



RELATÓRIO DE SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS EM BELO HORIZONTE

► ANO-BASE 2025



RELATÓRIO DE SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS EM BELO HORIZONTE

ANO-BASE 2025 ◀
CONVÊNIO BHTRANS/SEJUSP

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



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.....	6
2.2.1 Vítimas Fatais	8
2.2.2 Vítimas Não Fatais	10
2.3 Veículos	11
2.4 Indicadores	13
2.4.1 Taxa de severidade em sinistros de trânsito	13
2.4.2 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos <i>in situ</i> por 10 mil veículos).....	13
2.4.3 Taxa de mortalidade em sinistros de trânsito (mortos <i>in situ</i> por 100 mil habitantes).....	14
2.4.4 Percentual de vítimas fatais (mortos <i>in situ</i>) em relação ao total de vítimas em sinistros de trânsito	14
2.4.5 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 10 mil veículos	15
2.4.6 Taxa de vítimas não fatais em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes.....	16
2.4.7 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 10 mil veículos	17
2.4.8 Taxa de atropelamentos em sinistros de trânsito por 100 mil habitantes	17
2.4.9 Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão.....	18
2.4.10 Nº de vítimas em sinistros de trânsito por dia e tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres).....	19
3. DETALHAMENTO DOS DADOS.....	20
3.1 Sinistros de Trânsito	20
3.2 Vítimas.....	22
3.2.1 Pedestres	23
3.2.2 Vítimas Ocupantes de Bicicleta	25
3.2.3 Vítimas Ocupantes de Moto.....	25
3.2.4 Vítimas Ocupantes de Auto	26
3.2.5 Vítimas Ocupantes de Ônibus	27
3.3 Veículos Envolvidos nos Sinistros	29
3.3.1 Bicicleta	31
3.3.2 Moto	31
3.3.3 Auto	32
3.3.4 Ônibus.....	32



3.3.5 Caminhões	33
3.4 Dados Georreferenciados - BH e Regionais Administrativas da PBH	34
3.4.1 Regional Barreiro	39
3.4.2 Regional Centro Sul	40
3.4.3 Regional Leste.....	41
3.4.4 Regional Nordeste	41
3.4.5 Regional Noroeste	42
3.4.6 Regional Norte.....	43
3.4.7 Regional Oeste.....	43
3.4.8 Regional Pampulha.....	44
3.4.9 Regional Venda Nova	44
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
ANEXO	48



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 decorre 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.

O processo de parceria institucional iniciou-se com o Departamento de Trânsito de Minas Gerais – DETRAN-MG, que trabalhou em parceria com a BHTRANS para elaboração de estatísticas de sinistros e de vítimas de trânsito no município de Belo Horizonte de 2000 ao início de 2016.

Os órgãos envolvidos atualmente são:

- Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública – SEJUSP-MG: repassa à BHTRANS dados e informações que constam dos registros dos sinistros de trânsito - REDS. Até 2023 os dados incluídos eram aqueles repassados até abril do ano subsequente. Para o Relatório de 2024 o limite foi março de 2025, e os dados do Relatório de 2025 foram entregues até fevereiro de 2026.
- 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.

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 passou por um processo de reescrita, migrando da linguagem DELPHI para PHP, tornando-se 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.

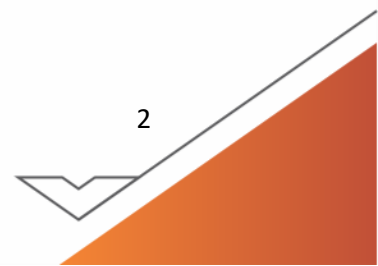
Os dados obtidos e divulgados por meio do Relatório são a base para a proposição de ações que envolvem:

- 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, projetos e intervenções focadas em segurança viária.

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>

A partir de janeiro de 2025 as informações sobre sinistros, vítimas e endereços das ocorrências também ficaram disponíveis em *Dashboards* do BI de Sinistros da BHTRANS/SUMOB, e disponíveis no link: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/dados-de-sinistros-de-transito>



1. APRESENTAÇÃO

O documento encontra-se estruturado de forma a facilitar o acesso aos principais dados do ano de 2025 (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.

Esta é uma versão revisada da versão original já publicada e contém pequenos ajustes necessários da versão original.

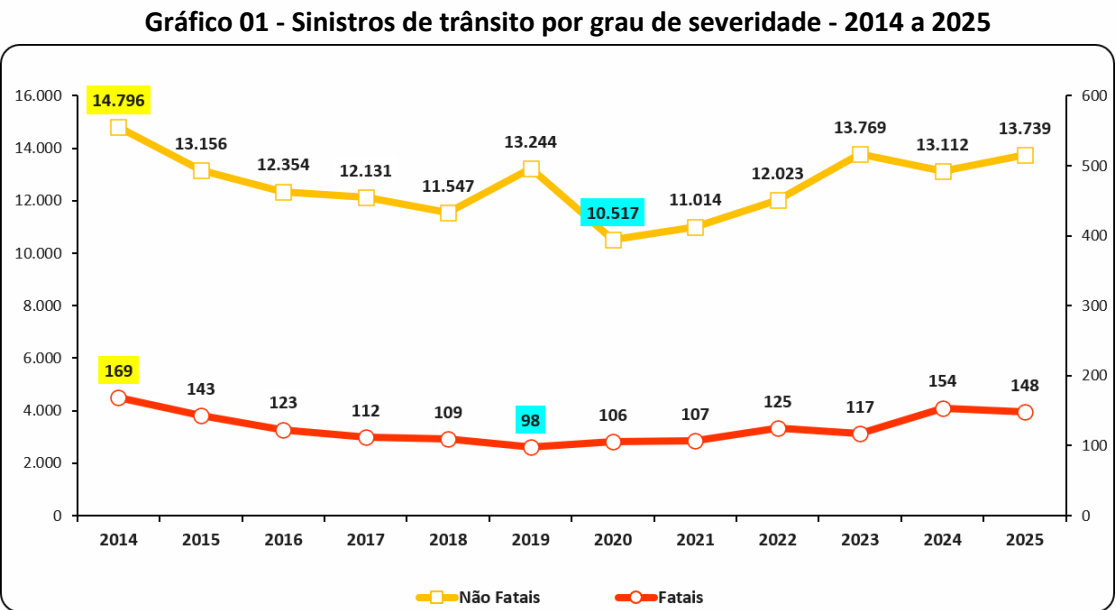


2. SUMÁRIO EXECUTIVO

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 2025, objeto deste Relatório.

2.1 Sinistros de Trânsito

O histórico 2014-2025 do total de sinistros de trânsito com vítimas fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 01 abaixo e Tabela 01, Anexo, pág. 48.

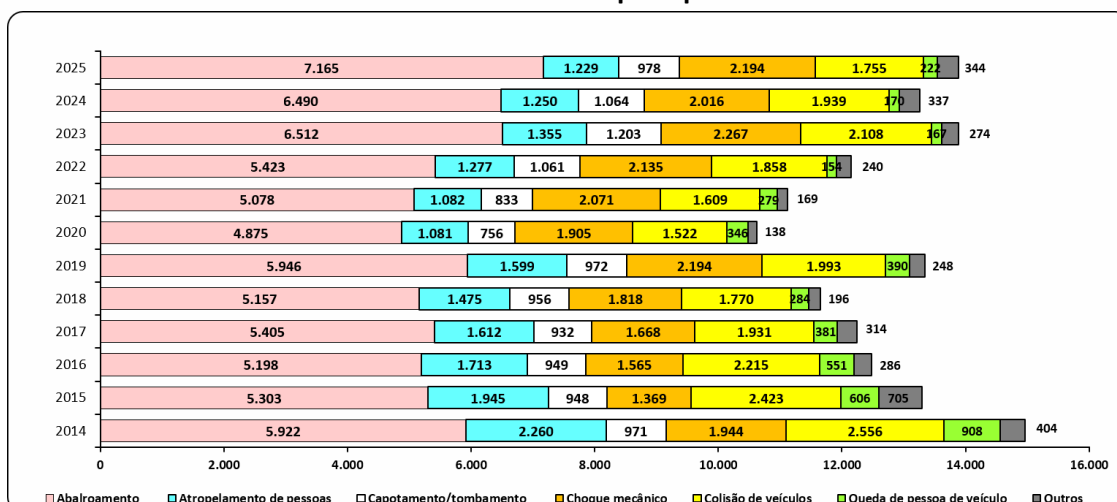


No Gráfico 01 encontram-se os números totais de sinistros não fatais e fatais, por ano. Os sinistros não fatais apresentaram queda continuada entre 2014 e 2018, tendo o ano de 2014 como o de pior resultado no período em questão. Em 2019 houve crescimento de 14,7% em relação a 2018 e queda de 29,6% em 2020, menor valor de 2014-2025. Vale ressaltar que os anos de 2023 e 2025 representaram, respectivamente, o 2º e o 3º maior volume anual de sinistros não fatais.

O comportamento dos sinistros fatais mostra queda continuada de 2014 a 2019 e crescimento continuado a partir de 2020. O maior volume ficou com o ano de 2014, seguidos pelo 2º maior volume, em 2024, e 3º maior, em 2025.

O histórico do total de sinistros por tipo encontra-se apresentado no Gráfico 02 e na Tabela 02, Anexo, pág. 49.

Gráfico 02 - Total de sinistros por tipo - 2014 a 2025



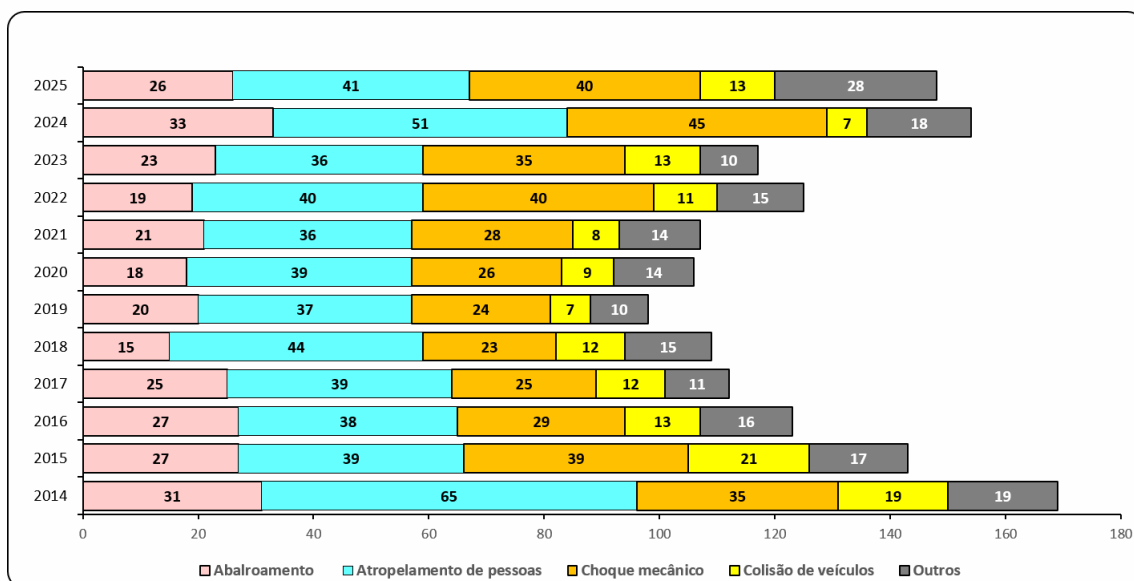
Analisando os dados dos 4 principais tipos de sinistros registrados no período 2014-2025 e especificamente em 2025, tem-se:

- Abalroamento – no período 2014-2025 representou 44,8% do total de sinistros, fatais e não fatais. Em 2025 alcançou 51,6%.
- Colisão - representou 15,5% no período. Em 2025 registrou 12,6%.
- Choque mecânico – registrou 15,1% no período e 15,8% em 2025.
- Atropelamento – registrado 7,6% no período e 7,0% em 2025.

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. 49.

Gráfico 03 - Sinistros fatais por tipo - 2014 a 2025

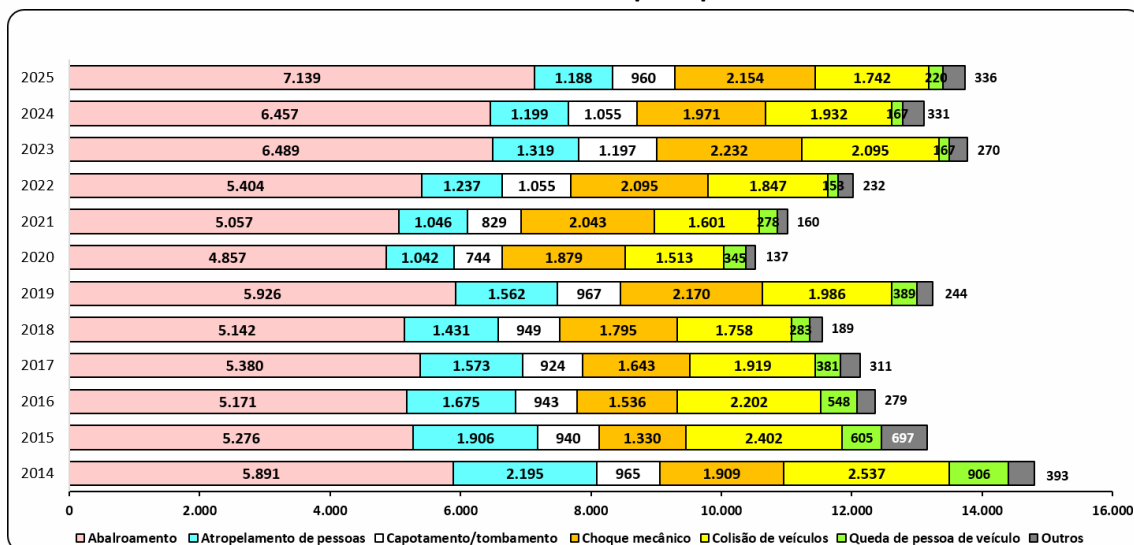


Atropelamento representou o maior volume de sinistros fatais, ocupando o nº 1 do ranking durante todo o período, com 505 ocorrências de 1.511, 33,42% do total. Na sequência vêm Choque Mecânico, com 389 casos e 25,74%; e Abalroamento, 285 e 18,86%.

2.1.2 Sinistros Não Fatais

O histórico do total de sinistros não fatais por tipo encontra-se apresentado no Gráfico 04 e na Tabela 04, Anexo, pág. 50.

Gráfico 04 - Sinistros não fatais por tipo - 2014 a 2025

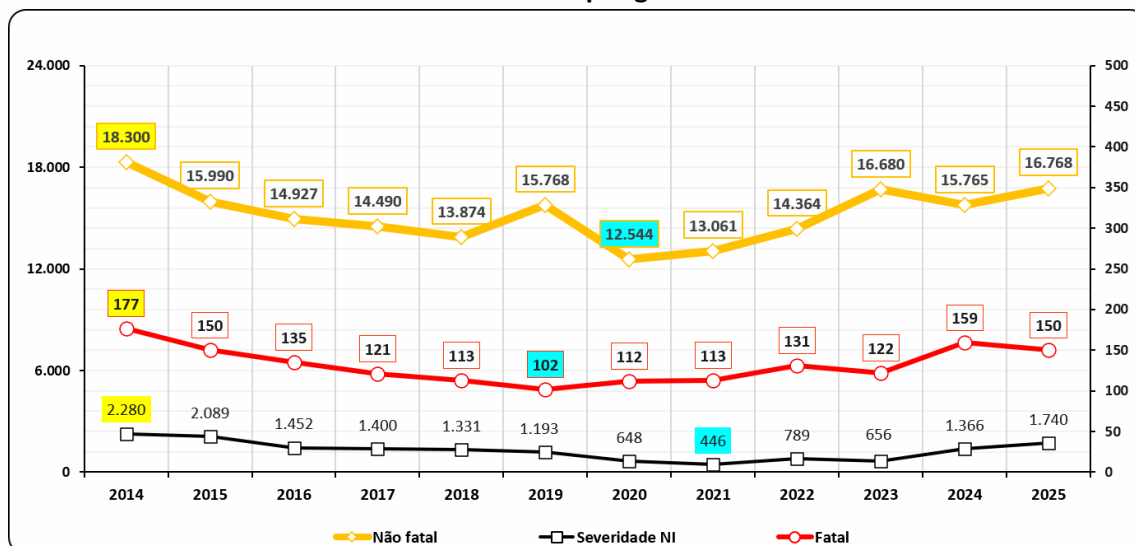


Como os sinistros não fatais correspondem a 99% do total de sinistros, os dados são praticamente iguais aos do total de sinistros.

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. 50. 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 2025

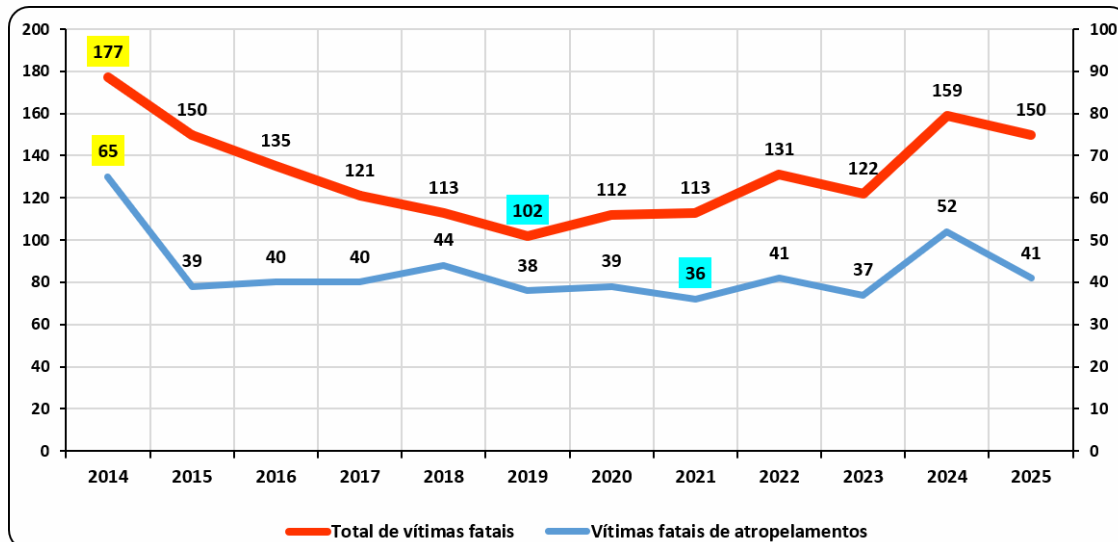


De 2014 a 2018 houve queda contínua no número de vítimas não fatais, enquanto a queda para as vítimas fatais estendeu-se de 2014 a 2019. Nos casos de severidade NI a queda foi até o ano de 2021. O quantitativo de vítimas não fatais cresceu de 2021 para 2022 em 9,98% e de 2022 para 2023 em 16,12%. De 2023 para 2024 há redução de -5,49% e de 2024 para 2025 volta a aumentar, em 6,36%. Os números para 2025 foram de 16.768 vítimas não fatais; volume inferior apenas ao ano de 2014, com 18.300 vítimas não fatais.

Com relação às vítimas fatais, o número reduziu de 159 em 2024 para 150 em 2025. Esse valor se iguala ao do ano de 2015 e fica atrás somente ao de 2014, com 177 vítimas fatais. O número total de vítimas em 2025, N = 18.658, é menor apenas em relação ao ano de 2014, com N = 20.757.

O histórico de vítimas fatais de atropelamentos encontra-se apresentado no Gráfico 06 e na Tabela 06, Anexo, pág. 50.

Gráfico 06 – Nº total de vítimas fatais e fatais de atropelamentos, por ano, 2014 a 2025

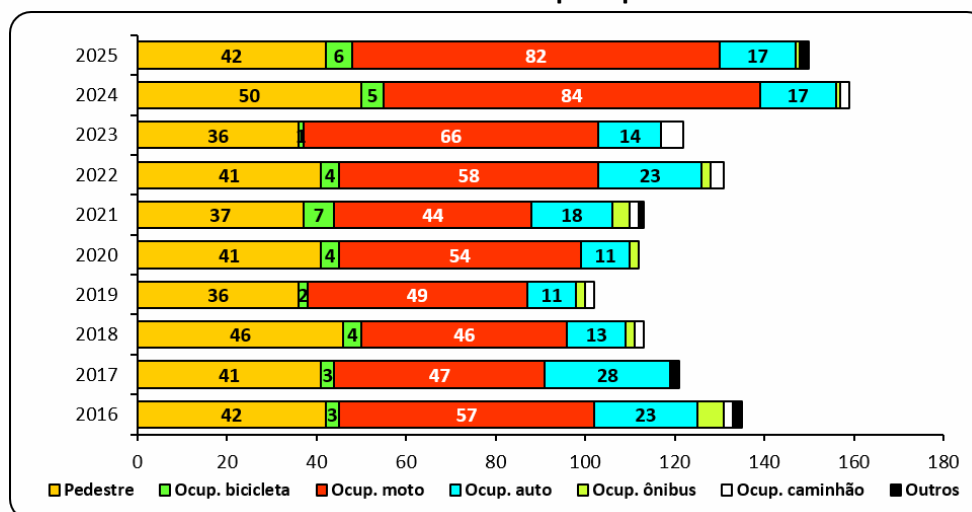


Se comparado, apenas no período 2023-2025, o total de vítimas fatais de todos os sinistros com o total de vítimas fatais do sinistro Atropelamento. Tem-se: de 2023 para 2024 o total de vítimas fatais cresceu em 30,33% enquanto o total de Atropelamentos fatais cresceu em 40,54%. De 2024 para 2025, a redução foi de -5,66 para o total de vítimas fatais, enquanto a redução para Atropelamentos fatais de -21,15%.

2.2.1 Vítimas Fatais

O histórico do total de vítimas fatais por tipo de vítima, no período 2016-2025, encontra-se apresentado no Gráfico 07 e na Tabela 07, Anexo, pág. 51.

