	2.194	1.905	2.071	2.135	2.267	2.016
Colisão de veículos	2.556	2.423	2.215	1.931	1.770	1.993	1.522	1.609	1.858	2.108	1.939
Queda de pessoa de veículo	908	606	551	381	284	390	346	279	154	167	170
Outros	404	705	286	314	196	248	138	169	240	274	337
Total	14.965	13.299	12.477	12.243	11.656	13.342	10.623	11.121	12.148	13.886	13.266

Tabela 03 - Nº de sinistros fatais por tipo - 2014 a 2024

Sinistros fatais por tipo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Abalroamento	31	27	27	25	15	20	18	21	19	23	33
Atropelamento de pessoas	65	39	38	39	44	37	39	36	40	36	51
Choque mecânico	35	39	29	25	23	24	26	28	40	35	45
Colisão de veículos	19	21	13	12	12	7	9	8	11	13	7
Outros	19	17	16	11	15	10	14	14	15	10	18
Total	169	143	123	112	109	98	106	107	125	117	154

Tabela 04 - Nº de sinistros não fatais por tipo - 2014 a 2024

Sinistros não fatais por tipo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Abalroamento	5.891	5.276	5.171	5.380	5.142	5.926	4.857	5.057	5.404	6.489	6.457
Atropelamento de pessoas	2.195	1.906	1.675	1.573	1.431	1.562	1.042	1.046	1.237	1.319	1.199
Capotamento/tombamento	965	940	943	924	949	967	744	829	1.055	1.197	1.055
Choque mecânico	1.909	1.330	1.536	1.643	1.795	2.170	1.879	2.043	2.095	2.232	1.971
Colisão de veículos	2.537	2.402	2.202	1.919	1.758	1.986	1.513	1.601	1.847	2.095	1.932
Queda de pessoa de veículo	906	605	548	381	283	389	345	278	153	167	167
Outros	393	697	279	311	189	244	137	160	232	270	331
Total	14.796	13.156	12.354	12.131	11.547	13.244	10.517	11.014	12.023	13.769	13.112

Tabela 05 - Nº de vítimas de sinistros de trânsito por grau de severidade - 2014 a 2024

Vítimas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Não fatal	18.300	15.990	14.927	14.490	13.874	15.768	12.544	13.061	14.364	16.680	15.765
Severidade NI	2.280	2.089	1.452	1.400	1.331	1.193	648	446	789	656	1.366
Fatal	177	150	135	121	113	102	112	113	131	122	159
Total	20.757	18.229	16.514	16.011	15.318	17.063	13.304	13.620	15.284	17.458	17.290

Tabela 06 - Nº de vítimas fatais de atropelamentos por ano e total de vítimas fatais - 2014 a 2024

Descrição	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vítimas fatais de atropelamentos	65	39	40	40	44	38	39	36	41	37	52
Total de vítimas fatais	177	150	135	121	113	102	112	113	131	122	159
% de vítimas fatais de atropelamentos	37%	26%	30%	33%	39%	37%	35%	32%	31%	30%	33%

Tabela 07 - Nº de vítimas fatais por tipo de modo de deslocamento – 2016 a 2024

Vítimas Fatais	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pedestre	42	41	46	36	41	37	41	36	50
Ocup. bicicleta	3	3	4	2	4	7	4	1	5
Ocup. moto	57	47	46	49	54	44	58	66	84
Ocup. auto	23	28	13	11	11	18	23	14	17
Ocup. ônibus	6	0	2	2	2	4	2	0	1
Ocup. caminhão	2	0	2	2	0	2	3	5	2
Outros	2	2	0	0	0	1	0	0	0
Total	135	121	113	102	112	113	131	122	159

Tabela 08 - Nº de vítimas fatais por faixa etária – 2024

Faixa etária	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	NI	Total
Nº de vítimas fatais	0	5	57	21	28	20	26	2	159

Tabela 09 - Nº de vítimas fatais por gênero – 2024

Gênero	2024	%
Masculino	130	81,8
Feminino	29	18,2
NI	0	0,0
Total	159	100,0

Tabela 10 - Nº de vítimas não fatais por tipo - 2016 a 2024

Vítimas não fatais	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pedestre	1.831	1.709	1.568	1.695	1.150	1.141	1.357	1.449	1.311
Ocup. bicicleta	328	328	356	448	450	411	336	324	280
Ocup. moto	8.384	8.558	8.485	10.076	8.372	8.667	9.772	12.005	11.582
Ocup. auto	3.264	3.073	2.630	2.871	2.227	2.388	2.388	2.354	2.180
Ocup. ônibus	777	565	446	574	259	210	407	416	336
Ocup. caminhão	65	46	49	48	58	58	57	40	37
Outros	276	211	340	56	28	186	47	92	39
Total	14.925	14.490	13.874	15.768	12.544	13.061	14.364	16.680	15.765

Tabela 11 - Nº de vítimas não fatais por faixa etária – 2024

Faixa etária	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	NI	Total
Nº vítimas não fatais	177	351	6.385	3.767	2.473	1.217	920	475	15.765

Tabela 12 - Nº de vítimas não fatais por gênero - 2024

Gênero	2024	%
Masculino	11.491	72,9
Feminino	4.242	26,9
Não informado	32	0,2
Total	15.765	100,0

Tabela 13 - Nº de veículos envolvidos em sinistros de trânsito e frota registrada por categoria em BH - 2016 a 2024