Gráfico 07 - Nº de vítimas fatais por tipo - 2016 a 2025

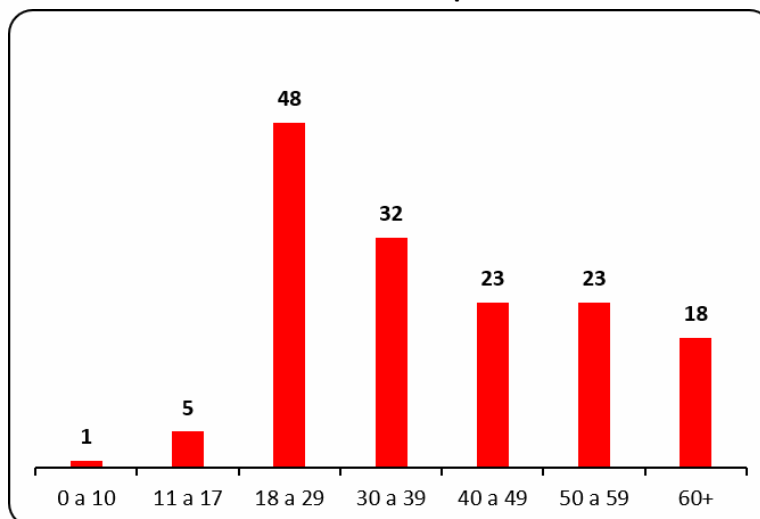


No período analisado, ocupantes de moto somados com pedestres são as principais vítimas fatais de trânsito em Belo Horizonte, da ordem de 80% das vítimas.

O percentual das principais vítimas do período 2016-2025 é de 46,3% para ocupantes de moto, 33,1% para pedestres, e de 14,0% para ocupantes de auto. No período 2023-2025 a participação

percentual das principais vítimas do total de fatais mostra os ocupantes de moto variando em torno de 54%; pedestres variando entre 29 e 31%; ocupantes de auto entre 10,5 e 11,5%. Enquanto vítimas ocupantes de auto mantém equilíbrio estatístico, os pedestres mostraram redução nos últimos anos e, inversamente, os ocupantes de moto se consolidam como as principais vítimas fatais, descolando-se dos pedestres, que detinham esse posto na década passada.

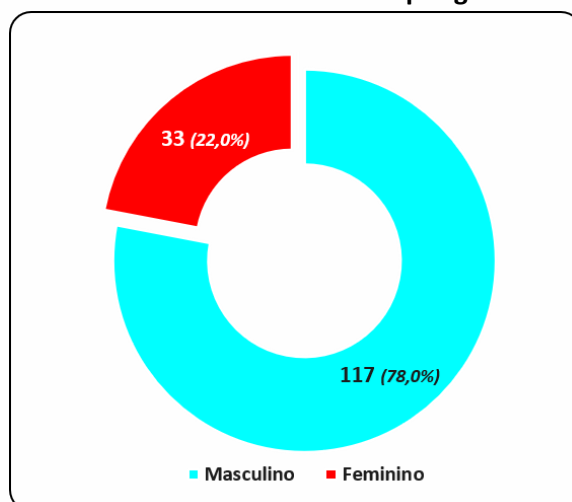
Gráfico 08 - Nº de vítimas fatais por faixa etária - 2025



De acordo com o Gráfico 8, Tabela 8 do Anexo, pág 52; em 2025 32,0% das vítimas fatais são da faixa etária de 18 a 29 anos; 21,3% de 30 a 39 anos. Ou seja, 53,3% dos mortos estão no intervalo de 18 a 39 anos.

O número de vítimas fatais por gênero em 2025 está apresentado no Gráfico 09 e Tabela 09, Anexo, pág. 51.

Gráfico 09 - Nº e % de vítimas fatais por gênero – 2025



Em 2025 a distribuição de vítimas fatais por gênero segue o padrão dos anos anteriores de 3 homens e 1 mulher para cada 4 vítimas.

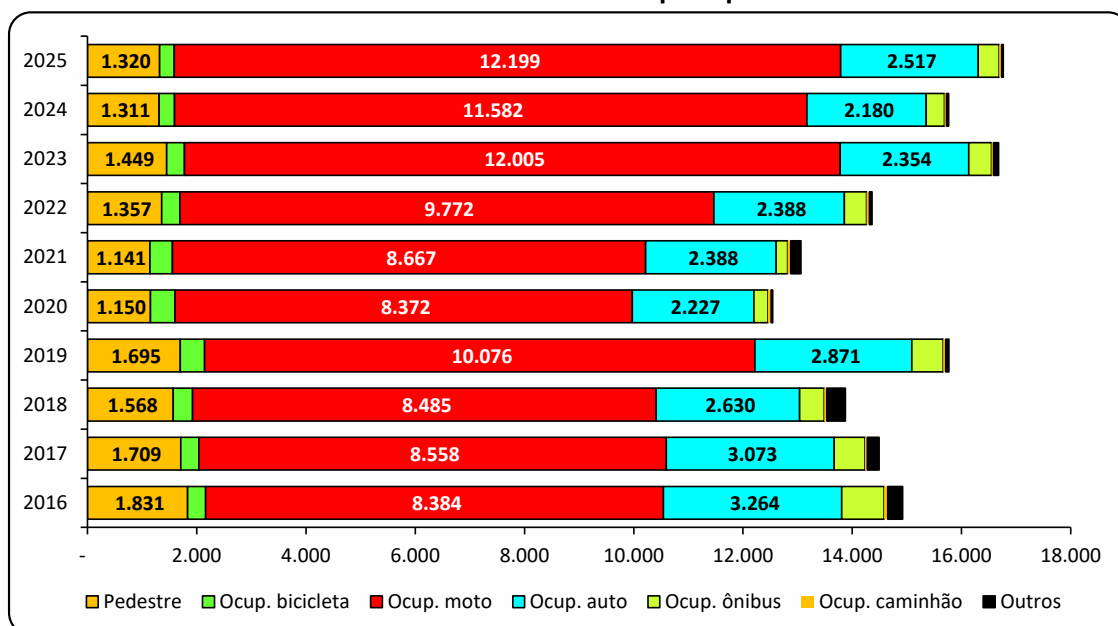
2.2.2 Vítimas Não Fatais

O histórico do total de vítimas não fatais por tipo de vítima encontra-se apresentado no Gráfico 10 e na Tabela 10, Anexo, pág. 51. No intervalo de 2016-2025 os maiores volumes de vítimas não fatais ocorreram em 2023 e 2025, 16.680 e 16.767, respectivamente.

Comparando os dados de 2025 entre vítimas não fatais e fatais por tipo de vítimas, o resultado mostrou que a proporção é de 1 pedestre fatal para cada 31 pedestres não fatais; 1 ocupante de auto fatal para cada 148 ocupantes de auto não fatais; 1 ocupante de moto fatal para 149 ocupantes de moto não fatais.

Pedestres são mais vulneráveis devido à lógica de circulação desfavorável aos mesmos; à falta de qualquer tipo de proteção ao corpo; à disposição do mobiliário urbano que secciona o caminhar, o que coloca como imperativos 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 mais altas e semáforos sincronizados a priorizar a fluidez, que são incompatíveis com o caminhar seguro.

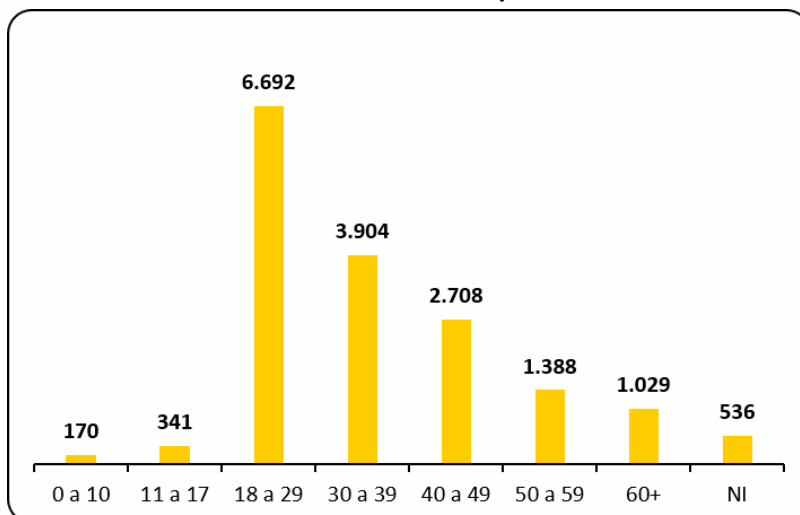
Gráfico 10 - Nº de vítimas não fatais por tipo - 2016 a 2025



Em 2023 72,0% das vítimas não fatais eram ocupantes de moto; em 2024 esse valor passou para 73,5% e em 2025 o percentual é de 72,8%. Há um padrão de a cada 4 vítimas não fatais 3 sejam ocupantes de moto, o que impacta o sistema médico hospitalar de urgência e emergência, blocos cirúrgicos, ocupação de leitos de enfermarias e estruturas de reabilitação.

Os números de vítimas não fatais por faixa etária em 2025 estão apresentados no Gráfico 11 e a Tabela 11, Anexo, pág. 51.

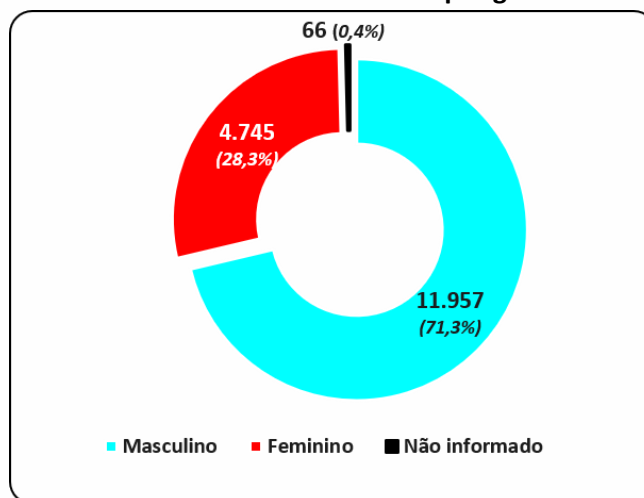
Gráfico 11 – Nº de vítimas não fatais por faixa etária – 2025



O padrão de perfil das vítimas não fatais com o das vítimas fatais por faixas etárias é o mesmo, e concentra na faixa de 18 a 29 anos seguida da faixa etária de 30 a 39 anos.

O número de vítimas não fatais por gênero em 2025 está apresentado no Gráfico 12 e Tabela 12, Anexo, pág. 51.

Gráfico 12 - Nº de vítimas não fatais por gênero – 2025



Também para as vítimas não fatais, observa-se a grande participação do sexo masculino (71,3%).

Mediante os dados apresentados neste item conclui-se que também para as vítimas não fatais preponderam os homens.

2.3 Veículos

O histórico do total da frota de veículos registrados em Belo Horizonte e o total de veículos envolvidos em sinistros encontram-se nos Gráficos 13 e 14 e na Tabela 13, Anexo, pág. 52.

Gráfico 13 - Nº de veículos envolvidos em sinistros, por tipo - 2016 a 2025

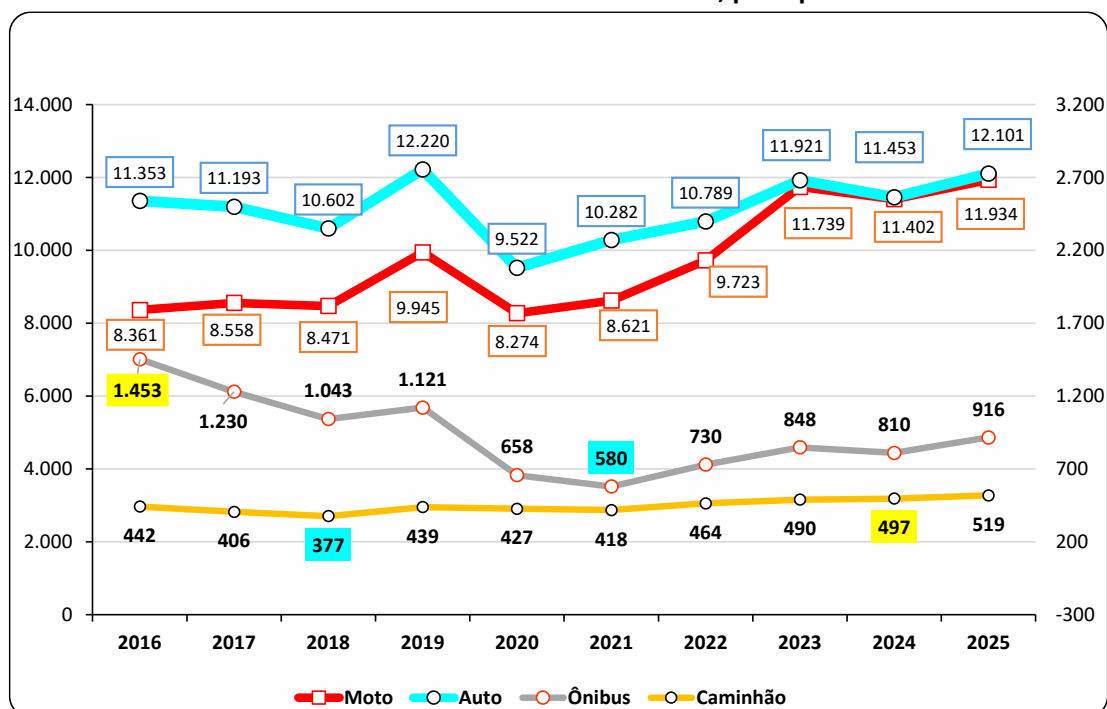
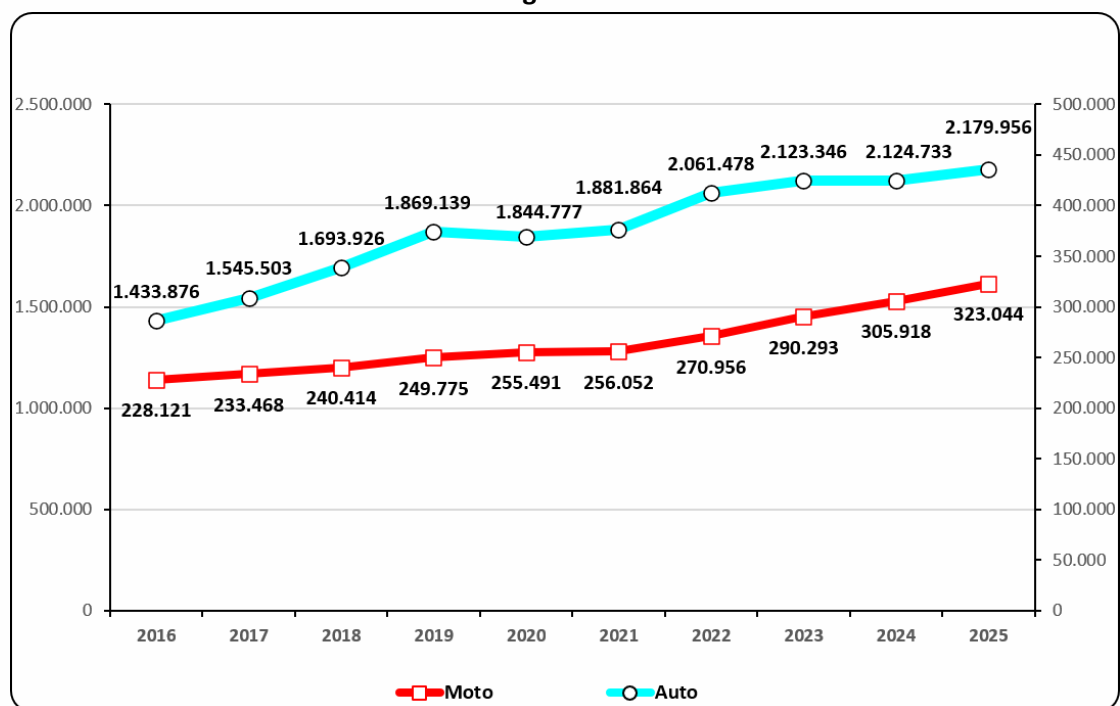


Gráfico 14 - Nº de autos e motos registradas em Belo Horizonte - 2016 a 2025



De 2020 a 2025 o número de motos envolvidas em sinistros aumentou 44,2% enquanto a frota de motos cresceu 26,4%. Considerando o mesmo intervalo temporal, a relação para autos é de 27,1% de aumento do número de autos envolvidos em sinistros, com aumento da frota em 18,2%. O número de ônibus envolvidos em sinistros no período 2020-2025 aumentou em 39,2%, apesar de ter apresentado redução de 44,3% entre 2016 e 2024.

2.4 Indicadores

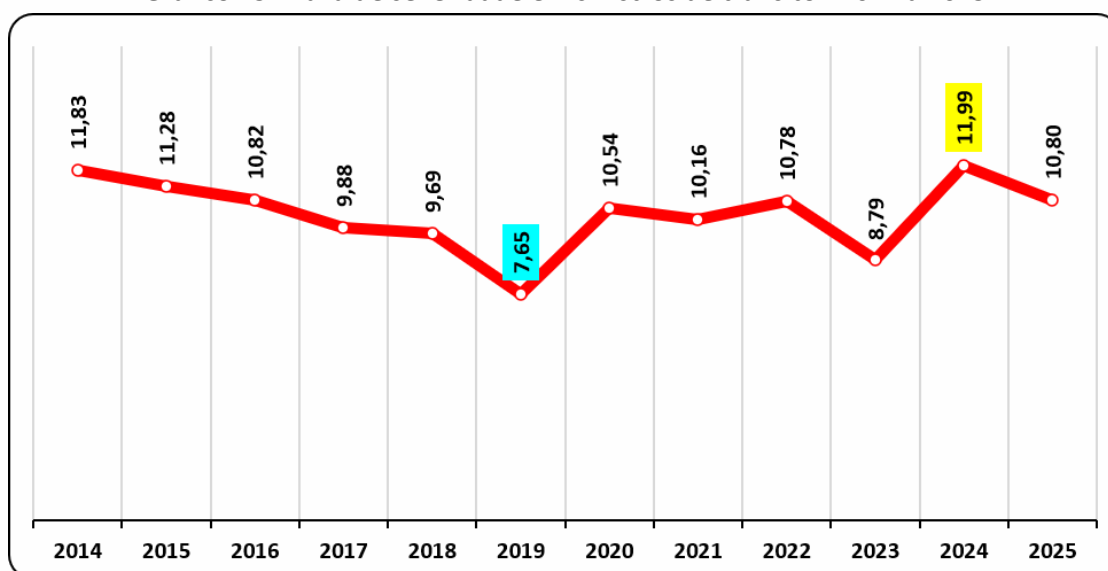
Neste item serão apresentados os resultados de 10 indicadores que, conforme descrito na introdução deste documento, são importantes para a elaboração do planejamento estratégico da PBH, para a definição das ações do Projeto Vida no Trânsito e para a elaboração do relatório do Balanço Anual da Mobilidade 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 com o total de sinistros de trânsito, por cada mil sinistros, através da fórmula: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais} / \text{N}^\circ \text{ total de sinistros}) \times 1.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 15 e na Tabela 14, Anexo, pág. 54.

Gráfico 15 - Taxa de severidade em sinistros de trânsito - 2014 a 2025



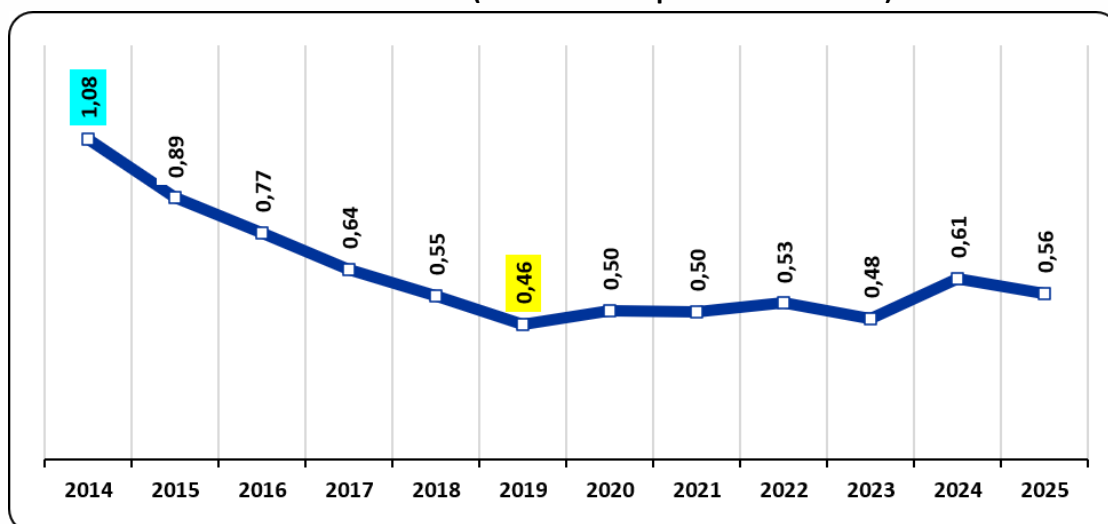
De acordo com o Gráfico 15, de 2014 a 2019 houve queda contínua da taxa de severidade. De 2019 para 2020 houve aumento de 37,9%, estabilização de 2020 a 2022, queda de 2022-2023 e crescimento de 2023 para 2024, na escala de 36,4%, o que representou a ocupação do ano de maior taxa de severidade no período analisado. De acordo com a Tabela 14, Anexo, pág. 53, 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 foi o mais letal. Em 2025 a taxa voltou à escala de 2015, 2022.

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: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais} / \text{frota cadastrada em BH}) \times 10.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 16 e na Tabela 15, Anexo, pág. 54.

Gráfico 16 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 10 mil veículos) - 2016 a 2025



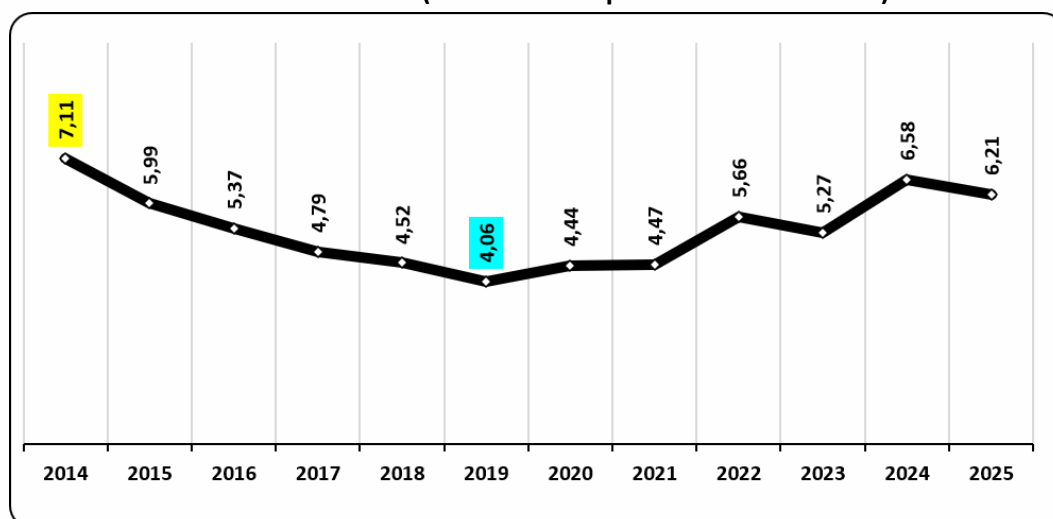
A taxa decresceu no período de 2014-2019, de 2019 a 2025 houve variação de 0,46 para 0,56.

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: $[(N^{\circ} \text{ de vítimas fatais} / \text{população de BH}) \times 100.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 17 e na Tabela 16, Anexo, pág. 54.

Gráfico 17 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 100 mil habitantes) - 2014 a 2025



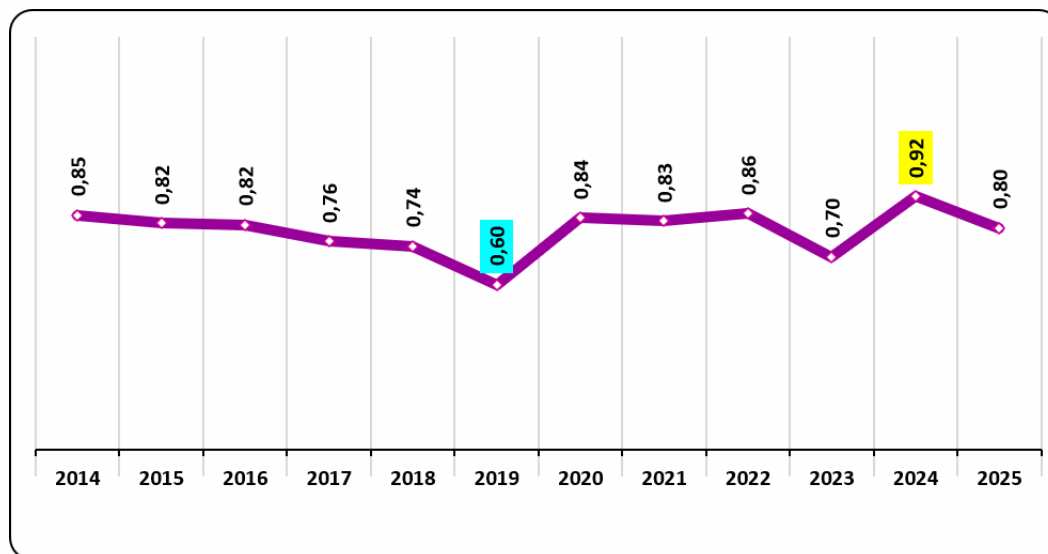
Analisando os dados do gráfico observa-se que a taxa de mortalidade reduziu ao longo dos anos até 2019. De 2019 em diante houve oscilação ascendente, com queda pontual entre 2022 e 2023, seguido de crescimento significativo em 2024, conseguindo a segunda maior taxa (6,6), abaixo somente de 2014 (7,11). Em 2025 a taxa de mortalidade caiu para 6,2 que significa a 3ª maior taxa.

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: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais} / \text{N}^\circ \text{ total de vítimas}) \times 100]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 18 e na Tabela 17, Anexo, pág. 54.

Gráfico 18 - Percentual de vítimas fatais (mortos *in situ*) em relação ao total de vítimas - 2014 a 2025



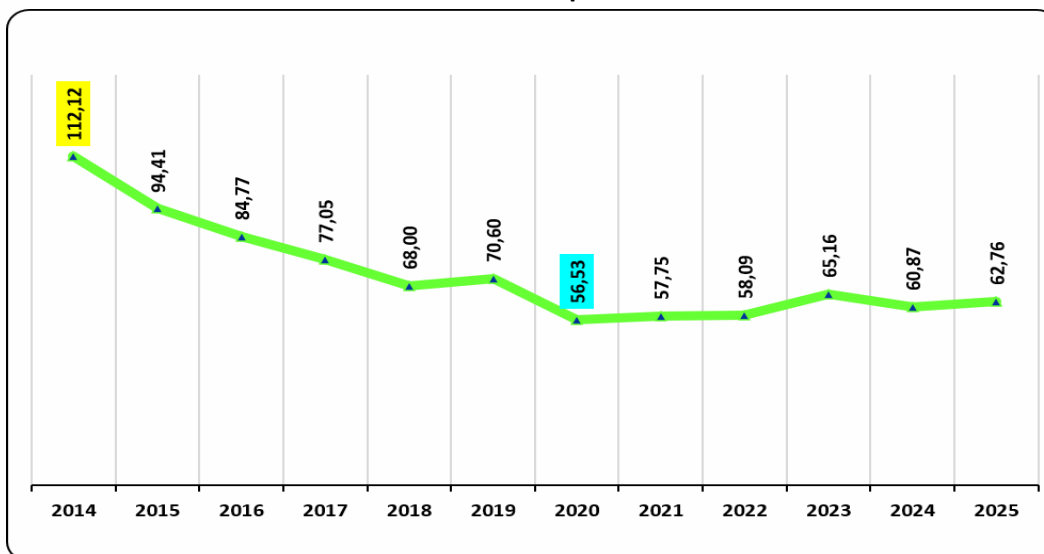
Analisando os dados do Gráfico 18 observa-se que o percentual de vítimas fatais em relação ao total de vítimas reduziu ao longo dos anos até 2019, ano de melhor resultado, seguido de 2023, para alcançar em 2024 o maior valor (0,92) da série. Em 2025 houve redução, com índice melhor do que o triênio 2020-2022.

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: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas não fatais} / \text{Frota cadastrada em BH}) \times 10.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 19 e na Tabela 18, Anexo, pág. 54.

Gráfico 19 - Taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos - 2014 a 2025



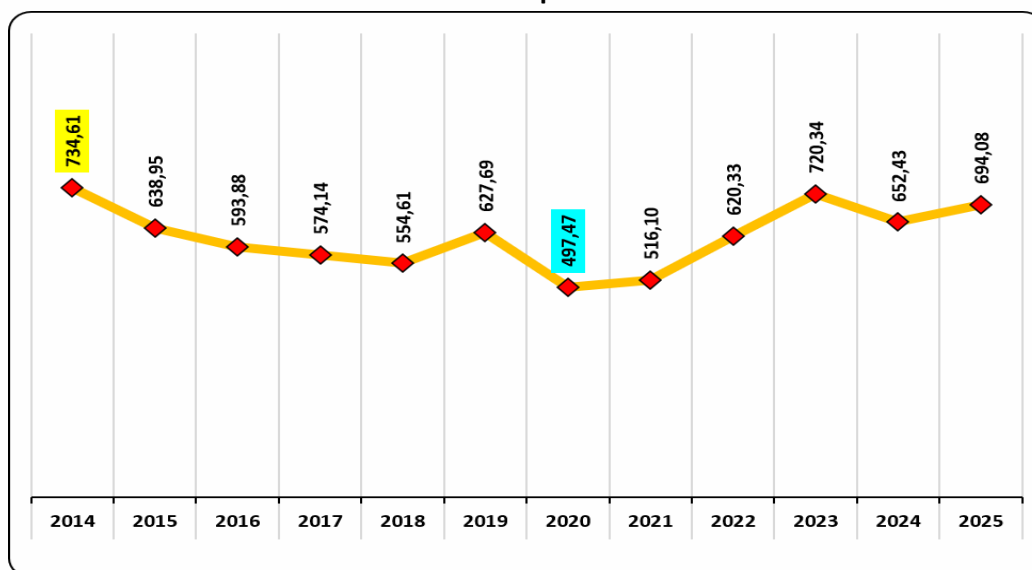
Analisando os dados do Gráfico 19 observa-se que a taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos reduziu no período 2014-2020, sendo o ano de 2020 o de menor taxa do período analisado. De 2020 a 2023 ocorreu crescimento continuado, interrompido com queda de 4,3 pontos no período de 2023-2024. Neste intervalo a frota cresceu em 1,2%. De 2024 para 2025 houve aumento de 1,89. Vale registrar que a frota apurada em 2020 foi menor do que a de 2019.

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. 55.

Gráfico 20 - Taxa de vítimas não fatais por 100 mil habitantes - 2014 a 2025



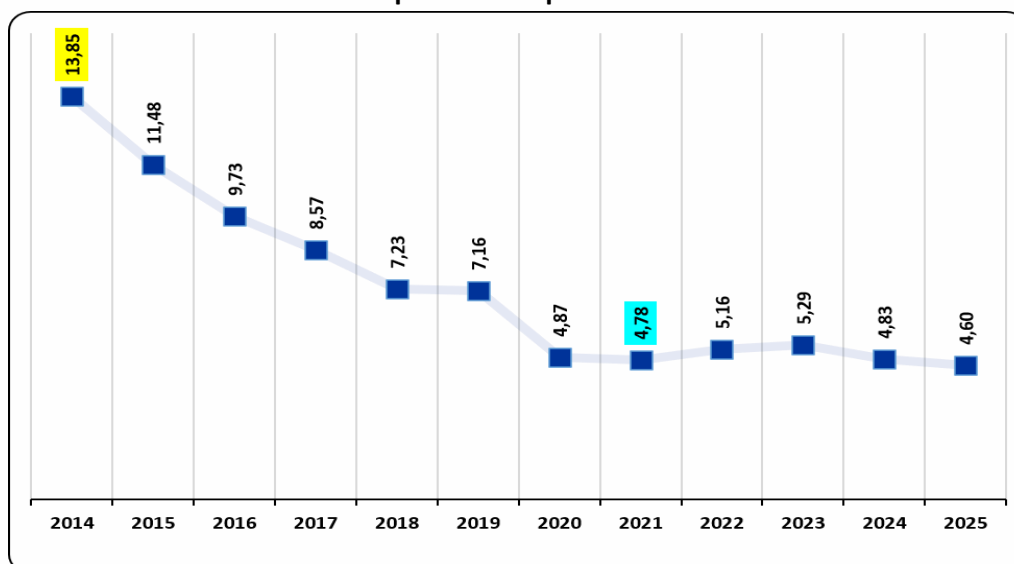
O Gráfico 20 apresenta a mesma tendência do Gráfico 19, de crescimento no período 2020-2023 e queda de 2023 para 2024, mantendo posição em 2025 abaixo apenas de 2014 e 2023.

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. 55.

Gráfico 21 - Taxa de atropelamentos por 10 mil veículos - 2014 a 2025



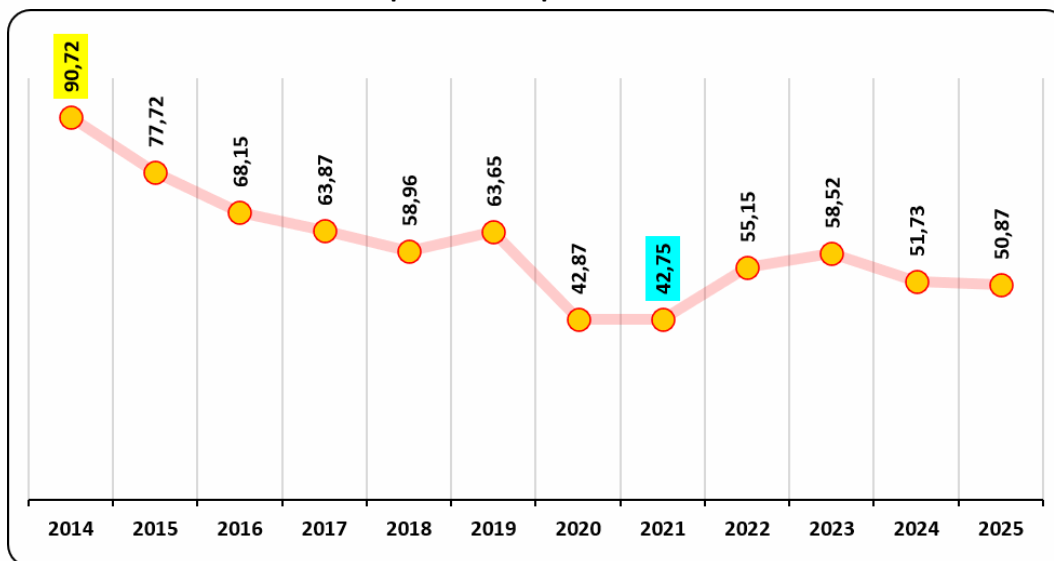
Analisando os dados do Gráfico 21 observa-se que a taxa de atropelamentos por 10 mil veículos reduziu até 2021 (4,78) e alcançou a menor taxa em 2025 (4,60).

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: $[(\text{N}^\circ \text{ de atropelamentos} / \text{população de BH}) \times 100.000]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 22 e na Tabela 21, Anexo, pág. 56.

Gráfico 22 - Taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes - 2014 a 2025



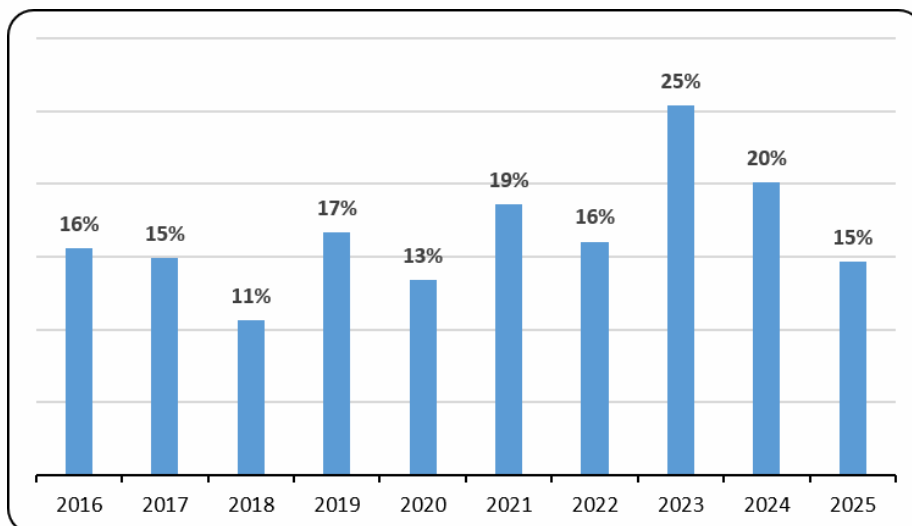
Analisando os dados do Gráfico 22 observa-se que a taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes obteve os menores valores em 2020 e 2021, com redução de 67,0% em relação a 2014. De 2021 para 2022 a taxa aumentou em 29,0%, seguido de novo aumento de 2022 para 2023, da ordem de 6,1%. Em 2024 houve redução em relação a 2023 de 11,6% e queda discreta em 2025.

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: $[(\text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais envolvendo caminhão} / \text{N}^\circ \text{ de vítimas fatais}) \times 100]$.

O histórico encontra-se apresentado no Gráfico 23 e na Tabela 22, Anexo, pág. 56.

Gráfico 23 - Percentual de vítimas fatais envolvendo caminhão - 2016 a 2025



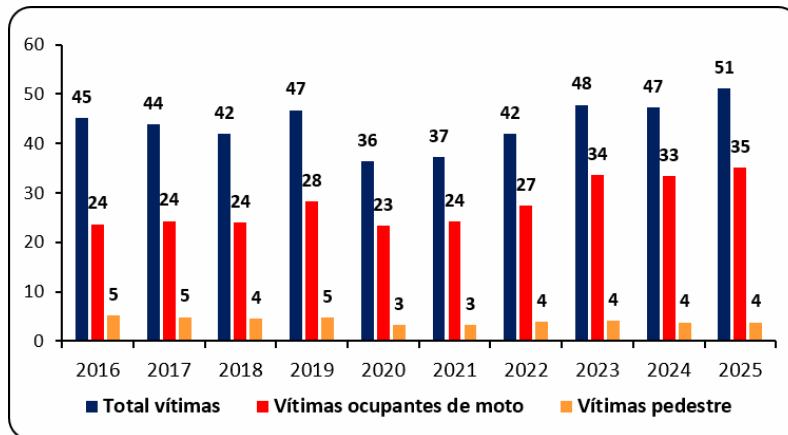
As oscilações percentuais de vítimas fatais envolvendo caminhões dependem do total de vítimas fatais em cada ano. De acordo com a Tabela 22, Anexo, pág. 56, de 2021 a 2025 os valores absolutos anuais foram de 21, 21, 31, 32 e 22. A queda de 25% para 15% entre 2023-2025 deve-se ao fato da variação do número de vítimas envolvendo caminhões ter decrescido em 29,0%, enquanto o total de vítimas fatais ter passado de 122 para 159. Em 2025 o total de vítimas fatais aumentou de 122 para 150, representou o 2º maior número de mortos, enquanto as vítimas fatais envolvendo caminhão reduziu de 32 para 22.

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. 56.

Gráfico 24 – Nº de vítimas por dia, tipo de vítima (ocupantes de moto e pedestres) - 2016 a 2025



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% e de 68,7% para ocupantes de moto e 7,4% para pedestres em 2025.

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 2025 por dia da semana e faixa horária estão apresentadas na Tabela 24.

Tabela 24 – Nº de sinistros por dia da semana e faixa horária - 2025

Faixa horária	Dom	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sab	Total	%
00:00 - 00:59	51	27	19	33	22	50	56	258	1,9
01:00 - 01:59	37	25	9	16	14	17	38	156	1,1
02:00 - 02:59	23	12	6	9	15	10	25	100	0,7
03:00 - 03:59	31	7	1	3	9	14	17	82	0,6
04:00 - 04:59	25	4	7	6	13	7	30	92	0,7
05:00 - 05:59	28	21	26	13	25	29	21	163	1,2
06:00 - 06:59	37	95	66	82	66	68	44	458	3,3
07:00 - 07:59	43	177	166	188	170	140	69	953	6,9
08:00 - 08:59	50	145	190	170	155	134	78	922	6,6
09:00 - 09:59	52	110	111	131	103	106	77	690	5,0
10:00 - 10:59	48	84	76	81	115	84	83	571	4,1
11:00 - 11:59	74	92	98	93	103	95	107	662	4,8
12:00 - 12:59	77	97	114	105	110	97	113	713	5,1
13:00 - 13:59	77	115	114	98	112	122	120	758	5,5
14:00 - 14:59	80	111	107	127	98	139	145	807	5,8
15:00 - 15:59	74	102	145	105	108	129	140	803	5,8
16:00 - 16:59	93	140	154	142	123	142	100	894	6,4
17:00 - 17:59	86	165	153	162	166	175	101	1008	7,3
18:00 - 18:59	98	160	169	179	169	182	110	1067	7,7
19:00 - 19:59	89	134	130	139	124	132	129	877	6,3
20:00 - 20:59	81	78	94	88	97	117	96	651	4,7
21:00 - 21:59	65	46	66	77	60	99	79	492	3,5
22:00 - 22:59	71	47	49	50	63	70	73	423	3,0
23:00 - 23:59	46	31	26	26	52	47	59	287	2,1
Total	1.436	2.025	2.096	2.123	2.092	2.205	1.910	13.887	100
%	10,3	14,6	15,1	15,3	15,1	15,9	13,8	100	

Escala:

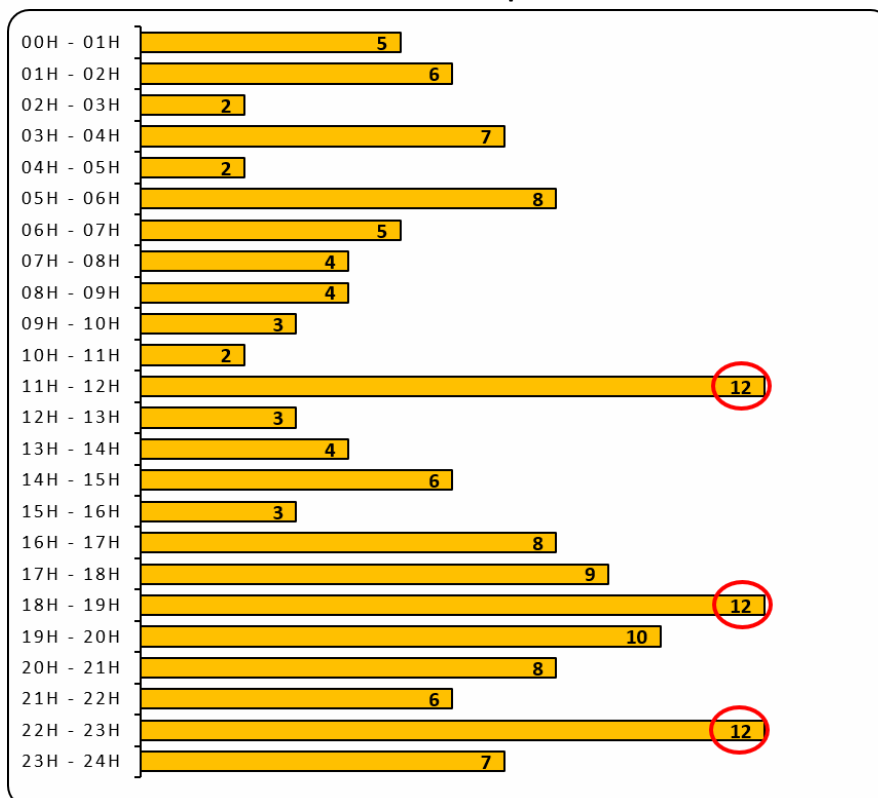
Dia da Semana	0 a 33	34 a 66	67 a 99	100 a 132	133 a 165	166 a 198
Faixa horária	0 a 180	181 a 360	361 a 540	541 a 720	721 a 900	901 a 1090

Analisando os dados da Tabela 24, observou-se que, por faixa horária, na parte da manhã ocorreram 900 ou mais sinistros por hora entre 07:00 e 08:59. Na parte do final da tarde para início da noite entre 17:00 e 18:59, alcançou-se valores acima de 1000 por hora.