Categoria de veículo	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	Veículos ¹	Frota																
Moto	8.361	228.121	8.558	233.468	8.471	240.414	9.945	249.775	8.274	255.491	8.621	256.052	9.723	270.956	11.739	290.293	11.402	305.918
Auto	11.353	1.433.876	11.193	1.545.503	10.602	1.693.926	12.220	1.869.139	9.522	1.844.777	10.282	1.881.864	10.789	2.061.478	11.921	2.123.346	11.453	2.124.733
Ônibus	1.453	14.126	1.230	12.408	1.043	14.119	1.121	14.977	658	15.096	580	14.487	730	14.548	848	15.263	810	15.784
Caminhão	442	62.711	406	62.612	377	64.144	439	66.735	427	68.634	418	68.518	464	76.336	490	53.055	497	65.033
Outros	80	22.144	76	26.688	98	27.759	136	32.820	82	34.927	107	40.594	75	49.288	121	77.991	186	78.453
Total	21.689	1.760.978	21.463	1.880.679	20.591	2.040.362	23.861	2.233.446	18.963	2.218.925	20.008	2.261.515	21.781	2.472.606	25.119	2.559.948	24.348	2.589.921
Bicicleta ²	344		339		368		464		462		424		339		336		289	
Não Informado ²	179		210		176		145		68		73		190		114		203	

Tabela 14 - Taxa de severidade em sinistros de trânsito - 2014 a 2024

Ano	Vítimas fatais	Total de sinistros	Taxa de severidade (*)
2014	177	14.965	11,83
2015	150	13.299	11,28
2016	135	12.477	10,82
2017	121	12.243	9,88
2018	113	11.656	9,69
2019	102	13.342	7,65
2020	112	10.623	10,54
2021	113	11.121	10,16
2022	131	12.148	10,78
2023	122	13.886	8,79
2024	159	13.266	11,99

(*) n° de vítimas fatais/total de sinistros*1.000**Tabela 15 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 10 mil veículos) - 2014 a 2024**

Ano	Vítimas fatais	Frota	Taxa de mortalidade (*)
2014	177	1.632.215	1,08
2015	150	1.693.713	0,89
2016	135	1.760.978	0,77
2017	121	1.880.679	0,64
2018	113	2.040.362	0,55
2019	102	2.233.446	0,46
2020	112	2.218.925	0,50
2021	113	2.261.515	0,50
2022	131	2.472.606	0,53
2023	122	2.559.948	0,48
2024	159	2.589.921	0,61

(*) n° de vítimas fatais/frota*10.000**Tabela 16 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 100 mil habitantes) - 2014 a 2024**

Ano	Vítimas fatais	População	Taxa de mortalidade (*)
2014	177	2.491.109	7,11
2015	150	2.502.557	5,99
2016	135	2.513.451	5,37
2017	121	2.523.794	4,79
2018	113	2.501.576	4,52
2019	102	2.512.070	4,06
2020	112	2.521.564	4,44
2021	113	2.530.701	4,47
2022	131	2.315.560	5,66
2023	122	2.315.560	5,27
2024	159	2.416.339	6,58

(*) n° de vítimas fatais/população*100.000

Tabela 17 - Percentual de vítimas fatais em relação ao total de vítimas - 2014 a 2024

Ano	Vítimas fatais	Total de vítimas	Percentual de vítimas fatais (*)
2014	177	20.757	0,85
2015	150	18.229	0,82
2016	135	16.514	0,82
2017	121	16.011	0,76
2018	113	15.318	0,74
2019	102	17.063	0,60
2020	112	13.304	0,84
2021	113	13.620	0,83
2022	131	15.284	0,86
2023	122	17.458	0,70
2024	159	17.290	0,92

(*) n° de vítimas fatais/total de vítimas*100

Tabela 18 - Taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos - 2014 a 2024

Ano	Vítimas não fatais	Frota	Taxa de vítimas não fatais (*)
2014	18.300	1.632.215	112,12
2015	15.990	1.693.713	94,41
2016	14.927	1.760.978	84,77
2017	14.490	1.880.679	77,05
2018	13.874	2.040.362	68,00
2019	15.768	2.233.446	70,60
2020	12.544	2.218.925	56,53
2021	13.061	2.261.515	57,75
2022	14.364	2.472.606	58,09
2023	16.680	2.559.948	65,16
2024	15.765	2.589.921	60,87

(*) n° de vítimas não fatais/frota*10.000

Tabela 19 - Taxa de vítimas não fatais por 100 mil habitantes - 2014 a 2024

Ano	Vítimas não fatais	População	Taxa de vítimas não fatais (*)
2014	18.300	2.491.109	734,61
2015	15.990	2.502.557	638,95
2016	14.927	2.513.451	593,88
2017	14.490	2.523.794	574,14
2018	13.874	2.501.576	554,61
2019	15.768	2.512.070	627,69
2020	12.544	2.521.564	497,47
2021	13.061	2.530.701	516,10
2022	14.364	2.315.560	620,33
2023	16.680	2.315.560	720,34
2024	15.765	2.416.339	652,43

(*) n° de vítimas não fatais/população*100.000

Tabela 20 - Taxa de atropelamentos por 10 mil veículos - 2014 a 2024

Ano	Atropelamentos	Frota	Taxa de atropelamentos (*)
2014	2.260	1.632.215	13,85
2015	1.945	1.693.713	11,48
2016	1.713	1.760.978	9,73
2017	1.612	1.880.679	8,57
2018	1.475	2.040.362	7,23
2019	1.599	2.233.446	7,16
2020	1.081	2.218.925	4,87
2021	1.082	2.261.515	4,78
2022	1.277	2.472.606	5,16
2023	1.355	2.559.948	5,29
2024	1.250	2.589.921	4,83

(*) n° de atropelamentos/frota*10.000

Tabela 21 - Taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes - 2014 a 2024

Ano	Atropelamentos	População	Taxa de atropelamentos (*)
2014	2.260	2.491.109	90,72
2015	1.945	2.502.557	77,72
2016	1.713	2.513.451	68,15
2017	1.612	2.523.794	63,87
2018	1.475	2.501.576	58,96
2019	1.599	2.512.070	63,65
2020	1.081	2.521.564	42,87
2021	1.082	2.530.701	42,75
2022	1.277	2.315.560	55,15
2023	1.355	2.315.560	58,52
2024	1.250	2.416.339	51,73

(*) n° de atropelamentos/população*100.000

Tabela 22 - Nº de vítimas fatais envolvendo caminhões - 2016 a 2023

Ano	Vítimas fatais	Vítimas fatais envolvendo caminhão	Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão
2016	135	21	16%
2017	121	18	15%
2018	113	12	11%
2019	102	17	17%
2020	112	15	13%
2021	113	21	19%
2022	131	21	16%
2023	122	31	25%
2024	159	32	20%

(*) n° de vítimas fatais/ n° de vítimas fatais envolvendo caminhão*100

Tabela 23 - Nº de vítimas por dia, por tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres) - 2016 a 2024

Ano	Total vítimas	Vítimas ocupantes de moto	Vítimas pedestre
2016	45	24	5
2017	44	24	5
2018	42	24	4
2019	47	28	5
2020	36	23	3
2021	37	24	3
2022	42	27	4
2023	48	34	4
2024	47	33	4

Tabela 24 - Nº de sinistros por tipo de dia da semana e faixa horária - 2024

Faixa horária	Dom	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sab	Total	%
00:00 - 00:59	48	33	21	31	26	32	36	227	1,7
01:00 - 01:59	34	17	11	16	14	13	25	130	1,0
02:00 - 02:59	40	9	6	10	8	14	23	110	0,8
03:00 - 03:59	26	10	4	6	2	6	22	76	0,6
04:00 - 04:59	24	8	7	6	7	9	23	84	0,6
05:00 - 05:59	20	23	18	17	19	28	41	166	1,3
06:00 - 06:59	32	100	67	69	83	62	45	458	3,5
07:00 - 07:59	36	167	167	145	154	134	74	877	6,6
08:00 - 08:59	34	141	163	137	152	112	85	824	6,2
09:00 - 09:59	44	88	110	90	108	110	85	635	4,8
10:00 - 10:59	52	89	106	85	100	93	94	619	4,7
11:00 - 11:59	67	95	108	90	107	87	102	656	4,9
12:00 - 12:59	85	103	100	98	101	106	126	719	5,4
13:00 - 13:59	77	130	111	104	86	98	119	725	5,5
14:00 - 14:59	89	103	113	98	110	119	120	752	5,7
15:00 - 15:59	94	117	131	110	109	140	97	798	6,0
16:00 - 16:59	83	121	126	120	123	168	109	850	6,4
17:00 - 17:59	67	139	173	144	156	151	86	916	6,9
18:00 - 18:59	90	166	181	182	162	131	97	1009	7,6
19:00 - 19:59	109	101	139	132	147	136	106	870	6,6
20:00 - 20:59	74	73	81	83	75	111	85	582	4,4
21:00 - 21:59	70	52	67	79	59	88	82	497	3,7
22:00 - 22:59	60	54	51	49	62	77	64	417	3,1
23:00 - 23:59	44	20	29	38	44	44	50	269	2,0
Total	1.399	1.959	2.090	1.939	2.014	2.069	1.796	13.266	100
%	10,5	14,8	15,8	14,6	15,2	15,6	13,5	100	

Escala:

Dia da Semana	0 a 33	34 a 66	67 a 99	100 a 132	133 a 165	166 a 198
Faixa horária	0 a 180	181 a 360	361 a 540	541 a 720	721 a 900	901 a 1090

Tabela 25 - Nº de sinistros fatais por faixa horária - 2024

Faixa horária	Nº
00h - 01h	6
01h - 02h	9
02h - 03h	10
03h - 04h	4
04h - 05h	5
05h - 06h	8
06h - 07h	5
07h - 08h	9
08h - 09h	10
09h - 10h	4
10h - 11h	4
11h - 12h	0
12h - 13h	4
13h - 14h	5
14h - 15h	5
15h - 16h	3
16h - 17h	10
17h - 18h	9
18h - 19h	7
19h - 20h	5
20h - 21h	10
21h - 22h	6
22h - 23h	8
23h - 24h	8
Total	154

Tabela 26 - Média diária de vítimas - 2024

Vítimas diárias			
Não fatais	Vítimas ocupantes de veículos	Ocupantes de moto	31,64
		Ocupantes de auto	5,96
		Ocupantes de ônibus	0,92
		Outros	0,97
	Vítimas pedestres		3,58
Fatais	Vítimas ocupantes de veículos	Ocupantes de moto	0,23
		Ocupantes de auto	0,05
		Ocupantes de ônibus	0,00
		Outros	0,02
	Vítimas pedestres		0,14

Tabela 27 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por faixa etária - 2024

Tipo de Vítima	NI	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	Total
Não fatal	37	70	84	195	190	211	182	342	1.311
Fatal	2		1	3	3	11	12	18	50
Total		70	85	198	193	222	194	360	1.361

Tabela 28 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por gênero - 2024

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	9	599	703	1.311
Fatal		13	37	50
Total	9	612	740	1.361

Tabela 29 - Atropelamentos fatais e não fatais por tipo de veículo - 2024

Categoria de veículo	Não Fatal	Fatal	Total
Bicicleta	6	0	6
Outros	12	2	14
Caminhão	19	5	24
NI	30	6	36
Ônibus	95	10	105
Moto	491	14	505
Auto	628	25	653
Total	1.281	62	1.343

Tabela 30 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por faixa etária - 2024

Tipo de Vítima	NI	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	Total
Não fatal	13	13	64	66	37	33	37	17	280
Fatal			2	1			1	1	5
Total	13	13	66	67	37	33	38	18	285

Tabela 31 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por gênero - 2024

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	2	23	255	280
Fatal			5	5
Total	2	23	260	285

Tabela 32 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por faixa etária - 2024