Por dia da semana a sequência percentual crescente foi de: domingo (10,3), sábado (13,8), segunda (14,6), quinta e terça (15,1), quarta (15,3) e sexta (15,9).

Em relação à faixa horária, os dados sobre os sinistros fatais encontram-se apresentados no Gráfico 25 e na Tabela 25, Anexo, pág. 57.

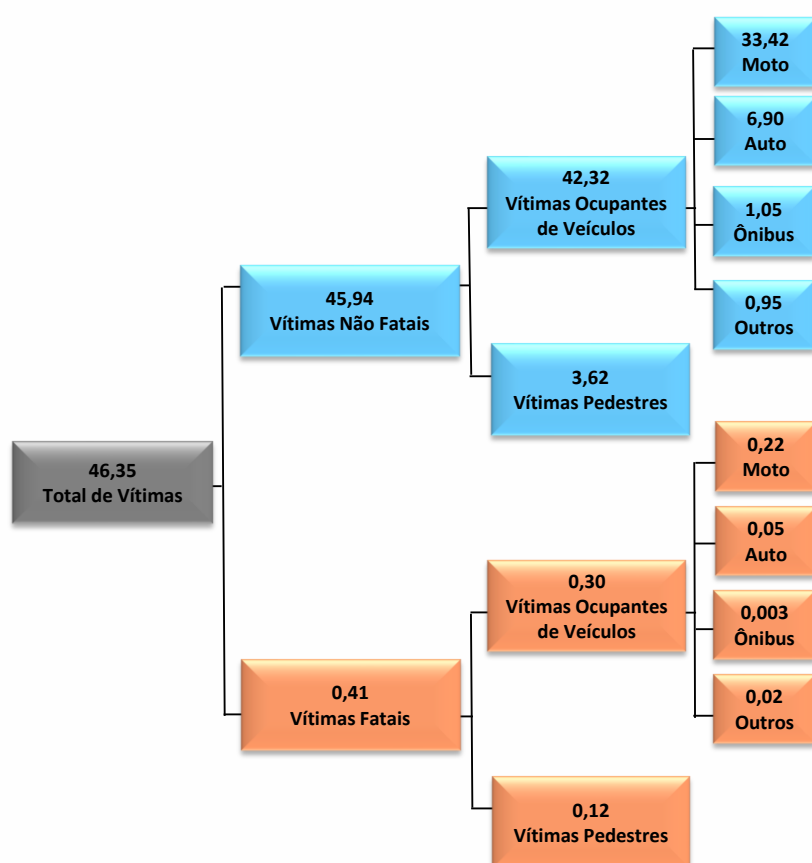
Gráfico 25 - Nº de sinistros fatais por faixa horária – 2025



3.2 Vítimas

A média diária de vítimas é calculada pela divisão do total de vítimas pelo número de dias do ano de 2025 conforme Figura 01 e Tabela 26, Anexo, pág. 57. O número médio diário de vítimas não fatais motorizadas foi de 42,3 vítimas por dia, sendo 33,4 (79%) constituída de ocupantes de moto. Pedestres foram de 3,6 pessoas por dia. Para cada pedestre vítima não fatal por dia tiveram 9,3 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 4,5 dias. Para pedestres, a relação é de 1 morto a cada 8,3 dias.

Figura 01 - Média diária de vítimas – 2025



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. 58. Em relação ao gênero, no Gráfico 27 e Tabela 28, Anexo, pág. 58.

Gráfico 26 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por faixa etária - 2025

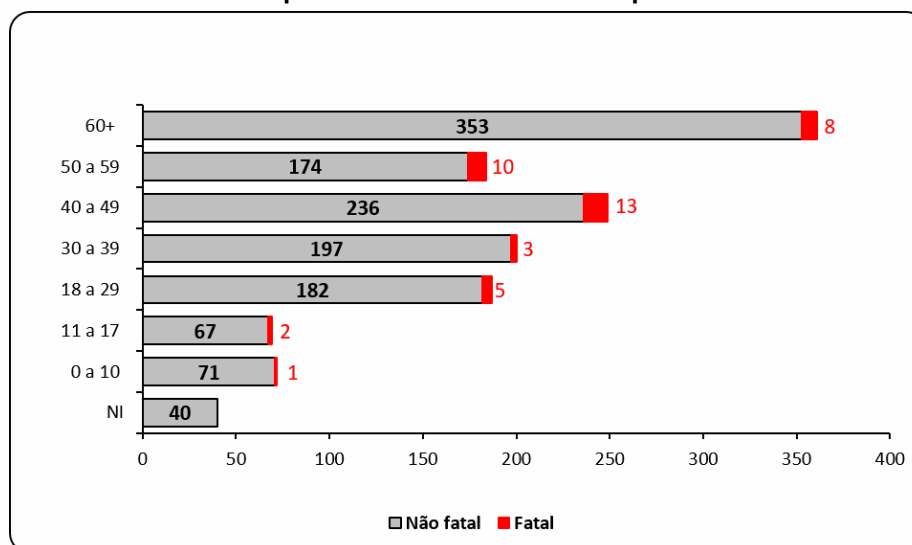
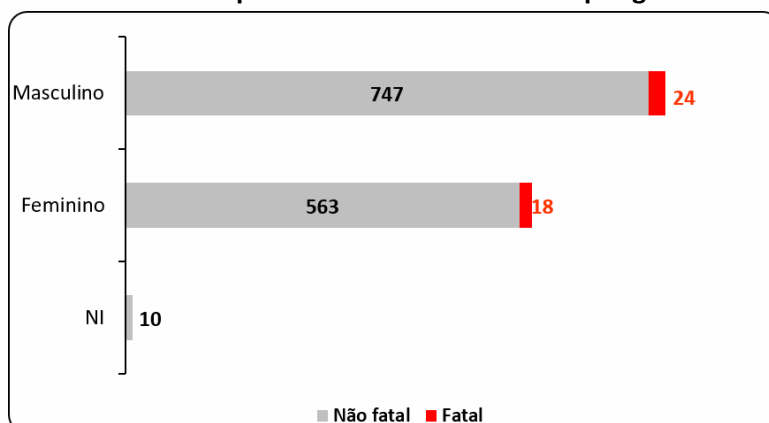


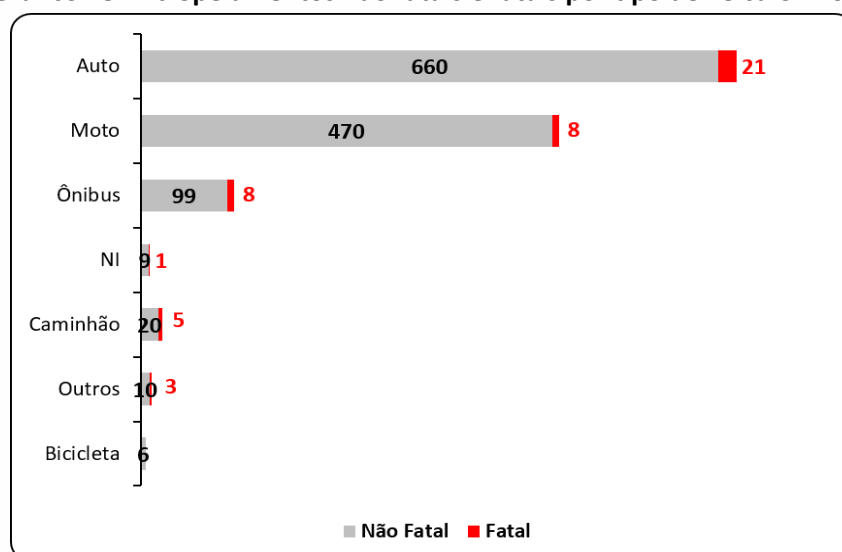
Gráfico 27 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por gênero - 2025



De acordo com o Gráfico 26, em 2025 pedestres na faixa etária de 60+ representaram 19,0% do total de vítimas fatais e de 26,7% do total de vítimas não fatais. Do ponto de vista de gênero, Gráfico 27, o resultado para ambos os gêneros foi igual, de 1 fatal para cada 31 não fatais.

Em relação aos atropelamentos por tipo de veículo envolvido, as informações estão apresentadas no Gráfico 28 e na Tabela 29, Anexo, pág. 58.

Gráfico 28 - Atropelamentos não fatais e fatais por tipo de veículo - 2025



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 (51,8%), moto (36,9%), ônibus (7,8%), NI (0,7%), caminhão (1,6%), outros (0,8%) e bicicleta (0,5%).

Para atropelamentos fatais os resultados percentuais por tipo de veículo envolvido foram: auto (45,7%), moto (17,4%), ônibus (17,4%), NI (2,2%), caminhão (10,9%), outros (6,5%).

Veículos pesados se envolvem em menos atropelamentos, mas aparecem em maior número quando os sinistros são fatais. Os dados de 2025 mostram os percentuais dos tipos de severidade mais próximos entre os veículos pesados, destaque para ônibus. Como atropelamento está

vinculado a pedestres, foram 46 atropelamentos fatais para 42 vítimas fatais pedestres, a evasão do veículo atropelador pode explicar o aumento do percentual de não informado (NI) de 0,7% nos atropelamentos não fatais para 2,2% 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. 58.

Gráfico 29 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por faixa etária – 2025

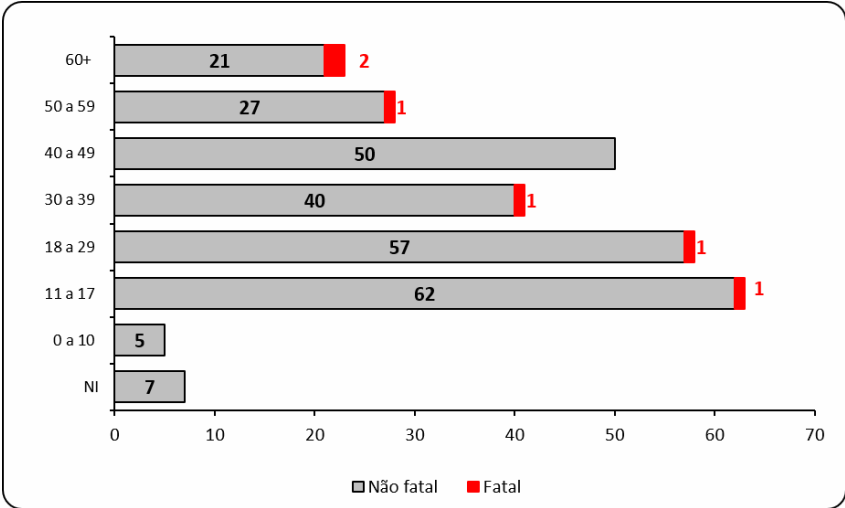
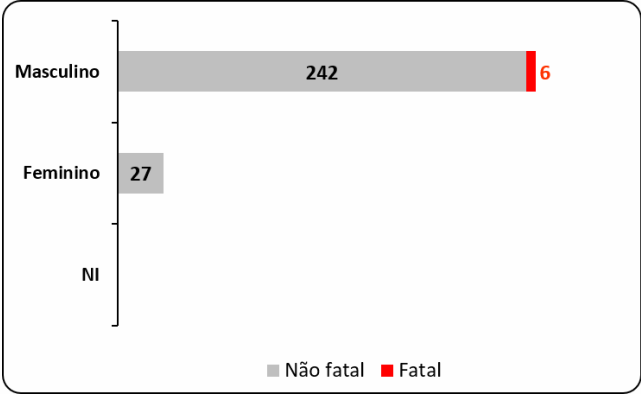


Gráfico 30 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por gênero - 2025



De acordo com o Gráfico 29, das 6 vítimas fatais bicicleta em 2025 duas tinham idade 60+ e 1 com 50+. Apenas 1 na faixa etária 18-29 anos e 1 na faixa 11-17. Com relação às vítimas não fatais, lidera a lista de quantitativos os ciclistas com idade entre 11-17 anos (62), seguido dos ciclistas entre 18-29 anos (57). Os ciclistas de 50+, com 27 casos e os de 60+, com 21, foram aqueles com menor participação entre as vítimas ciclistas não fatais.

No Gráfico 30, 90% das vítimas não fatais ciclistas são do gênero masculino, média superior ao do conjunto das vítimas não fatais de todos os sinistros.

3.2.3 Vítimas Ocupantes de Moto

Em 2025, conforme o Gráfico 31, Tabela 32, Anexo, pág. 52, as principais faixas etárias das vítimas fatais ocupantes de moto são: 18-29 (45,1%), 30-39 (28,0%), 40-49 (11,0%) representando 84,1% das vítimas. Vítimas de moto concentram-se na menor faixa etária. Para as vítimas não fatais, ocupantes de moto na faixa etária 18-29 anos representaram 47,6%.

O Gráfico 32 mostra a distribuição das vítimas por gênero, com 77,8% do gênero masculino e 22,0% do feminino.

Gráfico 31 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por faixa etária - 2025

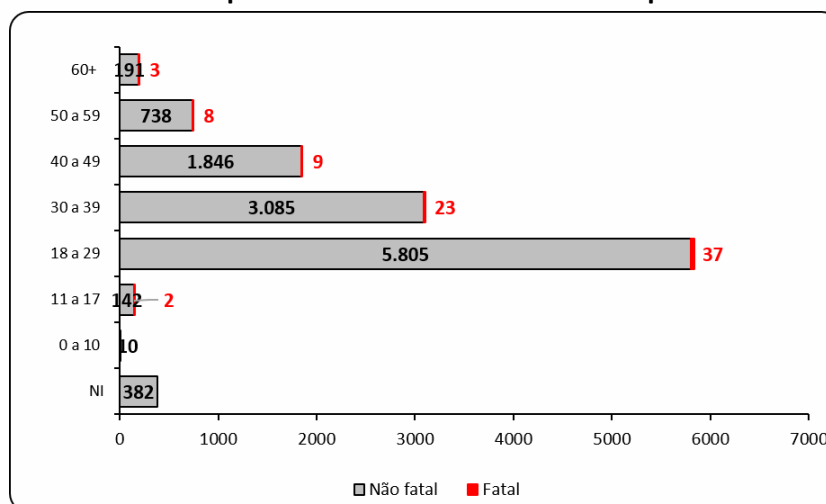
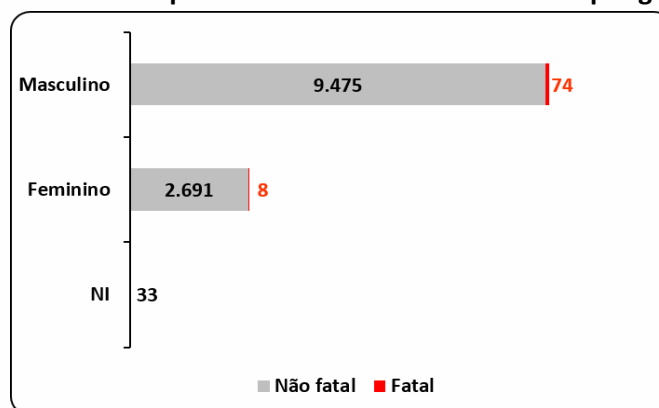


Gráfico 32 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por gênero - 2025



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. 59.

Gráfico 33 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por faixa etária - 2025

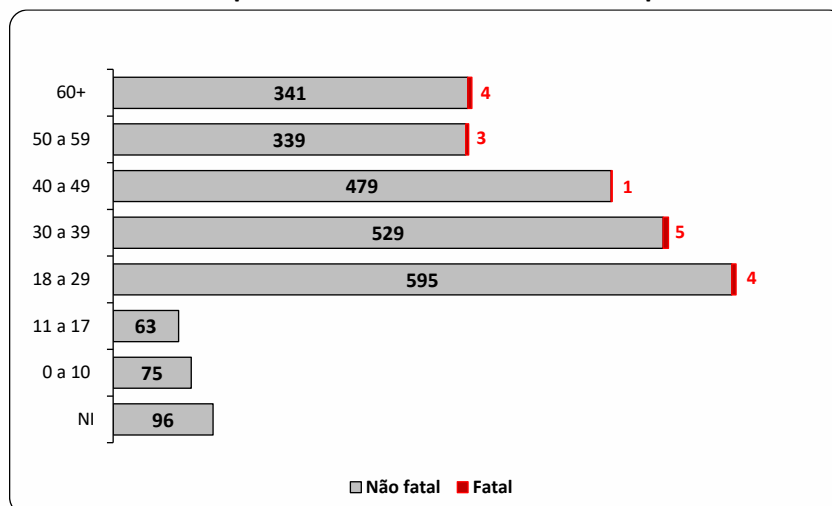
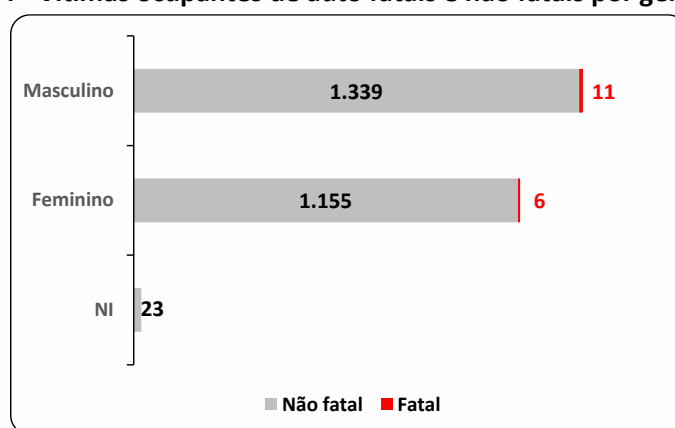


Gráfico 34 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por gênero - 2025



De acordo com o Gráfico 33, as vítimas fatais ocupantes de auto concentraram a distribuição das vítimas nas seguintes faixas etárias, 30-39 anos (29,4%), 18-29 (23,5%) e 60+ (23,5%). Com relação às vítimas não fatais ocupantes de auto, a distribuição tem maior peso na faixa etária de 18-29 (23,6%), 30-39 (21,0%), 40-49 (19,0%).

Diferentemente das vítimas de outros modos de transporte, as vítimas ocupantes de auto são mais equilibradas em relação à gênero: 46% feminino e 54% masculino

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 e demais). Os dados encontram-se detalhados por faixa etária nos gráficos 35 e 36 e Tabela 36, Anexo, pág. 59; e quanto ao gênero, nos Gráficos 37 e 38 e Tabela 37, Anexo, pág. 59.

Gráfico 35 - Vítimas fatais ocupantes de ônibus por faixa etária – 2025

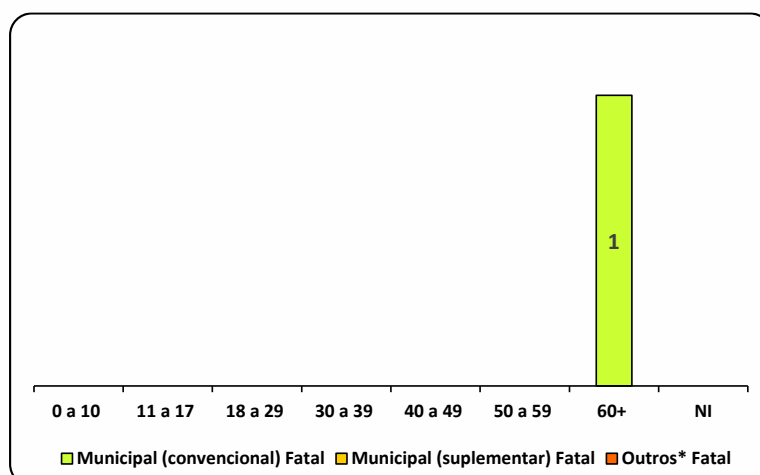
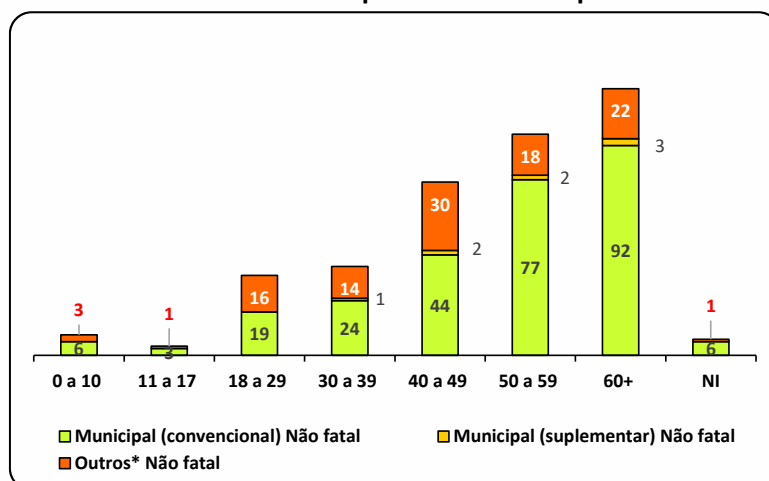


Gráfico 36 - Vítimas não fatais ocupantes de ônibus por faixa etária - 2025



O Maior volume de vítimas de passageiros de ônibus de linhas municipais decorre do maior número de vias percorridas, maior frota circulante e maior número de viagens .