Tipo de Vítima	NI	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	Total
Não fatal	317	10	139	5.500	3.002	1.767	648	199	11.582
Fatal			1	51	17	9	3	3	84
Total	317	10	140	5.551	3.019	1.776	651	202	11.666

Tabela 33 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por gênero - 2024

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	7	2.374	9.201	11.582
Fatal		11	73	84
Total	7	2.385	9.274	11.666

Tabela 34 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por faixa etária - 2024

Tipo de Vítima	NI	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	Total
Não fatal	88	69	51	568	489	378	265	272	2.180
Fatal			1	1	1	8	3	3	17
Total	88	69	52	569	490	386	268	275	2.197

Tabela 35 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por gênero - 2024

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	13	980	1.187	2.180
Fatal		5	12	17
Total	13	985	1.199	2.197

Tabela 36 - Vítimas ocupantes de ônibus fatais e não fatais por faixa etária - 2024

Sistema	Tipo de Vítima	0 a 10	11 a 17	18 a 29	30 a 39	40 a 49	50 a 59	60+	NI	Total
Municipal (convencional)	Fatal	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Não fatal	8	5	24	19	36	42	55	8	197
	Total	8	5	25	19	36	42	55	8	198
Municipal (suplementar)	Fatal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Não fatal	0	0	1	0	1	2	4	0	8
	Total	0	0	1	0	1	2	4	0	8
Outros*	Fatal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Não fatal	4	7	17	15	33	25	25	5	131
	Total	4	7	17	15	33	25	25	5	131

* Inclui fretado, intermunicipal, metropolitano e outros.

Tabela 37 - Vítimas ocupantes de ônibus fatais e não fatais por gênero - 2024

Sistema	Tipo de Vítima	Masculino	Feminino	NI	Total
Municipal (convencional)	Fatal	1	0	0	1
	Não fatal	46	151	0	197
	Total	47	151	0	198
Municipal (suplementar)	Fatal	0	0	0	0
	Não fatal	3	5	0	8
	Total	3	5	0	8
Outros*	Fatal	0	0	0	0
	Não fatal	34	97	0	131
	Total	34	97	0	131

* Inclui fretado, intermunicipal, metropolitano e outros.

Tabela 38 - Veículos envolvidos em sinistros fatais e em atropelamentos fatais – 2024

Categoria de veículo	Veículos envolvidos em sinistros fatais	Veículos envolvidos em atropelamentos fatais
Bicicleta	5	0
Moto	101	14
Auto	78	25
Ônibus	24	10
Caminhão	35	5
Outros	13	2
NI	7	6
Total	263	62

Tabela 39 - Veículos envolvidos em sinistros fatais e não fatais por dia – 2024

Categoria de veículo	Sinistros fatais		Sinistros não fatais	
	Ano	Dia	Ano	Dia
Bicicleta	5	0,01	284	0,78
Moto	101	0,28	11.301	30,88
Auto	78	0,21	11.369	31,06
Ônibus	24	0,07	792	2,16
Caminhão	35	0,10	462	1,26
Outros	13	0,04	173	0,47
Não Informado	7	0,02	196	0,54
Total	263	0,72	24.577	67,15

Tabela 40 - Bicicletas envolvidas em sinistros - 2016 a 2024

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nº de bicicletas envolvidas em sinistros fatais	3	3	4	2	4	7	4	1	5
Nº de bicicletas envolvidas em sinistros não fatais	341	336	364	462	458	417	335	335	284

Tabela 41 - Frota de moto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota de moto	228.121	233.468	240.414	249.775	255.491	256.052	270.956	290.293	305.918
Nº de motos em sinistros fatais	61	57	58	61	69	51	73	71	101
Nº de motos em sinistros não fatais	8.300	8.501	8.413	9.884	8.205	8.570	9.650	11.668	11.301
total de motos em sinistros	8.361	8.558	8.471	9.945	8.274	8.621	9.723	11.739	11.402

Tabela 42 - Frota de auto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota de auto	1.433.876	1.545.503	1.693.926	1.869.139	1.844.777	1.881.864	2.061.478	2.123.346	2.124.733
Nº de autos em sinistros fatais	76	68	55	54	64	68	80	50	78
Nº de autos em sinistros não fatais	11.277	11.125	10.547	12.166	9.458	10.214	10.709	11.871	11.369
Total de autos em sinistros	11.353	11.193	10.602	12.220	9.522	10.282	10.789	11.921	11.447

Tabela 43 - Frota de ônibus registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

Dados			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota de ônibus			14.126	12.408	14.119	14.977	15.096	14.487	14.548	15.263	15.784
Nº de ônibus envolvidos em sinistros	Fatais	Municipal	18	13	11	12	12	6	14	11	17
		Convencional	0	0	0	1	0	0	1	0	0
		Suplementar	6	5	9	3	5	8	8	4	7
	Total		24	18	20	16	17	14	23	15	24
	Não fatais	Municipal	901	754	606	643	413	346	417	542	497
		Convencional	39	48	31	49	23	16	31	37	26
		Suplementar	497	413	388	416	209	207	262	255	269
	Total		1.437	1.215	1.025	1.108	645	569	710	834	792
	Total	Municipal	919	767	617	655	425	352	431	553	514
		Convencional	39	48	31	50	23	16	32	37	26
Suplementar		503	418	397	419	214	215	270	259	276	
Total		1.461	1.233	1.045	1.124	662	583	733	849	816	

Tabela 44 - Frota de caminhão registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2024

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota de caminhão	62.711	62.612	64.144	66.735	68.634	68.518	76.336	53.055	65.033
Nº de caminhões envol. em sinistros fatais	21	16	12	17	13	19	21	34	35
Nº de caminhões envol. em sinistros não fatais	421	390	365	422	414	399	443	456	462
Total de caminhões em sinistros	442	406	377	439	427	418	464	490	497