Gráfico 37 - Vítimas fatais ocupantes de ônibus por gênero - 2025

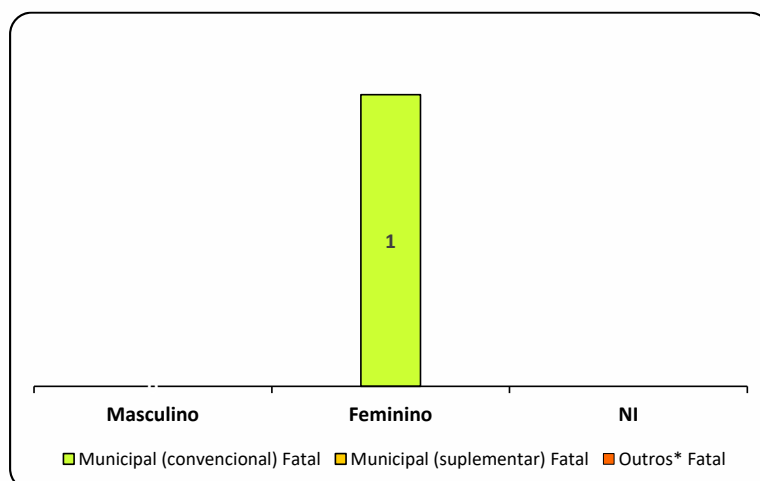
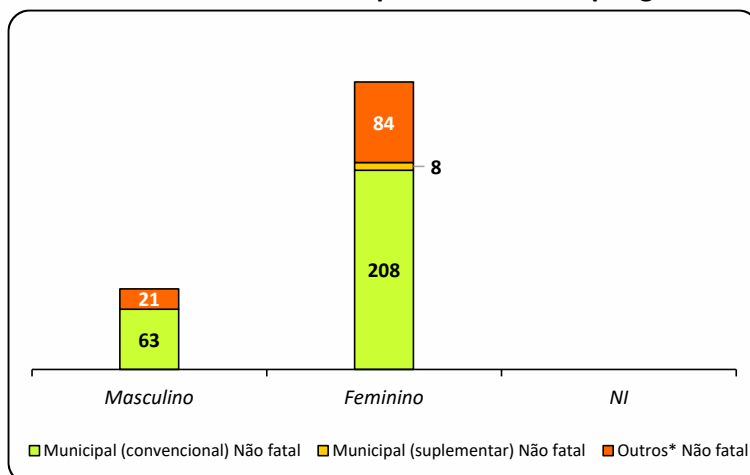


Gráfico 38 - Vítimas não fatais ocupantes de ônibus por gênero - 2025



Ao analisar os dados observa-se que:

- De acordo com a Tabela 36, Anexo, pág. 59, do total de vítimas ocupantes de ônibus (385), 272 (70,6%) foram do sistema municipal convencional, que também teve 1 óbito em todo o sistema.
- Em relação às faixas etárias, 78,7% das vítimas do serviço municipal convencional concentrou-se nas faixas etárias acima dos 40 anos, com destaque para a faixa etária 60+ com 34,2% do total de vítimas da rede municipal convencional.
- Com relação ao gênero, (Tabela 37), 78,2% do total de vítimas ocupantes de ônibus são do gênero feminino, o que é o oposto do padrão que ocorre nos demais tipos de sinistros, em que as vítimas concentram-se no gênero masculino.

Vale lembrar que as vítimas são de 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 e tráfego em geral.

Ao final do item 3.2 encontram-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.
- Ocupantes de ônibus, é o único perfil que predomina a vítima do gênero feminino.

3.3 Veículos Envolvidos nos Sinistros

As informações sobre os veículos envolvidos em sinistros fatais e em atropelamentos fatais, em 2025, estão apresentadas nos Gráficos 39 e 40 e na Tabela 38, Anexo, pág. 60.

Gráfico 39 - Veículos envolvidos em sinistros fatais – 2025

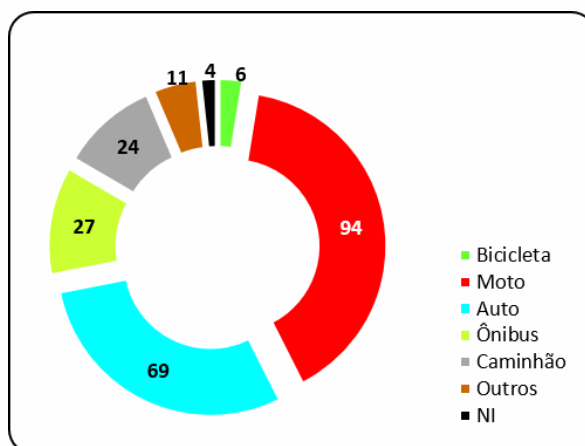
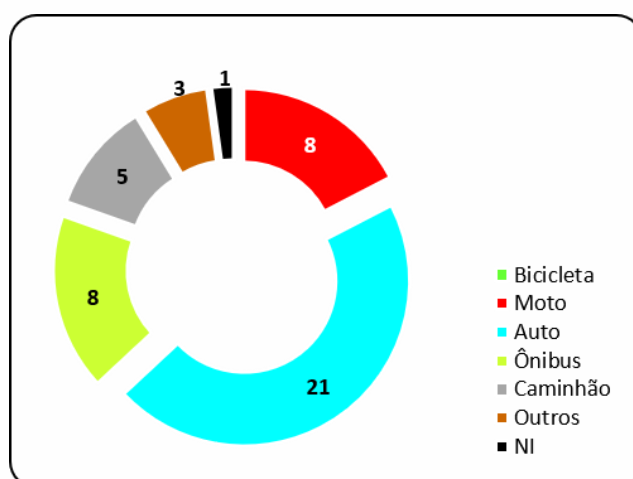


Gráfico 40 - Veículos envolvidos em atropelamentos fatais – 2025



sinistros fatais, sendo os principais envolvidos os usuários de motocicleta (40,0%), autos (29,4%), condutores de ônibus (11,5%) e caminhões (10,2%). No mesmo período, foram 46 veículos envolvidos em atropelamentos fatais, assim distribuídos: 45,7% auto, 17,4% motos, 17,4% ônibus, 10,9% caminhões.

Dos 235 veículos envolvidos em sinistros fatais, 46 (19,6%) se envolveram em atropelamentos fatais. Destes, 21 (45,7%) foram autos, bem acima da participação de moto e ônibus, ambos com participação de 17,4% cada.

As informações sobre os veículos envolvidos em sinistros fatais e não fatais por dia, estão apresentadas nas Figuras 02 e 03 e Tabela 39, Anexo, pág. 60:

Figura 02 - Veículos envolvidos em sinistros fatais por dia - 2025

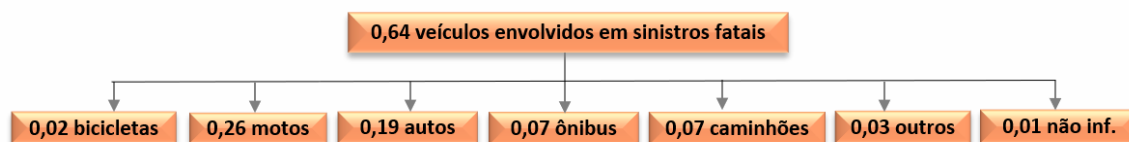
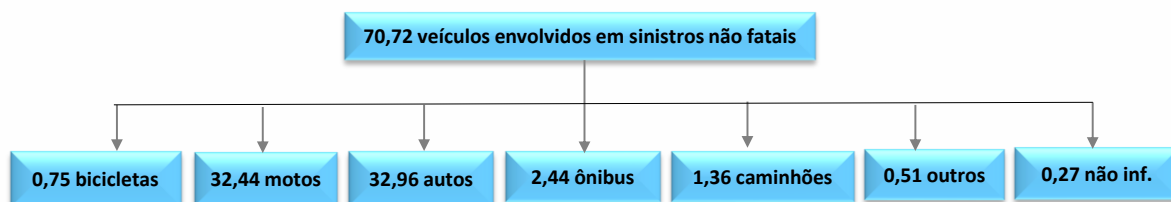


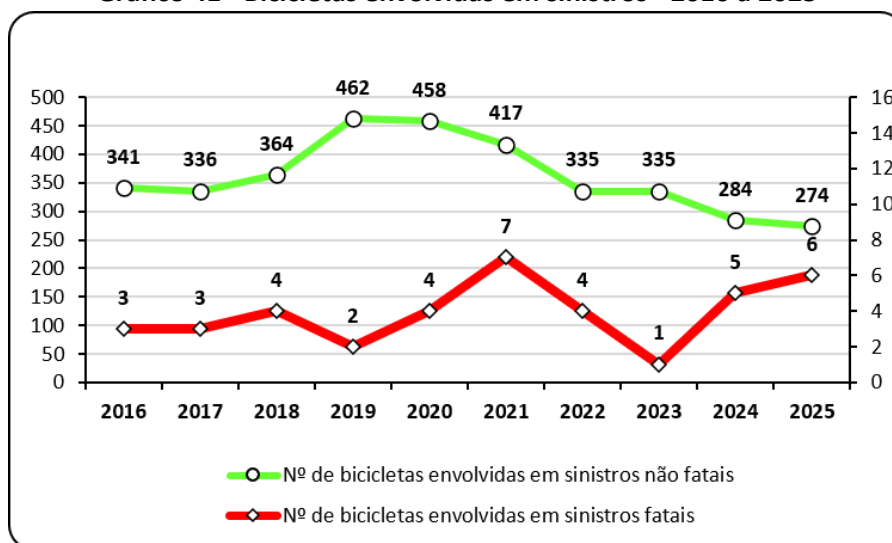
Figura 03 - Veículos envolvidos em sinistros não fatais por dia - 2025



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. 60.

Gráfico 41 - Bicicletas envolvidas em sinistros - 2016 a 2025

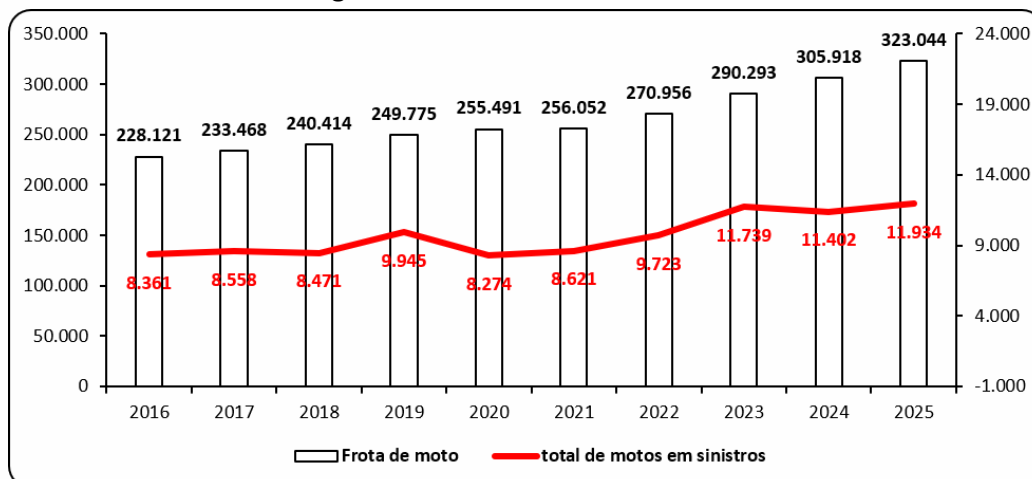


Já foi abordado anteriormente que sinistros fatais envolvendo bicicletas ocorrem nas faixas etárias de maior idade, ao passo que vítimas não fatais se encontram entre os mais jovens. No Gráfico 41 verifica-se que nos anos 2024-2025 os números de bicicletas envolvidas em sinistros fatais subiram, alcançando o 3º e o 2º lugares no ranking do período analisado. Com relação a sinistros não fatais, há uma tendência histórica de queda continuada a partir de 2019 até 2025.

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. 60.

Gráfico 42 - Frota de moto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

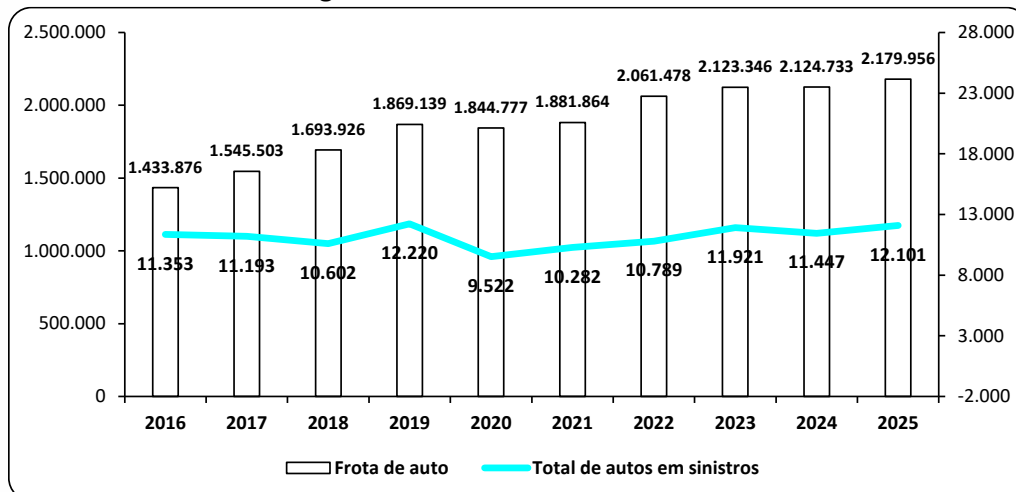


Tanto a frota quanto o número de motos envolvidas em sinistros vêm crescendo ano a ano, entre 2016 e 2023. Em 2024, houve pequena redução do total de motos em sinistros e, em 2025, chegou-se ao maior número da série.

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. 60.

Gráfico 43 - Frota de auto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

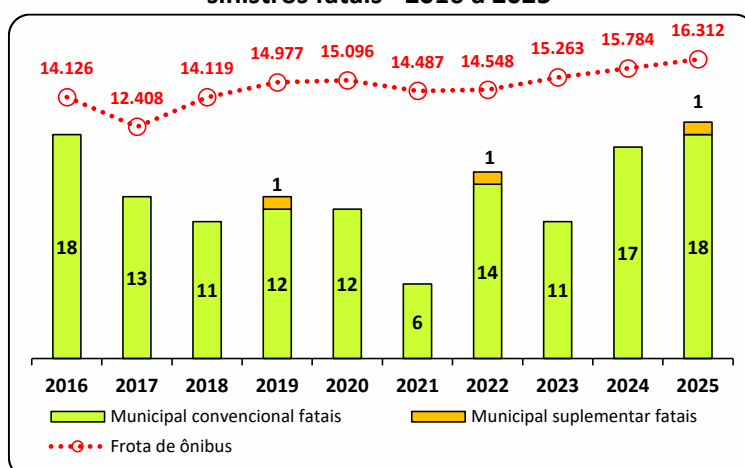


No período entre 2016 e 2024 a frota de auto aumentou 48,1%, enquanto a participação de autos em sinistros cresceu 0,8%, com redução entre 2023 e 2024. Em 2025 a frota continuou a subir, assim como o número de autos envolvidos em sinistros, este igualando com o ano de 2019.

3.3.4 Ônibus

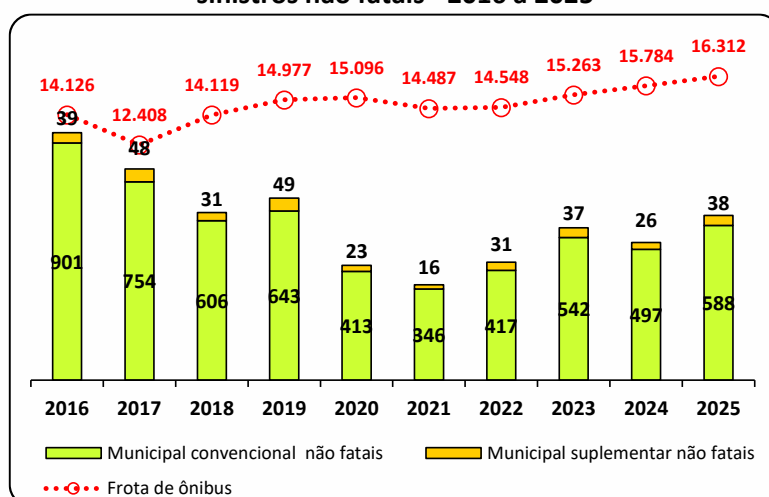
O histórico da frota de ônibus registrada em BH e o total envolvido em sinistros fatais e não fatais encontra-se apresentado no Gráfico 44 e 45 e na Tabela 43, Anexo, pág. 61.

Gráfico 44 - Frota de ônibus registrada em BH e o total de ônibus municipais envolvidos em sinistros fatais - 2016 a 2025



No período 2023-2025 o número de ônibus municipais envolvidos em sinistros fatais passou de 11 em 2023 para 18 em 2025, aumento de 63,5%. No mesmo período, a frota de ônibus cresceu em 6,9%.

Gráfico 45 - Frota de ônibus registrada em BH e o total de ônibus municipais envolvidos em sinistros não fatais - 2016 a 2025

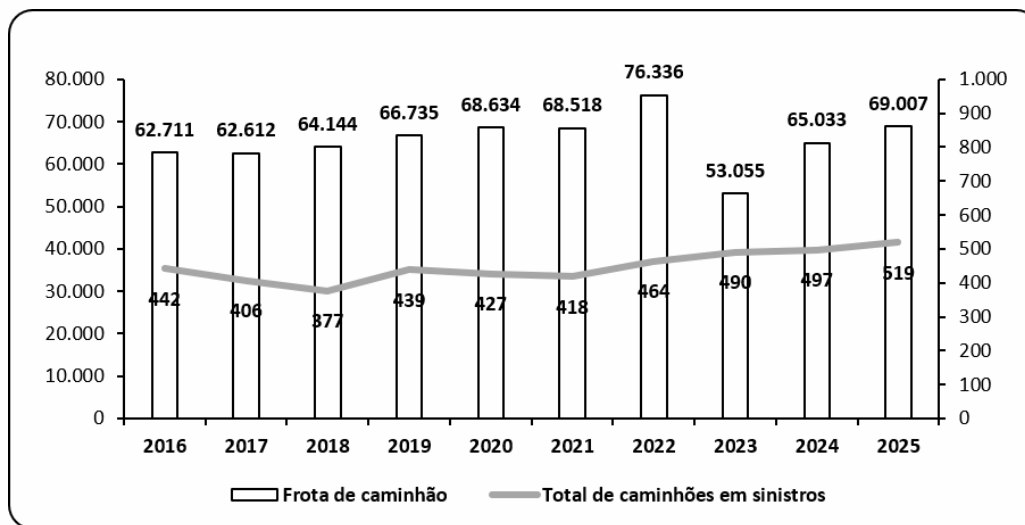


O Gráfico 45 apresenta os dados para sinistros não fatais envolvendo ônibus das linhas convencionais do município. No período entre 2016 e 2025 houve redução de 34,7%. De 2024 para 2025 houve acréscimo de 18,3%.

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. 61.

Gráfico 46 - Frota de caminhão registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025



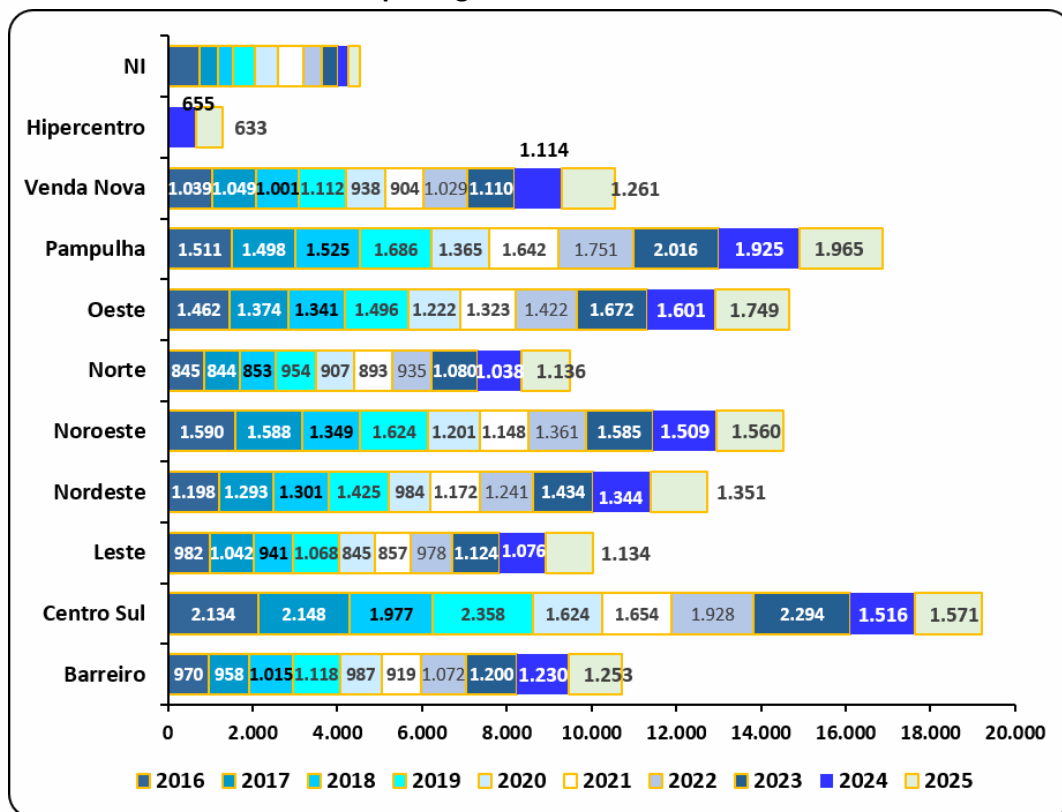
A frota de caminhões alcançou o pico em 2022 e o menor quantitativo em 2023, queda de - 30,5%. De 2023 para 2025 a frota cresceu 30,1% alcançando a segunda posição da série. De 2022 a 2025 o quantitativo de caminhões envolvidos em sinistros subiu continuamente até 2025, alcançando as respectivas posições no ranking, do 4º ao 1º lugar. A relação entre número de caminhões e número de caminhões envolvidos em sinistros ocorreu em 2023, com 0,9%.

A maior quantidade de caminhões envolvidos em fatais ocorreu em 2023 (34) e 2024 (35), representando um caminhão envolvido em sinistro fatal para cada 13,4 em 2023 e 13,2 em 2024 em sinistro não fatal.

3.4 Dados Georreferenciados - BH e Regionais Administrativas da PBH

O histórico dos sinistros registrados, entre 2016 e 2025, por regional administrativa da PBH encontra-se apresentado no Gráfico 47 e na Tabela 45, Anexo, pág. 62.