Tabela 45 - Sinistros por Regional Administrativa da PBH - 2016 a 2024

Ano	Severidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Barreiro	Fatais	10	8	13	6	7	8	7	13	16
	Não Fatais	960	950	1.002	1.112	980	911	1.065	1.187	1.214
	Total	970	958	1.015	1.118	987	919	1.072	1.200	1.230
Centro Sul	Fatais	18	12	13	7	17	9	17	7	8
	Não Fatais	2.116	2.136	1.964	2.351	1.607	1.645	1.911	2.287	1.508
	Total	2.134	2.148	1.977	2.358	1.624	1.654	1.928	2.294	1.516
Leste	Fatais	6	6	7	3	4	6	8	5	13
	Não Fatais	976	1.036	934	1.065	841	851	970	1.119	1.063
	Total	982	1.042	941	1.068	845	857	978	1.124	1.076
Nordeste	Fatais	10	18	17	16	12	20	18	16	19
	Não Fatais	1.188	1.275	1.284	1.409	972	1.152	1.223	1.418	1.325
	Total	1.198	1.293	1.301	1.425	984	1.172	1.241	1.434	1.344
Noroeste	Fatais	20	8	13	21	18	18	12	13	12
	Não Fatais	1.570	1.580	1.336	1.603	1.183	1.130	1.349	1.572	1.497
	Total	1.590	1.588	1.349	1.624	1.201	1.148	1.361	1.585	1.509
Norte	Fatais	5	8	6	8	8	6	8	6	15
	Não Fatais	840	836	847	946	899	887	927	1.074	1.023
	Total	845	844	853	954	907	893	935	1.080	1.038
Oeste	Fatais	15	12	15	11	11	16	22	17	18
	Não Fatais	1.447	1.362	1.326	1.485	1.211	1.307	1.400	1.655	1.583
	Total	1.462	1.374	1.341	1.496	1.222	1.323	1.422	1.672	1.601
Pampulha	Fatais	17	16	15	12	11	17	23	28	28
	Não Fatais	1.494	1.482	1.510	1.674	1.354	1.625	1.728	1.988	1.897
	Total	1.511	1.498	1.525	1.686	1.365	1.642	1.751	2.016	1.925
Venda Nova	Fatais	12	13	7	9	10	2	4	5	16
	Não Fatais	1.027	1.036	994	1.103	928	902	1.025	1.105	1.098
	Total	1.039	1.049	1.001	1.112	938	904	1.029	1.110	1.114
Hipercentro	Fatais									3
	Não Fatais									652
	Total									655
NI	Fatais	10	11	3	5	8	5	6	7	6
	Não Fatais	736	438	350	496	542	604	425	364	252
	Total	746	449	353	501	550	609	431	371	258
Total	Fatais	123	112	109	98	106	107	125	117	154
	Não Fatais	12.354	12.131	11.547	13.244	10.517	11.014	12.023	13.769	13.112
	Total	12.477	12.243	11.656	13.342	10.623	11.121	12.148	13.886	13.266

Tabela 46 - Vias com maior número de sinistros - 2024

Ordem	Logradouro	Nº sinistros	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO	809	4,4
2	AVE CRISTIANO MACHADO	651	3,5
3	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	444	2,4
4	AVE DO CONTORNO	397	2,1
5	AVE AMAZONAS	307	1,7
6	AVE DOS ANDRADAS	253	1,4
7	AVE TERESA CRISTINA	216	1,2
8	AVE AFONSO PENA	170	0,9
9	AVE DOM PEDRO II	164	0,9
10	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	163	0,9
11	RUA PADRE PEDRO PINTO	154	0,8
12	AVE VILARINHO	136	0,7
13	ROD PAPA JOAO PAULO II	131	0,7
14	AVE DOM PEDRO I	130	0,7
15	AVE OTACILIO NEGRAO DE LIMA	121	0,7
16	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE	120	0,6
17	ROD BR TREZENTOS E CINQUENTA E SEIS	119	0,6
18	AVE RAJA GABAGLIA	113	0,6
19	RUA JACUI	109	0,6
20	AVE RISOLETA NEVES	103	0,6
21	AVE PRESIDENTE CARLOS LUZ	102	0,5
22	AVE PRESIDENTE TANCREDO NEVES	99	0,5
23	AVE JOSE CANDIDO DA SILVEIRA	97	0,5
24	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	88	0,5
25	AVE OLINTO MEIRELES	88	0,5
Subtotal		5.284	28,5
Restante dos logradouros		13.287	71,5
Total		18.571	100

Obs.: Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 47 - Vias com maior número de sinistros fatais em 2024

Ordem	Logradouro	Sinistros	
		Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	39	19%
2	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	6	3%
3	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	6	3%
4	AVE AMAZONAS	6	3%
5	AVE DOS ANDRADAS	6	3%
6	AVE CRISTIANO MACHADO	5	2%
7	ROD CAMILO TEIXEIRA DA COSTA	4	2%
8	AVE VILARINHO	4	2%
9	RUA PADRE PEDRO PINTO	3	1%
10	AVE DO CONTORNO	3	1%
11	AVE OLINTO MEIRELES	3	1%
12	ROD PAPA JOAO PAULO II	3	1%
13	AVE RISOLETA NEVES	2	1%
14	RUA DOUTOR CRISTIANO REZENDE	2	1%
15	AVE SILVA LOBO	2	1%
16	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	2	1%
17	AVE PROFESSOR TOMAZ SANTOS	2	1%
18	AVE DOM PEDRO I	2	1%
Restante dos logradouros		105	51%
Total		205	100%

Obs.: Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 48 - Nº de sinistros fatais ocorridos nas Regionais Administrativas da PBH – 2024

Regional Adm. PBH	Nº	%
PAMPULHA	28	18,2%
NORDESTE	19	12,3%
OESTE	18	11,7%
BARREIRO	16	10,4%
VENDA NOVA	16	10,4%
NORTE	15	9,7%
LESTE	13	8,4%
NOROESTE	12	7,8%
CENTRO-SUL	8	5,2%
NI	6	3,9%
HIPERCENTRO	3	1,9%
Total	154	100,0%

Tabela 49 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via - 2016 a 2024

Tipo de via	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Urbana	11.201	11.052	10.538	12.040	9.630	10.026	10.926	12.554	11.965
Rodoviária	1.369	1.252	1.189	1.406	1.061	1.177	1.287	1.426	1.301
Total	12.570	12.304	11.727	13.446	10.691	11.203	12.213	13.980	13.266

Tabela 50 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via e dia da semana - 2016 a 2024

Dia da Semana	Urbana	Rodoviário Est	Total
Domingo	1.251	148	1.399
Segunda feira	1.747	212	1.959
Terça feira	1.878	212	2.090
Quarta feira	1.752	187	1.939
Quinta feira	1.840	174	2.014
Sexta feira	1.868	201	2.069
Sábado	1.629	167	1.796
Total	11.965	1.301	13.266

Tabela 51 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via e faixa horária – 2024

Faixa Horária	Urbana	Rodoviária	Total
0h à 1h	202	25	227
1h às 2h	119	11	130
2h às 3h	95	15	110
3h às 4h	64	12	76
4h às 5h	67	17	84
5h às 6h	140	26	166
6h às 7h	394	64	458
7h às 8h	780	97	877
8h às 9h	725	99	824
9h às 10h	569	66	635
10h às 11h	562	57	619
11h às 12h	603	53	656
12h às 13h	660	59	719
13h às 14h	667	58	725
14h às 15h	684	68	752
15h às 16h	733	65	798
16h às 17h	780	70	850
17h às 18h	839	77	916
18h às 19h	899	110	1.009
19h às 20h	790	80	870
20h às 21h	529	53	582
21h às 22h	442	55	497
22h às 23h	378	39	417
23h às 24h	244	25	269
Total	11.965	1.301	13.266

Tabela 52 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Barreiro - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	10	2	7	1	10
2017	8	3	5	0	8
2018	13	5	2	8	15
2019	6	2	3	2	7
2020	7	1	4	2	7
2021	8	3	2	3	8
2022	7	3	4	0	7
2023	13	4	8	1	13
2024	16	5	10	2	17

Tabela 53 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Barreiro – 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	6	24%
2	AVE OLINTO MEIRELES	3	12%
3	RUA DOUTOR CRISTIANO REZENDE	2	8%
4	RUA ALADIN CORREA DE FARIA	1	4%
5	AVE DELFINO FRANCISCO XAVIER	1	4%
6	AVE DJALMA VIEIRA CRISTO	1	4%
7	AVE DEPUTADO ALVARO ANTONIO	1	4%
8	RUA AGUAS DA PRATA	1	4%
9	AVE SENADOR LEVINDO COELHO	1	4%
10	RUA ANTONIO EUSTAQUIO PIAZZA	1	4%
11	RUA DA OLARIA	1	4%
12	RUA JESUS FERREIRA DO AMARAL	1	4%
13	AVE TERESA CRISTINA	1	4%
14	RUA MARIETA DUTRA DE MEDEIROS	1	4%
15	RUA VIRTULINO PINTO RIBEIRO	1	4%
16	AVE AFONSO VAZ DE MELO	1	4%
17	PCA VEREADOR GERALDO PAIVA	1	4%
Total (*)		25	100%
Total de sinistros fatais no ano		16	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 54 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Centro Sul - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	18	7	7	8	22
2017	12	7	3	2	12
2018	13	6	7	1	14
2019	7	3	3	1	7
2020	17	9	7	2	18
2021	9	6	3	0	9
2022	17	9	5	3	17
2023	7	5	2	0	7
2024	8	2	5	1	8

Tabela 55 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Centro Sul – 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	2	17%
2	RUA PALMIRA	1	8%
3	AVE DO CONTORNO	1	8%
4	AVE AFONSO PENA	1	8%
5	RUA DOS AIMORES	1	8%
6	RUA MARABA	1	8%
7	RUA ORIENTE	1	8%
8	AVE PROFESSOR ALFREDO BALENA	1	8%
9	RUA RIO VERDE	1	8%
10	AVE PRUDENTE DE MORAIS	1	8%
11	RUA BERNARDO GUIMARAES	1	8%
Total (*)		12	100%
Total de sinistros fatais no ano		8	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 56 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Leste - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	6	2	6	0	8
2017	6	2	3	1	6
2018	7	4	3	0	7
2019	3	2	1	0	3
2020	4	1	2	1	4
2021	6	2	2	2	6
2022	8	2	5	1	8
2023	5	1	3	2	6
2024	13	4	8	1	13

Tabela 57 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Leste - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE DOS ANDRADAS	6	35%
2	RUA CORONEL ABILIO PEREIRA	1	6%
3	AVE DO CONTORNO	1	6%
4	RUA GUSTAVO DA SILVEIRA	1	6%
5	AVE SILVIANO BRANDAO	1	6%
6	RUA BONINAS	1	6%
7	RUA CONCEICAO DO PARA	1	6%
8	AVE FRANCISCO SALES	1	6%
9	RUA DINIS DIAS	1	6%
10	AVE MEM DE SA	1	6%
11	AVE CRISTIANO MACHADO	1	6%
12	AVE SANTA ALBERTINA	1	6%
Total (*)		17	100%
Total de sinistros fatais no ano		13	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 58 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Nordeste - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	10	4	7	0	11
2017	18	10	5	5	20
2018	17	9	7	1	17
2019	16	6	8	4	18
2020	12	6	5	1	12
2021	20	10	9	2	21
2022	18	9	8	4	21
2023	16	7	8	2	17
2024	19	9	7	4	20