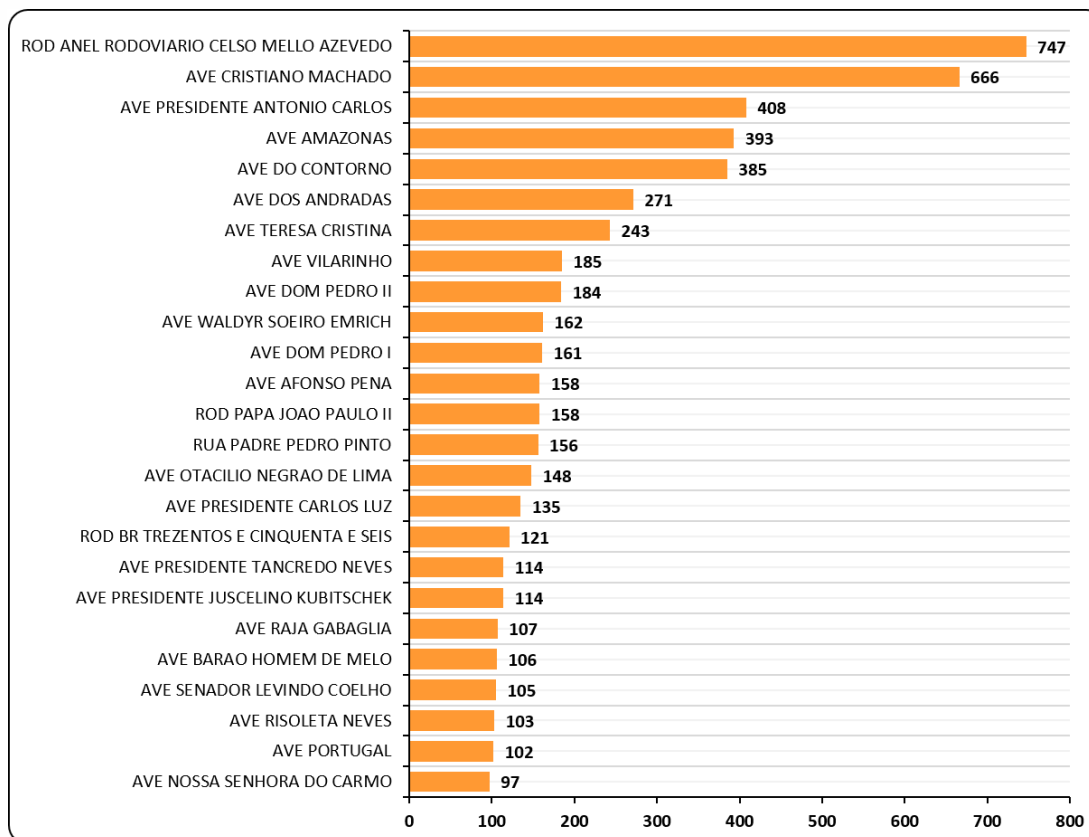
Gráfico 47 - Sinistros por regional administrativa da PBH - 2016 a 2025



No período 2016-2025, a somatória de sinistros fatais e não fatais, a Regional Centro-sul alcançou a maior quantidade de sinistros, seguida pelas regionais Pampulha, Oeste, Noroeste, Nordeste, Barreiro, Venda Nova, Leste e Norte. Cabe destacar que, em relação aos dados da regional Hipercentro, a mesma é um desmembramento da regional Centro-Sul, criada a partir de 2024.

A relação das vias com o maior número de sinistros ocorridos em 2025 está apresentada no Gráfico 48 e na Tabela 46, Anexo, pág. 63.

Gráfico 48 - Vias com maior número de sinistros - 2025



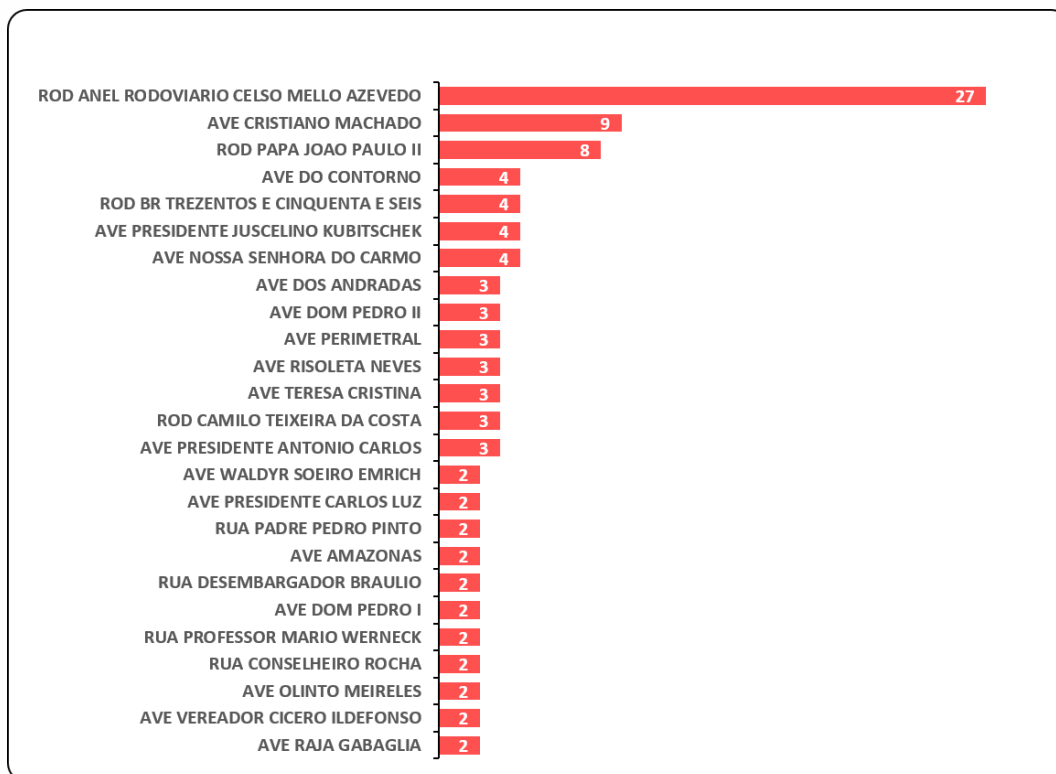
De acordo com o Gráfico 48, O Anel Rodoviário é a via com maior número de sinistros com vítimas, em função de vários fatores, sobremaneira pela sua extensão, volume de tráfego de todos os tipos de veículos motorizados, traçado, condições de infraestrutura, por estar inserido no ambiente urbano e ter 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 pelo volume de sinistros registrados. Em 2025 foram 666 sinistros, 81 abaixo do Anel Rodoviário e 258 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. Considerando a taxa de sinistros por km temos: 28,19 para o Anel Rodoviário, 56,58 na Av. Cristiano Machado e 52,92 para a Av. Pres. Antônio Carlos.

De acordo com a Tabela 46, Anexo, pág. 64, essas 25 vias responderam por 28,9% do total de sinistros com vítimas e as demais vias acumularam 71,1%. Atenção para a observação que consta para tabelas 46 e 47, Anexo, págs. 63 e 64, 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.

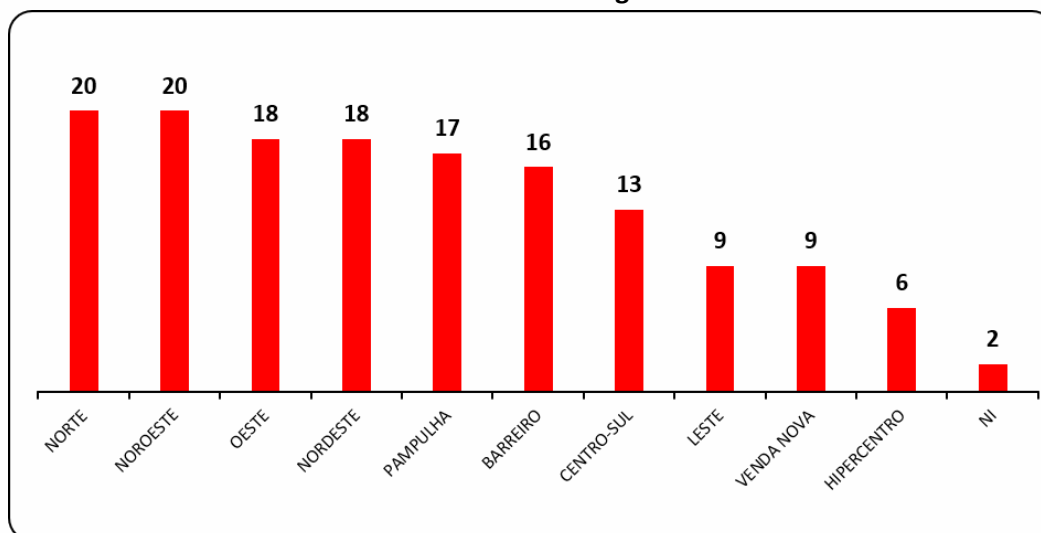
A relação das vias com o maior número de sinistros fatais ocorridos em 2025 está apresentada no Gráfico 49 e na Tabela 47, Anexo, 64.

Gráfico 49 - Vias com maior número de sinistros fatais - 2025



Em relação à distribuição das principais vias para sinistros fatais em 2025, o volume gerado no Anel Rodoviário equivale à soma das 5 vias abaixo dele, sendo mantida a posição da Avenida Cristiano Machado de via urbana com mais letalidade e 2ª do ranking de sinistros com vítimas fatais.

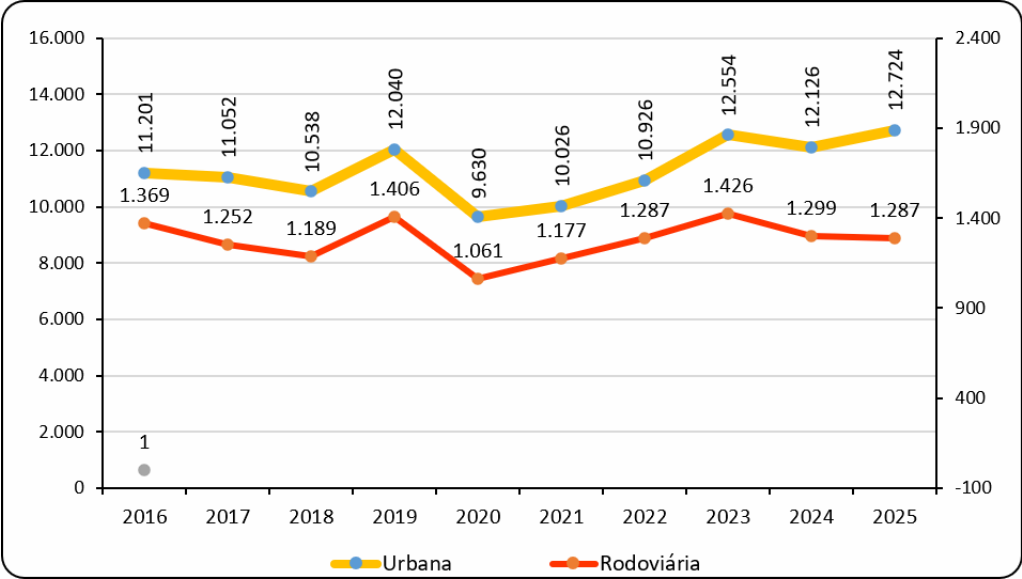
Gráfico 50 – Nº de sinistros fatais ocorridos nas Regionais Administrativas da PBH – 2025



O Gráfico 50 apresenta a distribuição dos sinistros fatais pelas regionais do município. Chama atenção a regional Norte, que lidera o ranking, sendo a com menor território. A regional Noroeste, com a mesma quantidade de sinistros fatais, detém a maior área territorial do município. O Hipercentro, que é uma micro área, tem 6 sinistros fatais.

Na Tabela 49, Anexo, pág. 65, verifica-se que as vias urbanas representaram 90,8% dos sinistros com vítimas, para o período 2016-2025.

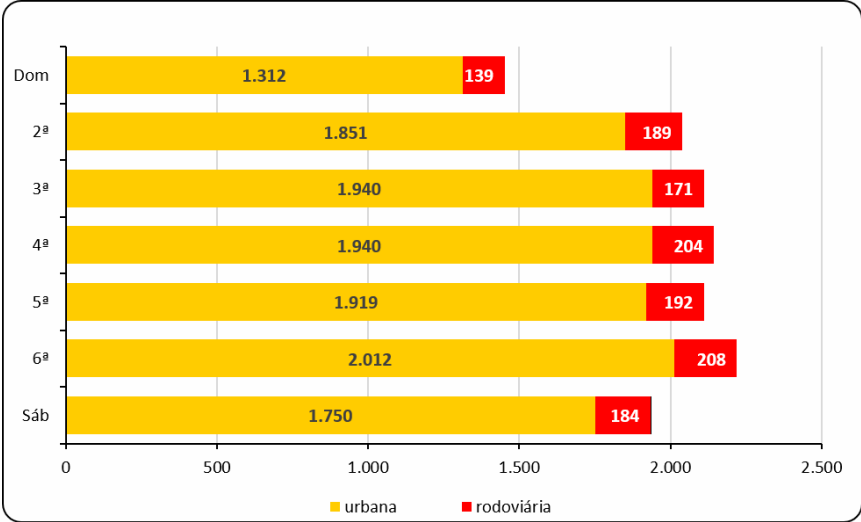
Gráfico 51 – Nº de sinistros por via urbana / rodoviária - 2016 a 2025



De acordo com o Gráfico 51, ocorre queda em 2024 e acréscimo em 2025 do número de sinistros com vítima, para as vias urbanas. Nas vias rodoviárias a queda ocorre entre 2023-2025, 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. 65.

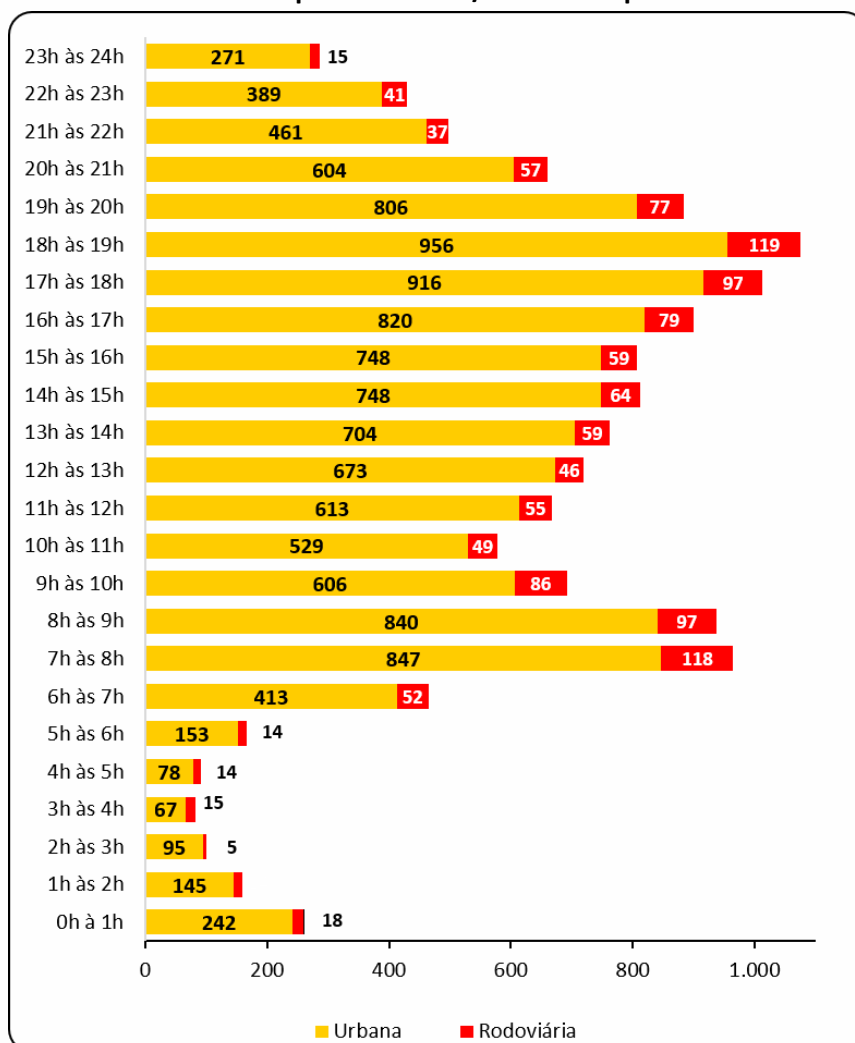
Gráfico 52 – Nº de sinistros por via urbana / rodoviária e dia da semana – 2025



Em 2025 a terça e a quarta-feira foram os dias com maior volume de sinistros para as vias urbanas, enquanto a sexta-feira, seguida da quarta, foram os dias de maior volume de registros de sinistros nas rodovias.

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. 66.

Gráfico 53 - Nº de sinistros por via urbana/ rodoviária por faixa horária – 2025

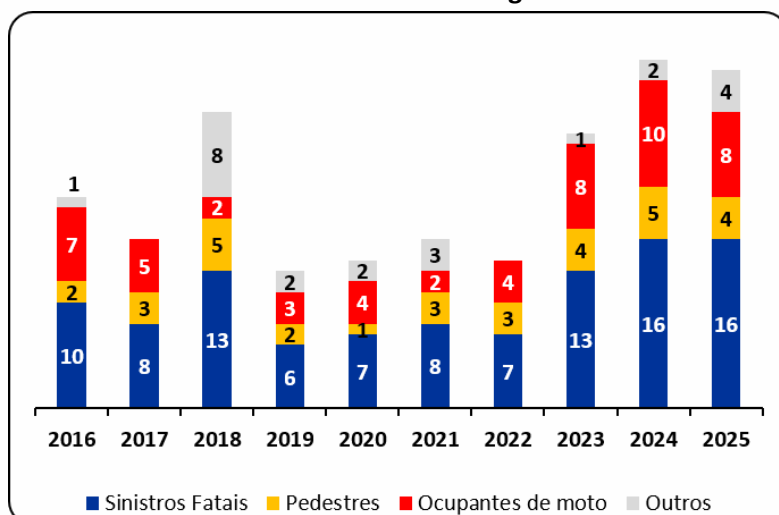


Ao analisar as concentrações de sinistros por faixa horárias para as vias urbanas e rodoviárias, verificou-se que nas vias de perfil urbano e rodoviário a concentração insidiu sobre o período das 07h às 09h, e das 17h às 19h, enquanto nas vias urbanas a concentração ocorreu no período das 17h às 19h.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

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. 66.

Gráfico 54 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Barreiro - 2016 a 2025



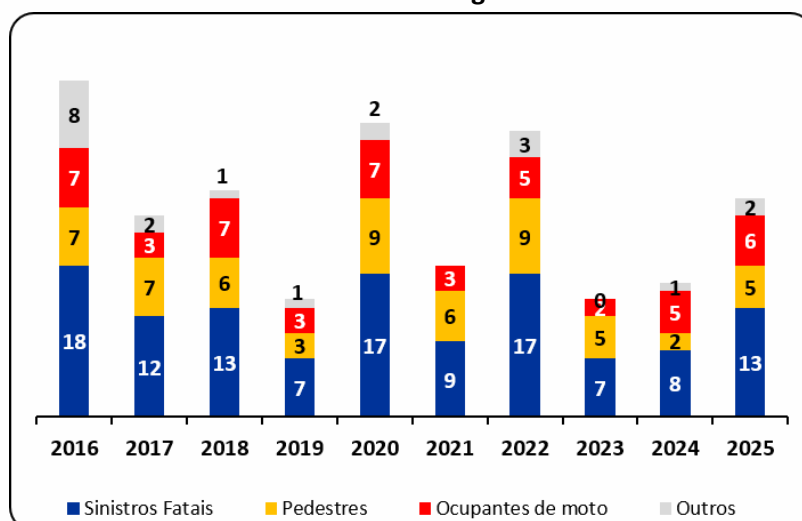
O Gráfico 54 apresenta os números de sinistros e de vítimas fatais por ano, 2016-2025 para a Regional do Barreiro. Marcado em azul está o quantitativo de sinistros fatais; e nas demais cores encontram-se as vítimas fatais, distribuídas em pedestres (amarelo), ocupantes de moto (vermelho), demais vítimas (cinza).

Considerando a evolução de 2024-2025, o Barreiro manteve 16 sinistros fatais. O total de vítimas fatais passou para 16, em 2024 foram 17. Quanto as vítimas fatais pedestres houve variação de 5 para 4, assim como ocupantes de moto que reduziu de 10 para 8 vítimas fatais. Já para as demais vítimas fatais, “Outros”, houve um aumento de 2 para 4 vítimas fatais. Em 2024, o Barreiro produziu o maior volume de fatalidade da Regional, dentro da tendência de aumento do triênio 2023-2025.

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. 67.

Gráfico 55 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Centro Sul - 2016 a 2025



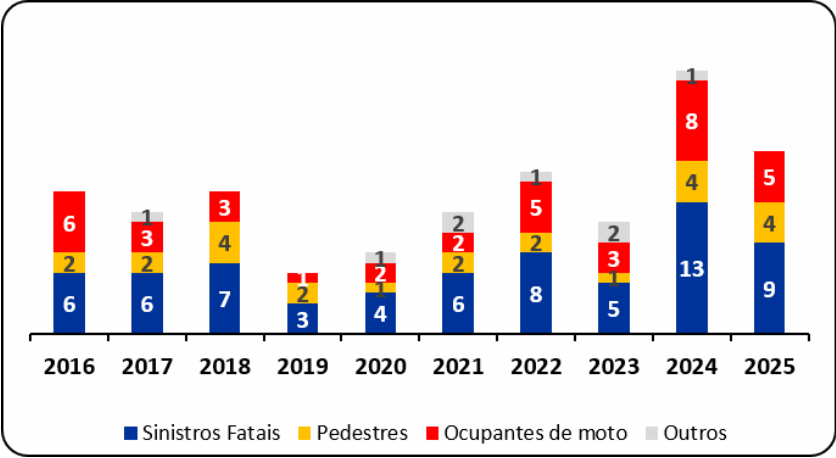
A Regional Centro-Sul apresenta oscilações no período 2016-2025. Vale lembrar que os sinistros fatais a partir de 2024 estão separados do chamado Hipercentro, devido ao novo recorte administrativo, e que não mais faz parte da Região-Centro Sul, conforme Gráfico 63.

O percentual de vítimas fatais na Regional Centro Sul está assim distribuído no período: 46,5% pedestres; 37,80% ocupantes de moto; 15,75% Outros.

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. 68.

Gráfico 56 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Leste - 2016 a 2025

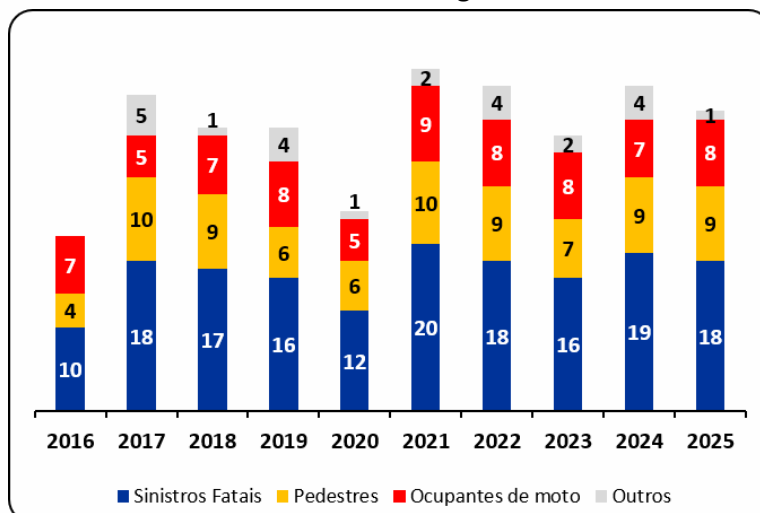


O número de sinistros fatais teve estabilidade, com menores ocorrências em 2019 e 2020. Mais recentemente, ainda sobre sinistros fatais, houve aumento de 5 para 13 sinistros, no período 2023-2024, com o segundo maior volume registrado em 2025 (9). O percentual de vítimas fatais da Regional Leste foi composto por 54,3% de ocupantes de moto; 34,3% de pedestres e 11,4% de Outros, no período analisado.

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. 69.

Gráfico 57 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Nordeste - 2016 a 2025

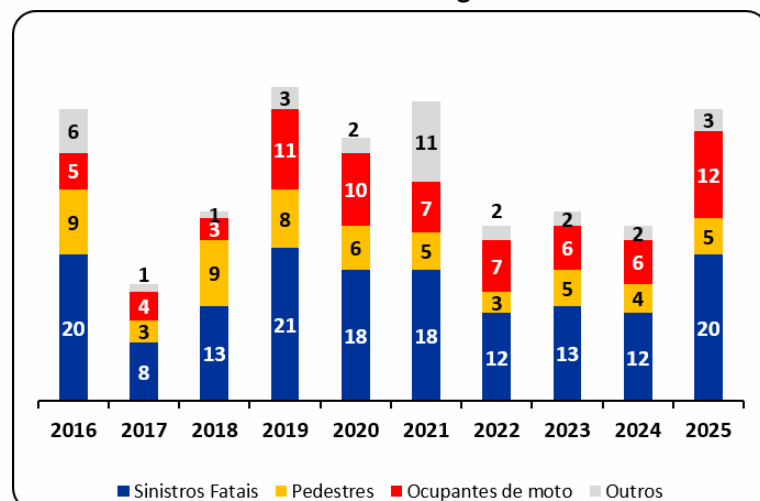


A Regional Nordeste apresentou no período 2016-2025 os menores quantitativos de sinistros fatais em 2016 e 2020, seguidos de picos de ocorrências nos períodos subsequentes. Dez sinistros fatais em 2016 e 18, 17 e 16 sinistros fatais entre 2017-2019. Recuo para 12 sinistros fatais em 2020, com pico em 2021 seguido de queda contínua 2021-2023 e novo crescimento em 2024, sendo o 2º maior valor do período 2016-2025. Outra característica da Nordeste é a proximidade entre os números de vítimas fatais, pedestres e ocupantes de moto, com 45,1% de vítimas fatais pedestres; 41,1% de ocupantes de moto; e 13,7% de “Outros”.

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. 69.

Gráfico 58 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Noroeste - 2016 a 2025

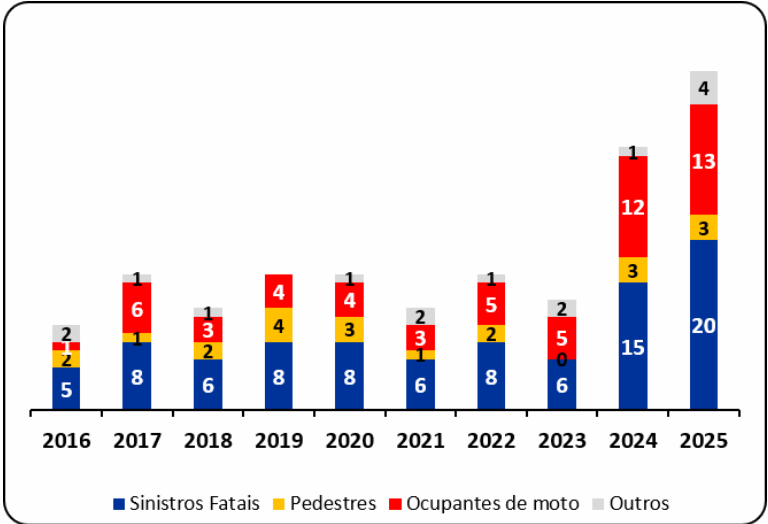


O número de sinistros fatais ocorridos em 2020-21 (18) e 2022-2024 (12) encontra-se intercalados por oscilações nos demais anos. O percentual de vítimas fatais ficou distribuído com 44,1% de ocupantes de moto; 35,4% de pedestres e 20,5% de “Outros”.

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. 71.

Gráfico 59 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Norte - 2016 a 2025

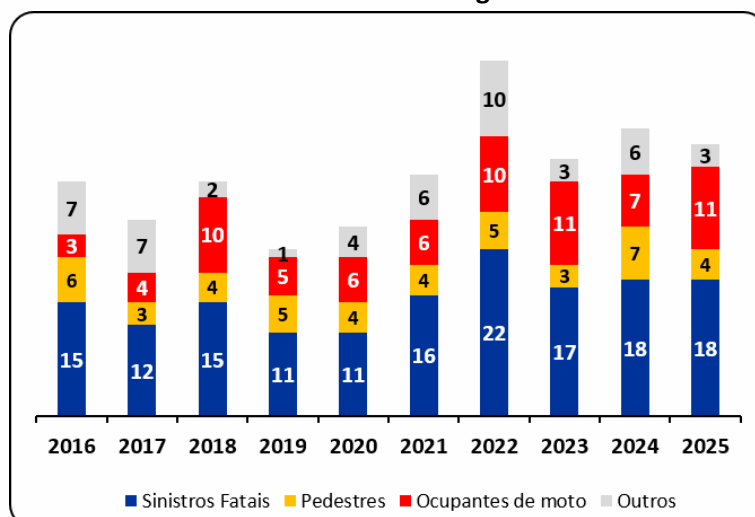


Na Regional Norte registrou-se números significativos de sinistros fatais em 2024 e 2025, puxados pelos aumentos de fatais ocupantes de moto. Em termos percentuais, ocupantes de moto respondem por 60,9% das vítimas fatais, seguidos de pedestres com 22,8% e Outros com 16,3% no período. Considerando somente os anos de 2024 e 2025, o percentual de participação de ocupantes de moto ficou, respectivamente, com 80% e 65%.

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. 71.

Gráfico 60 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Oeste - 2016 a 2025

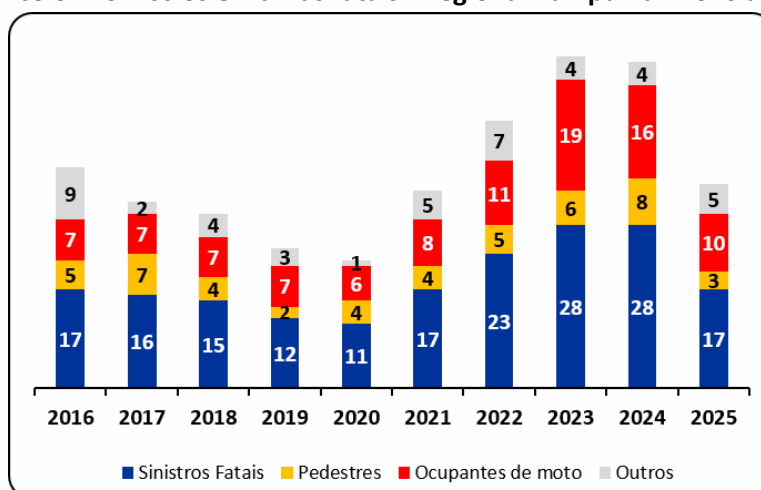


De 2021 a 2025 houve aumento continuado de sinistros na Regional Oeste, com destaque para o ano de 2022, o de maior violência no período. No período 2016-2025, ocupantes de moto representaram 43,7% das vítimas fatais, seguidos de “Outros” (29,3%) e pedestres (26,9%).

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. 72.

Gráfico 61 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Pampulha - 2016 a 2025

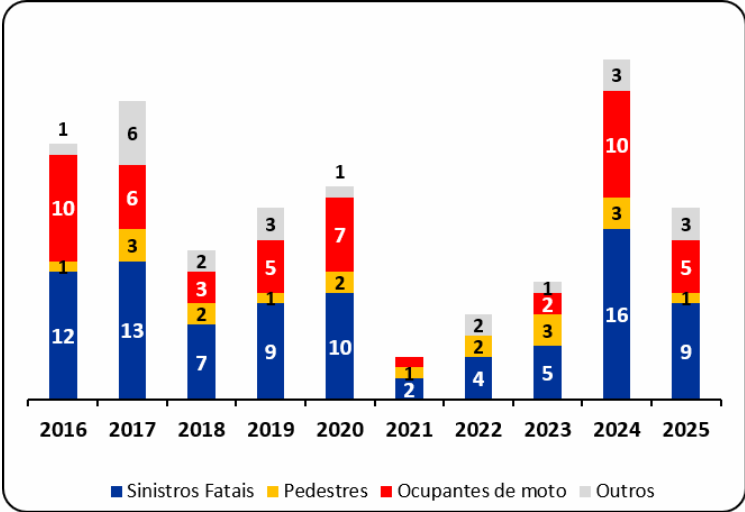


A Regional Pampulha veio num crescendo de vítimas fatais de 2021-2024, retornando em 2025 aos números de 2021. Em termos de fatalidade por perfil do envolvido, registrou-se 51,6% de vítimas fatais ocupantes de moto; seguido de 25,3% de pedestres e 23,2% de “Outros”.

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. 73.

Gráfico 62 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Venda Nova - 2016 a 2025

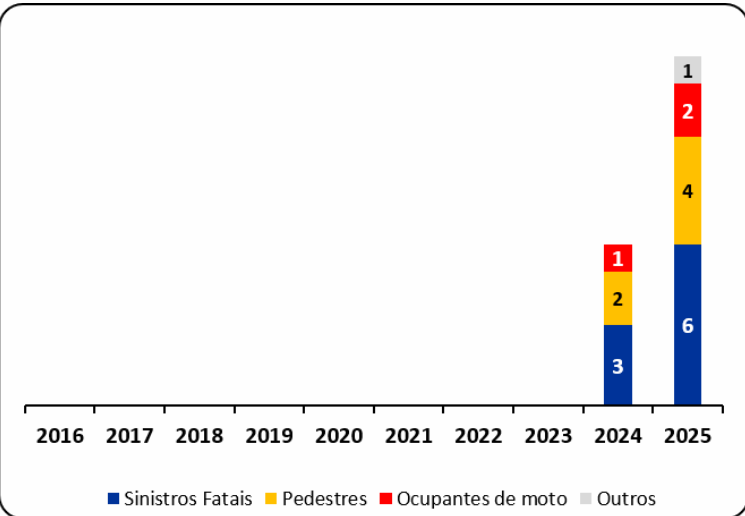


Os maiores volumes de sinistros fatais na Regional Venda Nova ocorreram em 2016-2017 e 2024, com os menores entre 2021-2023. Em 2024 a maior quantidade de sinistros fatais no período. Chama a atenção não ter havido registro de óbito de ocupante de moto em 2022. Em termos percentuais, ocupantes de moto representaram 54,4% das vítimas fatais, seguidos de 24,4% de Outros e 21,1% de Pedestres.

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. 74.

Gráfico 63 - Sinistros e vítimas fatais - Regional Hipercentro - 2016 a 2025



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, embora tenha dobrado o número de vítimas de 3 para 6 registros. Nesses dois anos dois terços das vítimas foi de Pedestres, seguinte perfil da Centro Sul.



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 nos países com maiores registros de sinistros e de vítimas graves e fatais, Brasil incluso, 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 2025, dentro de um recorte temporário que agrega anos recentes como referência da evolução dos eventos e identifica possíveis desdobramentos seguintes. Em 2025 o percentual de sinistros com vítimas não fatais reduziu em 4,8% enquanto o de sinistros fatais reduziu em 3,9%, passando de 154 para 148 sinistros entre 2023-2024. A diferença de 6 sinistros fatais ficou distribuída entre aumentos e diminuições dos diversos tipos de sinistros, com destaque para a redução em 10 sinistros fatais do tipo atropelamento.

O número de vítimas não fatais aumentou em 15,7% e o de vítimas fatais reduziu em 17,7% de 2023-2025. Reduziu o número de fatais pedestres (8), ocupantes de moto (2), ocupantes de caminhão (2) e aumento de ciclistas (1). Enquanto o aumento de vítimas fatais pedestres foi de 5 no período 2021-2025, ocupantes de moto aumentou 38. O fenômeno da fatalidade no trânsito tem nos ocupantes de moto suas maiores vítimas na década da ONU 2021-2030. Ocupantes de moto (54,7%) + pedestres (28,0%) somaram 82,7% das vítimas fatais *in situ* em 2025.

No período 2021-2025, a participação percentual de pedestres nos totais das vítimas não fatais foi, respectivamente, 8,7% - 9,4% - 8,7% - 8,3% e 7,9%. Para os ocupantes de moto os resultados foram de 66,4% - 68,0% - 72,0% - 73,5% e 72,8%. Ocupantes de moto passaram de 2 em cada 3 vítimas não fatais em 2021 para 3 em cada 4 vítimas não fatais em 2025.

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 2025

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
2025	148	13.739	13.887

Tabela 02 - Nº de sinistros de trânsito por tipo - 2014 a 2025

Tipos de sinistros	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Abalroamento	5.922	5.303	5.198	5.405	5.157	5.946	4.875	5.078	5.423	6.512	6.490	7.165
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	1.229
Capotamento/tombamento	971	948	949	932	956	972	756	833	1.061	1.203	1.064	978
Choque mecânico	1.944	1.369	1.565	1.668	1.818	2.194	1.905	2.071	2.135	2.267	2.016	2.194
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	1.755
Queda de pessoa de veículo	908	606	551	381	284	390	346	279	154	167	170	222
Outros	404	705	286	314	196	248	138	169	240	274	337	344
Total	14.965	13.299	12.477	12.243	11.656	13.342	10.623	11.121	12.148	13.886	13.266	13.887

Tabela 03 - Nº de sinistros fatais por tipo - 2014 a 2025

Sinistros fatais por tipo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Abalroamento	31	27	27	25	15	20	18	21	19	23	33	26
Atropelamento de pessoas	65	39	38	39	44	37	39	36	40	36	51	41
Choque mecânico	35	39	29	25	23	24	26	28	40	35	45	40
Colisão de veículos	19	21	13	12	12	7	9	8	11	13	7	13
Outros	19	17	16	11	15	10	14	14	15	10	18	28
Total	169	143	123	112	109	98	106	107	125	117	154	148

Tabela 04 - Nº de sinistros não fatais por tipo - 2014 a 2025

Sinistros não fatais por tipo	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Abalroamento	5.891	5.276	5.171	5.380	5.142	5.926	4.857	5.057	5.404	6.489	6.457	7.139
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	1.188
Capotamento/tombamento	965	940	943	924	949	967	744	829	1.055	1.197	1.055	960
Choque mecânico	1.909	1.330	1.536	1.643	1.795	2.170	1.879	2.043	2.095	2.232	1.971	2.154
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	1.742
Queda de pessoa de veículo	906	605	548	381	283	389	345	278	153	167	167	220
Outros	393	697	279	311	189	244	137	160	232	270	331	336
Total	14.796	13.156	12.354	12.131	11.547	13.244	10.517	11.014	12.023	13.769	13.112	13.739

Tabela 05 - Nº de vítimas de sinistros de trânsito por grau de severidade - 2014 a 2025

Vítimas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Não fatal	18.300	15.990	14.927	14.490	13.874	15.768	12.544	13.061	14.364	16.680	15.765	16.768
Severidade NI	2.280	2.089	1.452	1.400	1.331	1.193	648	446	789	656	1.366	1.740
Fatal	177	150	135	121	113	102	112	113	131	122	159	150
Total	20.757	18.229	16.514	16.011	15.318	17.063	13.304	13.620	15.284	17.458	17.290	18.658

Tabela 06 - Nº de vítimas fatais de atropelamentos por ano e total de vítimas fatais - 2014 a 2025

Descrição	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Vítimas fatais de atropelamentos	65	39	40	40	44	38	39	36	41	37	52	41
Total de vítimas fatais	177	150	135	121	113	102	112	113	131	122	159	150
% de vítimas fatais de atropelamentos	37%	26%	30%	33%	39%	37%	35%	32%	31%	30%	33%	27%

Tabela 07 - Nº de vítimas fatais por tipo de modo de deslocamento – 2016 a 2025

Vítimas Fatais	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pedestre	42	41	46	36	41	37	41	36	50	42
Ocup. bicicleta	3	3	4	2	4	7	4	1	5	6
Ocup. moto	57	47	46	49	54	44	58	66	84	82
Ocup. auto	23	28	13	11	11	18	23	14	17	17
Ocup. ônibus	6	0	2	2	2	4	2	0	1	1
Ocup. caminhão	2	0	2	2	0	2	3	5	2	0
Outros	2	2	0	0	0	1	0	0	0	2
Total	135	121	113	102	112	113	131	122	159	150

Tabela 08 - Nº de vítimas fatais por faixa etária – 2025

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	1	5	48	32	23	23	18	0	150

Tabela 09 - Nº de vítimas fatais por gênero – 2025

Gênero	2025	%
Masculino	117	78,0
Feminino	33	22,0
NI	0	0,0
Total	150	100,0

Tabela 10 - Nº de vítimas não fatais por tipo - 2016 a 2025

Vítimas não fatais	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pedestre	1.831	1.709	1.568	1.695	1.150	1.141	1.357	1.449	1.311	1.320
Ocup. bicicleta	328	328	356	448	450	411	336	324	280	269
Ocup. moto	8.384	8.558	8.485	10.076	8.372	8.667	9.772	12.005	11.582	12.199
Ocup. auto	3.264	3.073	2.630	2.871	2.227	2.388	2.388	2.354	2.180	2.517
Ocup. ônibus	777	565	446	574	259	210	407	416	336	384
Ocup. caminhão	65	46	49	48	58	58	57	40	37	48
Outros	276	211	340	56	28	186	47	92	39	30
Total	14.925	14.490	13.874	15.768	12.544	13.061	14.364	16.680	15.765	16.767

Tabela 11 - Nº de vítimas não fatais por faixa etária – 2025

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	170	341	6.692	3.904	2.708	1.388	1.029	536	16.768

Tabela 12 - Nº de vítimas não fatais por gênero - 2025

Gênero	2025	%
Masculino	11.957	71,3
Feminino	4.745	28,3
Não informado	66	0,4
Total	16.768	100,0

Tabela 13 - Nº de veículos envolvidos em sinistros de trânsito e frota registrada por categoria em BH - 2016 a 2025

Categoria de veículo	2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	Frota	Veículos	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	11.934	323.044
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	12.101	2.179.956
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	916	16.312
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	519	69.007
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	196	83.608
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	25.666	2.671.927
Bicicleta ²	344		339		368		464		462		424		339		336		289		280	
Não Informado ²	179		210		176		145		68		73		190		114		203		102	

1 - Número de veículos envolvidos em sinistros.

2 - Não incluídos por não terem correlação na frota registrada.