Tabela 59 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Nordeste - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	11	48%
2	AVE JOSE CANDIDO DA SILVEIRA	1	4%
3	AVE CRISTIANO MACHADO	1	4%
4	RUA PADRE ARGEMIRO MOREIRA	1	4%
5	AVE MAGENTA	1	4%
6	RUA ITAPAGIPE	1	4%
7	RUA JOSE WENCESLAU ZEFERINO	1	4%
8	RUA JUREMA	1	4%
9	RUA LUIZ PECANHA	1	4%
10	ROD MG CINCO	1	4%
11	RUA SAO ROMULO	1	4%
12	RUA ALARANJADA	1	4%
13	RUA CONCEICAO DA PEDRA	1	4%
Total (*)		23	100%
Total de sinistros fatais no ano		19	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 60 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Noroeste - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	20	9	5	6	20
2017	8	3	4	1	8
2018	13	9	3	1	13
2019	21	8	11	3	22
2020	18	6	10	2	18
2021	18	5	7	11	23
2022	12	3	7	2	12
2023	13	5	6	2	13
2024	12	4	6	2	12

Tabela 61 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Noroeste - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	3	17%
2	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	2	11%
3	RUA PINHEIROS	1	6%
4	RUA GUARARAPES	1	6%
5	AVE VEREADOR CICERO ILDEFONSO	1	6%
6	AVE DOM PEDRO II	1	6%
7	BEC AMARILIS	1	6%
8	RUA ITAPECERICA	1	6%
9	RUA MANOEL MACEDO	1	6%
10	RUA MINERVA	1	6%
11	RUA MODESTINO ROCHA	1	6%
12	RUA BELMIRO BRAGA	1	6%
13	RUA UBERLANDIA	1	6%
14	RUA DOM JOAQUIM SILVERIO	1	6%
15	RUA ELIAS MUSSI ABUID	1	6%
Total (*)		18	100%
Total de sinistros fatais no ano		12	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 62 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Norte - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	5	2	1	2	5
2017	8	1	6	1	8
2018	6	2	3	1	6
2019	8	4	4	0	8
2020	8	3	4	1	8
2021	6	1	3	2	6
2022	8	2	5	1	8
2023	6	0	5	2	7
2024	15	3	12	1	16

Tabela 63 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Norte - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD CAMILO TEIXEIRA DA COSTA	4	22%
2	AVE CRISTIANO MACHADO	3	17%
3	ROD PAPA JOAO PAULO II	2	11%
4	AVE RISOLETA NEVES	1	6%
5	AVE DOM PEDRO I	1	6%
6	RUA OSMAR COSTA	1	6%
7	RUA SAMBAIBA	1	6%
8	RUA SIRI	1	6%
9	RUA VOLTS	1	6%
10	RUA WILSON SOARES FERNANDES	1	6%
11	RUA LAURA BRITO FARIAS	1	6%
12	RUA JOSE GOMES DOMINGUES	1	6%
Total (*)		18	100%
Total de sinistros fatais no ano		15	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 64 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Oeste - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	15	6	3	7	16
2017	12	3	4	7	14
2018	15	4	10	2	16
2019	11	5	5	1	11
2020	11	4	6	4	14
2021	16	4	6	6	16
2022	22	5	10	10	25
2023	17	3	11	3	17
2024	18	7	7	6	20

Tabela 65 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Oeste – 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	5	22%
2	AVE AMAZONAS	4	17%
3	AVE SILVA LOBO	2	9%
4	AVE BARAO HOMEM DE MELO	1	4%
5	RUA BRUMADINHO	1	4%
6	AVE FRANCISCO SA	1	4%
7	RUA CAMPOS ELISEOS	1	4%
8	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE	1	4%
9	RUA DAS OSTRAS	1	4%
10	RUA INDIANA	1	4%
11	RUA MAMORE	1	4%
12	RUA MARTIM FRANCISCO	1	4%
13	RUA SENHORA DO PORTO	1	4%
14	RUA ALMIRANTE ALEXANDRINO	1	4%
15	RUA BARAO HOMEM DE MELO	1	4%
Total (*)		23	100%
Total de sinistros fatais no ano		18	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 66 - Nº Sinistros e vítimas fatais - Regional Pampulha - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	17	5	7	9	21
2017	16	7	7	2	16
2018	15	4	7	4	15
2019	12	2	7	3	12
2020	11	4	6	1	11
2021	17	4	8	5	17
2022	23	5	11	7	23
2023	28	6	19	4	29
2024	28	8	16	4	28

Tabela 67 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Pampulha - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	19	58%
2	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	4	12%
3	RUA DOS ALCATRAZES	1	3%
4	AVE DOM PEDRO I	1	3%
5	RUA LUIS BENTO	1	3%
6	AVE OTACILIO NEGRAO DE LIMA	1	3%
7	RUA CALDAS DA RAINHA	1	3%
8	AVE PORTUGAL	1	3%
9	RUA JAMAICA	1	3%
10	AVE ANTONIO ABRAHAO CARAM	1	3%
11	AVE HERACLITO MOURAO DE MIRANDA	1	3%
12	AVE PRESIDENTE TANCREDO NEVES	1	3%
Total (*)		33	100%
Total de sinistros fatais no ano		28	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 68 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Venda Nova - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016	12	1	10	1	12
2017	13	3	6	6	15
2018	7	2	3	2	7
2019	9	1	5	3	9
2020	10	2	7	1	10
2021	2	1	1	0	2
2022	4	2	0	2	4
2023	5	3	2	1	6
2024	16	3	10	3	16

Tabela 69 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Venda Nova - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE VILARINHO	4	17%
2	RUA PADRE PEDRO PINTO	3	13%
3	RUA PEDERNEIRAS	1	4%
4	AVE FRANCISCA GREGORY	1	4%
5	AVE LEONTINO FRANCISCO ALVES	1	4%
6	RUA PIRAJU	1	4%
7	RUA VIRGILIO DA COSTA CORREA	1	4%
8	RUA EDMAR COLINI FERREIRA	1	4%
9	RUA LIMEIRA	1	4%
10	EST NOVA PARA SANTA LUZIA	1	4%
11	RUA PAULO GONCALVES DOS REIS	1	4%
12	ROD PAPA JOAO PAULO II	1	4%
13	RUA PEDRA DE ANIL	1	4%
14	RUA ALTINOPOLIS	1	4%
15	RUA VINTE E CINCO	1	4%
16	RUA DOS ASTECAS	1	4%
17	AVE ELIAS ANTONIO ISSA	1	4%
18	RUA DOUTOR ARCHIMEDES THEODO	1	4%
Total (*)		23	100%
Total de sinistros fatais no ano		16	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 70 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Hipercentro - 2016 a 2024

Ano	Sinistros Fatais	Vítimas fatais			
		Pedestres	Ocupantes de moto	Outros	Total
2016					
2017					
2018					
2019					
2020					
2021					
2022					
2023					
2024	3	2	1	0	3

Tabela 71 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Hipercentro - 2024

Nº	Logradouro	Nº	%
1	RUA DOS TUPIS	1	25%
2	RUA DOS TAMOIOS	1	25%
3	AVE AMAZONAS	1	25%
4	AVE DO CONTORNO	1	25%
Total (*)		4	100%
Total de sinistros fatais no ano		3	

(*) Quando o sinistro ocorre em interseção viária, o mesmo é considerado em cada via. Nesta situação a quantidade total de logradouros é maior que a quantidade de sinistros.

Tabela 72 - Frota, população, taxa de motorização e sinistros de trânsito - 2007 a 2024

Descrição		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota Total Registrada	Nº	1.020.465	1.107.259	1.220.125	1.332.381	1.429.865	1.507.335	1.580.625	1.632.215	1.693.713	1.760.978	1.880.679	2.040.362	2.233.446	2.218.925	2.261.515	2.472.606	2.559.948	2.589.921
	% crescimento anual		8,51%	10,19%	9,20%	7,32%	5,42%	4,86%	3,26%	3,77%	3,97%	6,80%	8,49%	9,46%	-0,65%	1,92%	9,33%	3,53%	1,17%
População	Nº	2.412.937	2.434.642	2.452.617	2.375.151	2.385.639	2.395.785	2.479.165	2.491.109	2.502.557	2.513.451	2.523.794	2.501.576	2.512.070	2.521.564	2.530.701	2.315.560	2.315.560	2.416.339
	% crescimento anual		0,90%	0,74%	-3,16%	0,44%	0,43%	3,48%	0,48%	0,46%	0,44%	0,41%	-0,88%	0,42%	0,38%	0,36%	-8,50%	0,00%	4,35%
Taxa de Motorização	Nº	423	455	497	561	599	629	638	655	677	701	745	816	889	880	894	1.068	1.106	1.072
	% crescimento anual		7,54%	9,39%	12,76%	6,84%	4,97%	1,34%	2,77%	3,29%	3,52%	6,36%	9,45%	9,01%	-1,02%	1,55%	19,49%	3,53%	-3,05%
Nº de Sinistros de Trânsito	Nº	14.992	15.722	16.380	16.822	16.294	15.260	14.145	14.965	13.299	12.477	12.243	11.656	13.342	10.624	11.122	12.148	13.886	13.266
	% crescimento anual		4,87%	4,19%	2,70%	-3,14%	-6,35%	-7,31%	5,80%	-11,13%	-6,18%	-1,88%	-4,79%	14,46%	-20,37%	4,69%	9,22%	14,31%	-4,46%

Tabela 73 - Comparativo sinistros e motos em Belo Horizonte - Série histórica por ano- 2007 a 2024

DESCRIÇÃO	2016	Var % 15/16	2017	Var % 16/17	2018	Var % 17/18	2019	Var % 18/19	2020	Var % 19/20	2021	Var % 20/21	2022	Var % 21/22	2023	Var % 22/23	2024	Var % 23/24
Motos envolvidas em sinistros	8.361	0,0	8.558	2,4	8.471	-1,0	9.945	17,4	8.274	-16,8	8.621	4,2	9.723	12,8	11.739	20,7	11.402	-2,9
Frota de motos	228.121	0,0	233.468	2,3	240.414	3,0	249.775	3,9	255.491	2,3	256.052	0,2	270.956	5,8	290.293	7,1	305.918	5,4
Sinistros envolvendo motos	7.943	0,0	8.063	1,5	7.984	-1,0	9.354	17,2	7.703	-17,7	8.023	4,2	9.026	12,5	10.809	19,8	10.423	-3,6
Sinistros fatais envolvendo motos	61	0,0	57	-6,6	55	-3,5	55	0,0	62	12,7	50	-19,4	69	38,0	68	-1,4	92	35,3
Atropelamentos fatais de pessoas envolvendo moto	8	0,0	10	25,0	11	10,0	9	-18,2	10	11,1	7	-30,0	12	71,4	5	-58,3	13	160,0
Vítimas fatais motociclistas	51	0,0	42	-17,6	42	0,0	44	4,8	44	0,0	35	-20,5	49	40,0	60	22,4	84	40,0
Vítimas não fatais motociclistas	7.269	0,0	7.520	3,5	7.545	0,3	8.934	18,4	7.479	-16,3	7.788	4,1	8.660	11,2	10.256	18,4	11.582	12,9
Severidade não informada motociclistas	231	0,0	254	10,0	226	-11,0	208	-8,0	155	-25,5	123	-20,6	182	48,0	211	15,9	528	150,2



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA

trabalho energia coração