Tabela 14 - Taxa de severidade em sinistros de trânsito - 2014 a 2025

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
2025	150	13.887	10,80

(*) n° de vítimas fatais/total de sinistros*1.000

Tabela 15 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 10 mil veículos) - 2014 a 2025

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
2025	150	2.671.927	0,56

(*) n° de vítimas fatais/frota*10.000

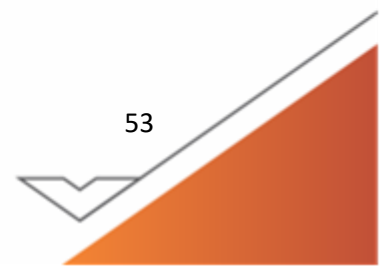


Tabela 16 - Taxa de mortalidade (mortos *in situ* por 100 mil habitantes) - 2014 a 2025

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
2025	150	2.415.872	6,21

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

Tabela 17 - Percentual de vítimas fatais em relação ao total de vítimas - 2014 a 2025

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
2025	150	18.658	0,80

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

Tabela 18 - Taxa de vítimas não fatais por 10 mil veículos - 2014 a 2025

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
2025	16.768	2.671.927	62,76

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

Tabela 19 - Taxa de vítimas não fatais por 100 mil habitantes - 2014 a 2025

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
2025	16.768	2.415.872	694,08

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

Tabela 20 - Taxa de atropelamentos por 10 mil veículos - 2014 a 2025

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
2025	1.229	2.671.927	4,60

(*) n° de atropelamentos/frota*10.000

Tabela 21 - Taxa de atropelamentos por 100 mil habitantes - 2014 a 2025

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
2025	1.229	2.415.872	50,87

(*) n° de atropelamentos/população *100.000

Tabela 22 - Nº de vítimas fatais envolvendo caminhões - 2016 a 2025

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%
2025	150	22	15%

(*) 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 2025

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
2025	51	35	4

Tabela 25 - Nº de sinistros fatais por faixa horária - 2025

Faixa horária	Nº
00h - 01h	5
01h - 02h	6
02h - 03h	2
03h - 04h	7
04h - 05h	2
05h - 06h	8
06h - 07h	5
07h - 08h	4
08h - 09h	4
09h - 10h	3
10h - 11h	2
11h - 12h	12
12h - 13h	3
13h - 14h	4
14h - 15h	6
15h - 16h	3
16h - 17h	8
17h - 18h	9
18h - 19h	12
19h - 20h	10
20h - 21h	8
21h - 22h	6
22h - 23h	12
23h - 24h	7
Total	148

Tabela 26 - Média diária de vítimas - 2025

Vítimas diárias			
Não fatais	Vítimas ocupantes de veículos	Ocupantes de moto	33,42
		Ocupantes de auto	6,90
		Ocupantes de ônibus	1,05
		Outros	0,95
	Vítimas pedestres		3,62
Fatais	Vítimas ocupantes de veículos	Ocupantes de moto	0,22
		Ocupantes de auto	0,05
		Ocupantes de ônibus	0,00
		Outros	0,02
	Vítimas pedestres		0,12

Tabela 27 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por faixa etária - 2025

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	40	71	67	182	197	236	174	353	1.320
Fatal	0	1	2	5	3	13	10	8	42
Total	40	72	69	187	200	249	184	361	1.362

Tabela 28 - Vítimas pedestres fatais e não fatais por gênero - 2025

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	10	563	747	1.320
Fatal	0	18	24	42
Total	10	581	771	1.362

Tabela 29 - Atropelamentos fatais e não fatais por tipo de veículo - 2025

Categoria de veículo	Não Fatal	Fatal	Total
Bicicleta	6	0	6
NI	9	1	10
Outros	10	3	13
Caminhão	20	5	25
Ônibus	99	8	107
Moto	470	8	478
Auto	660	21	681
Total	1.274	46	1.320

Tabela 30 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por faixa etária - 2025

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	7	5	62	57	40	50	27	21	269
Fatal	0	0	1	1	1	0	1	2	6
Total	7	5	63	58	41	50	28	23	275

Tabela 31 - Vítimas ocupantes de bicicleta fatais e não fatais por gênero - 2025

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	0	27	242	269
Fatal	0	0	6	6
Total	0	27	248	275

Tabela 32 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por faixa etária – 2025

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	382	10	142	5.805	3.085	1.846	738	191	12.199
Fatal	0	0	2	37	23	9	8	3	82
Total	382	10	144	5.842	3.108	1.855	746	194	12.281

Tabela 33 - Vítimas ocupantes de moto fatais e não fatais por gênero - 2025

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	33	2.691	9.475	12.199
Fatal	0	8	74	82
Total	33	2.699	9.549	12.281

Tabela 34 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por faixa etária - 2025

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	96	75	63	595	529	479	339	341	2.517
Fatal	0	0	0	4	5	1	3	4	17
Total	96	75	63	599	534	480	342	345	2.534

Tabela 35 - Vítimas ocupantes de auto fatais e não fatais por gênero - 2025

Tipo de Vítima	NI	Feminino	Masculino	Total
Não fatal	23	1.155	1.339	2.517
Fatal	0	6	11	17
Total	23	1.161	1.350	2.534

Tabela 36 - Vítimas ocupantes de ônibus fatais e não fatais por faixa etária e tipo de sistema - 2025

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	0	0	0	0	1	0	1
	Não fatal	6	3	19	24	44	77	92	6	271
	Total	6	3	19	24	44	77	93	6	272
Municipal (suplementar)	Fatal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Não fatal				1	2	2	3		8
	Total	0	0	0	1	2	2	3	0	8
Outros*	Fatal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Não fatal	3	1	16	14	30	18	22	1	105
	Total	3	1	16	14	30	18	22	1	105

* Inclui fretado, intermunicipal, metropolitano e outros.

Tabela 37 - Vítimas ocupantes de ônibus fatais e não fatais por gênero e tipo de sistema - 2025

Sistema	Tipo de Vítima	Masculino	Feminino	NI	Total
Municipal (convencional)	Fatal		1	0	1
	Não fatal	63	208	0	271
	Total	63	209	0	272
Municipal (suplementar)	Fatal	0	0	0	0
	Não fatal		8	0	8
	Total	0	8	0	8
Outros*	Fatal	0	0	0	0
	Não fatal	21	84	0	105
	Total	21	84	0	105

* Inclui fretado, intermunicipal, metropolitano e outros.

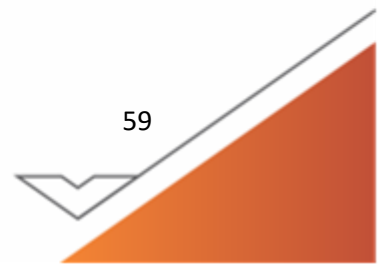


Tabela 38 - Veículos envolvidos em sinistros fatais e em atropelamentos fatais – 2025

Categoria de veículo	Veículos envolvidos em sinistros fatais	Veículos envolvidos em atropelamentos fatais
Bicicleta	6	0
Moto	94	8
Auto	69	21
Ônibus	27	8
Caminhão	24	5
Outros	11	3
NI	4	1
Total	235	46

Tabela 39 - Veículos envolvidos em sinistros fatais e não fatais por dia – 2025

Categoria de veículo	Sinistros fatais		Sinistros não fatais	
	Ano	Dia	Ano	Dia
Bicicleta	6	0,02	274	0,75
Moto	94	0,26	11.840	32,44
Auto	69	0,19	12.032	32,96
Ônibus	27	0,07	889	2,44
Caminhão	24	0,07	495	1,36
Outros	11	0,03	185	0,51
Não Informado	4	0,01	98	0,27
Total	235	0,64	25.813	70,72

Tabela 40 - Bicicletas envolvidas em sinistros - 2016 a 2025

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nº de bicicletas envolvidas em sinistros fatais	3	3	4	2	4	7	4	1	5	6
Nº de bicicletas envolvidas em sinistros não fatais	341	336	364	462	458	417	335	335	284	274

Tabela 41 - Frota de moto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Frota de moto	228.121	233.468	240.414	249.775	255.491	256.052	270.956	290.293	305.918	323.044
Nº de motos em sinistros fatais	61	57	58	61	69	51	73	71	101	94
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	11.840
total de motos em sinistros	8.361	8.558	8.471	9.945	8.274	8.621	9.723	11.739	11.402	11.934

Tabela 42 - Frota de auto registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	2.179.956
Nº de autos em sinistros fatais	76	68	55	54	64	68	80	50	78	69
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	12.032
Total de autos em sinistros	11.353	11.193	10.602	12.220	9.522	10.282	10.789	11.921	11.447	12.101

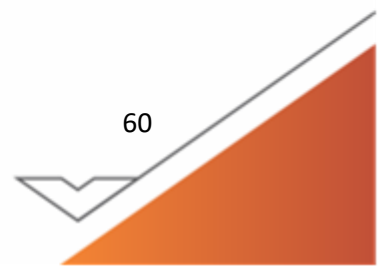


Tabela 43 - Frota de ônibus registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

Dados				2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Frota de ônibus				14.126	12.408	14.119	14.977	15.096	14.487	14.548	15.263	15.784	16.312
Nº de ônibus envolvidos em sinistros	Fatais	Municipal	Convencional	18	13	11	12	12	6	14	11	17	18
			Suplementar	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
		Outros		6	5	9	3	5	8	8	4	7	8
		Total		24	18	20	16	17	14	23	15	24	27
	Não fatais	Municipal	Convencional	901	754	606	643	413	346	417	542	497	588
			Suplementar	39	48	31	49	23	16	31	37	26	38
		Outros		497	413	388	416	209	207	262	255	269	263
		Total		1.437	1.215	1.025	1.108	645	569	710	834	792	889
	Total	Municipal	Convencional	919	767	617	655	425	352	431	553	514	606
			Suplementar	39	48	31	50	23	16	32	37	26	39
		Outros		503	418	397	419	214	215	270	259	276	271
		Total		1.461	1.233	1.045	1.124	662	583	733	849	816	916

Tabela 44 - Frota de caminhão registrada em BH e o total envolvido em sinistros - 2016 a 2025

Descrição	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Frota de caminhão	62.711	62.612	64.144	66.735	68.634	68.518	76.336	53.055	65.033	69.007
Nº de caminhões envol. em sinistros fatais	21	16	12	17	13	19	21	34	35	24
Nº de caminhões envol. em sinistros não fatais	421	390	365	422	414	399	443	456	462	495
Total de caminhões em sinistros	442	406	377	439	427	418	464	490	497	519

Tabela 45 - Sinistros por Regional Administrativa da PBH - 2016 a 2025

Ano	Severidade	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Barreiro	Fatais	10	8	13	6	7	8	7	13	16	16
	Não Fatais	960	950	1.002	1.112	980	911	1.065	1.187	1.214	1.237
	Total	970	958	1.015	1.118	987	919	1.072	1.200	1.230	1.253
Centro Sul	Fatais	18	12	13	7	17	9	17	7	8	13
	Não Fatais	2.116	2.136	1.964	2.351	1.607	1.645	1.911	2.287	1.508	1.558
	Total	2.134	2.148	1.977	2.358	1.624	1.654	1.928	2.294	1.516	1.571
Leste	Fatais	6	6	7	3	4	6	8	5	13	9
	Não Fatais	976	1.036	934	1.065	841	851	970	1.119	1.063	1.125
	Total	982	1.042	941	1.068	845	857	978	1.124	1.076	1.134
Nordeste	Fatais	10	18	17	16	12	20	18	16	19	18
	Não Fatais	1.188	1.275	1.284	1.409	972	1.152	1.223	1.418	1.325	1.333
	Total	1.198	1.293	1.301	1.425	984	1.172	1.241	1.434	1.344	1.351
Noroeste	Fatais	20	8	13	21	18	18	12	13	12	20
	Não Fatais	1.570	1.580	1.336	1.603	1.183	1.130	1.349	1.572	1.497	1.540
	Total	1.590	1.588	1.349	1.624	1.201	1.148	1.361	1.585	1.509	1.560
Norte	Fatais	5	8	6	8	8	6	8	6	15	20
	Não Fatais	840	836	847	946	899	887	927	1.074	1.023	1.116
	Total	845	844	853	954	907	893	935	1.080	1.038	1.136
Oeste	Fatais	15	12	15	11	11	16	22	17	18	18
	Não Fatais	1.447	1.362	1.326	1.485	1.211	1.307	1.400	1.655	1.583	1.731
	Total	1.462	1.374	1.341	1.496	1.222	1.323	1.422	1.672	1.601	1.749
Pampulha	Fatais	17	16	15	12	11	17	23	28	28	17
	Não Fatais	1.494	1.482	1.510	1.674	1.354	1.625	1.728	1.988	1.897	1.948
	Total	1.511	1.498	1.525	1.686	1.365	1.642	1.751	2.016	1.925	1.965
Venda Nova	Fatais	12	13	7	9	10	2	4	5	16	9
	Não Fatais	1.027	1.036	994	1.103	928	902	1.025	1.105	1.098	1.252
	Total	1.039	1.049	1.001	1.112	938	904	1.029	1.110	1.114	1.261
Hipercentro	Fatais									3	6
	Não Fatais									652	627
	Total									655	633
NI	Fatais	10	11	3	5	8	5	6	7	6	2
	Não Fatais	736	438	350	496	542	604	425	364	252	272
	Total	746	449	353	501	550	609	431	371	258	274
Total	Fatais	123	112	109	98	106	107	125	117	154	148
	Não Fatais	12.354	12.131	11.547	13.244	10.517	11.014	12.023	13.769	13.112	13.739
	Total	12.477	12.243	11.656	13.342	10.623	11.121	12.148	13.886	13.266	13.887

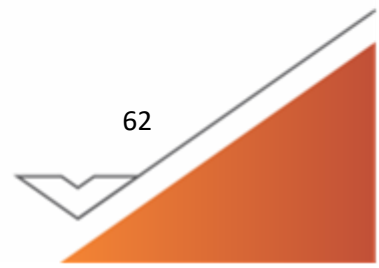


Tabela 46 - Vias com maior número de sinistros - 2025

Ordem	Logradouro	Nº sinistros	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO	747	3,9
2	AVE CRISTIANO MACHADO	666	3,5
3	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	408	2,1
4	AVE AMAZONAS	393	2,1
5	AVE DO CONTORNO	385	2,0
6	AVE DOS ANDRADAS	271	1,4
7	AVE TERESA CRISTINA	243	1,3
8	AVE VILARINHO	185	1,0
9	AVE DOM PEDRO II	184	1,0
10	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	162	0,8
11	AVE DOM PEDRO I	161	0,8
12	ROD PAPA JOAO PAULO II	158	0,8
13	AVE AFONSO PENA	158	0,8
14	RUA PADRE PEDRO PINTO	156	0,8
15	AVE OTACILIO NEGRAO DE LIMA	148	0,8
16	AVE PRESIDENTE CARLOS LUZ	135	0,7
17	ROD BR TREZENTOS E CINQUENTA E SEIS	121	0,6
18	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK	114	0,6
19	AVE PRESIDENTE TANCREDO NEVES	114	0,6
20	AVE RAJA GABAGLIA	107	0,6
21	AVE BARAO HOMEM DE MELO	106	0,6
22	AVE SENADOR LEVINDO COELHO	105	0,5
23	AVE RISOLETA NEVES	103	0,5
24	AVE PORTUGAL	102	0,5
25	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	97	0,5
Subtotal		5.529	28,9
Restante dos logradouros		13.597	71,1
Total		19.126	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.

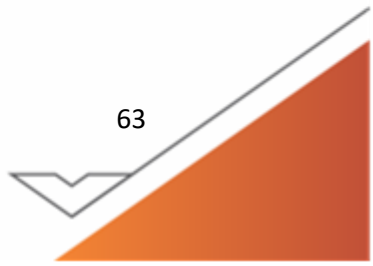


Tabela 47 - Vias com maior número de sinistros fatais em 2025

Ordem	Logradouro	Sinistros	
		Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	27	15%
2	AVE CRISTIANO MACHADO	9	5%
3	ROD PAPA JOAO PAULO II	8	4%
4	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	4	2%
5	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK	4	2%
6	ROD BR TREZENTOS E CINQUENTA E SEIS	4	2%
7	AVE DO CONTORNO	4	2%
8	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	3	2%
9	ROD CAMILO TEIXEIRA DA COSTA	3	2%
10	AVE TERESA CRISTINA	3	2%
11	AVE RISOLETA NEVES	3	2%
12	AVE PERIMETRAL	3	2%
13	AVE DOM PEDRO II	3	2%
14	AVE DOS ANDRADAS	3	2%
15	AVE RAJA GABAGLIA	2	1%
16	AVE VEREADOR CICERO ILDEFONSO	2	1%
17	AVE OLINTO MEIRELES	2	1%
18	RUA CONSELHEIRO ROCHA	2	1%
19	RUA PROFESSOR MARIO WERNECK	2	1%
20	AVE DOM PEDRO I	2	1%
21	RUA DESEMBARGADOR BRAULIO	2	1%
22	AVE AMAZONAS	2	1%
23	RUA PADRE PEDRO PINTO	2	1%
24	AVE PRESIDENTE CARLOS LUZ	2	1%
25	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	2	1%
Restante dos logradouros		76	42%
Total		179	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 – 2025

Regional Adm. PBH	Nº	%
NORTE	20	13,5%
NOROESTE	20	13,5%
OESTE	18	12,2%
NORDESTE	18	12,2%
PAMPULHA	17	11,5%
BARREIRO	16	10,8%
CENTRO-SUL	13	8,8%
LESTE	9	6,1%
VENDA NOVA	9	6,1%
HIPERCENTRO	6	4,1%
NI	2	1,4%
Total	148	100,0%

Tabela 49 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via - 2016 a 2025

Tipo de via	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Urbana	11.201	11.052	10.538	12.040	9.630	10.026	10.926	12.554	12.126	12.724
Rodoviária	1.369	1.252	1.189	1.406	1.061	1.177	1.287	1.426	1.299	1.287
Total	12.570	12.304	11.727	13.446	10.691	11.203	12.213	13.980	13.425	14.011

Tabela 50 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via e dia da semana - 2016 a 2025

Dia da Semana	Urbana	Rodoviário Est	Total
Domingo	1.312	139	1.451
Segunda feira	1.851	189	2.040
Terça feira	1.940	171	2.111
Quarta feira	1.940	204	2.144
Quinta feira	1.919	192	2.111
Sexta feira	2.012	208	2.220
Sábado	1.750	184	1.934
Total	12.724	1.287	14.011

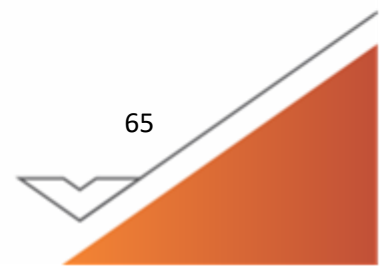


Tabela 51 - Nº de sinistros por padrão urbano / rodoviário da via e faixa horária – 2025

Faixa Horária	Urbana	Rodoviária	Total
0h à 1h	242	18	260
1h às 2h	145	14	159
2h às 3h	95	5	100
3h às 4h	67	15	82
4h às 5h	78	14	92
5h às 6h	153	14	167
6h às 7h	413	52	465
7h às 8h	847	118	965
8h às 9h	840	97	937
9h às 10h	606	86	692
10h às 11h	529	49	578
11h às 12h	613	55	668
12h às 13h	673	46	719
13h às 14h	704	59	763
14h às 15h	748	64	812
15h às 16h	748	59	807
16h às 17h	820	79	899
17h às 18h	916	97	1.013
18h às 19h	956	119	1.075
19h às 20h	806	77	883
20h às 21h	604	57	661
21h às 22h	461	37	498
22h às 23h	389	41	430
23h às 24h	271	15	286
Total	12.724	1.287	14.011

Tabela 52 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Barreiro - 2016 a 2025

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
2025	16	4	8	4	16

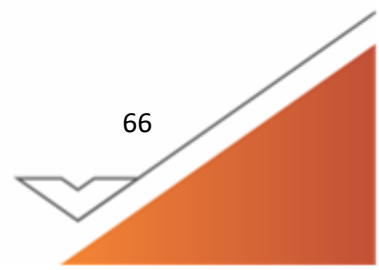


Tabela 53 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Barreiro – 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE PERIMETRAL	3	16%
2	AVE OLINTO MEIRELES	2	11%
3	AVE WALDYR SOEIRO EMRICH	2	11%
4	AVE NELIO CERQUEIRA	1	5%
5	RUA CORONEL EUDOXIO JOVIANO	1	5%
6	AVE JOSE BRAGA DE MOURA	1	5%
7	RUA GABRIELA LEITE ARAUJO	1	5%
8	RUA DOS ATLETICANOS	1	5%
9	RUA JOANICO CIRILO DE ABREU	1	5%
10	RUA MANJERICAÇO	1	5%
11	RUA LUPERCIO PAIXÃO	1	5%
12	RUA ADOLFO CIOLETTI	1	5%
13	RUA ROMERO GOMES VIEIRA	1	5%
14	RUA BRAULIO GOMES NOGUEIRA	1	5%
15	RUA CARLOS PINTO COELHO	1	5%
Total (*)		19	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 2025

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
2025	13	5	6	2	13

Tabela 55 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Centro Sul – 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE NOSSA SENHORA DO CARMO	4	22%
2	AVE DO CONTORNO	2	11%
3	AVE RAJA GABAGLIA	2	11%
4	AVE BRASIL	1	6%
5	RUA GENTIOS	1	6%
6	RUA CONDE DE LINHARES	1	6%
7	RUA JOAO DE FREITAS	1	6%
8	RUA RIO VERDE	1	6%
9	RUA MARQUES DE MARICA	1	6%
10	ROD BR TREZENTOS E CINQUENTA E SEIS	1	6%
11	RUA TAVARES BASTOS	1	6%
12	RUA ALAGOAS	1	6%
13	RUA ARAGUARI	1	6%
Total (*)		18	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 56 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Leste - 2016 a 2025

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
2025	9	4	5	0	9

Tabela 57 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Leste - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	RUA CONSELHEIRO ROCHA	2	18%
2	RUA DESEMBARGADOR BRAULIO	2	18%
3	AVE DOS ANDRADAS	2	18%
4	AVE MEM DE SA	1	9%
5	AVE JOSE CANDIDO DA SILVEIRA	1	9%
6	RUA SOUZA AGUIAR	1	9%
7	PCA ITAPIRA	1	9%
8	AVE SILVIANO BRANDAO	1	9%
Total (*)		11	100%
Total de sinistros fatais no ano		9	

(*) 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 2025

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
2025	18	9	8	1	18

Tabela 59 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Nordeste - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	13	72%
2	RUA PASSARO-LIRA	1	6%
3	AVE CRISTIANO MACHADO	1	6%
4	RUA VINTE E TRES	1	6%
5	AVE BERNARDO DE VASCONCELOS	1	6%
6	RUA ANTONIO MARIANO DE ABREU	1	6%
Total (*)		18	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 60 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Noroeste - 2016 a 2025

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
2025	20	5	12	3	20

Tabela 61 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Noroeste - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	6	25%
2	AVE DOM PEDRO II	3	13%
3	AVE VEREADOR CICERO ILDEFONSO	2	8%
4	RUA ELIAS SALIBA	1	4%
5	AVE ITAU	1	4%
6	RUA JOSE CLAUDIO SANCHES	1	4%
7	AVE PRESIDENTE CARLOS LUZ	1	4%
8	RUA DESEMBARGADOR TINOCO	1	4%
9	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE	1	4%
10	RUA JOAO GOMIDE LEITE	1	4%
11	RUA NOGUEIRA DA GAMA	1	4%
12	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	1	4%
13	RUA TIMBO	1	4%
14	RUA VILA RICA	1	4%
15	AVE ABILIO MACHADO	1	4%
16	RUA BAEPENDI	1	4%
Total (*)		24	100%
Total de sinistros fatais no ano		20	

Tabela 62 - Nº de sinistros e vítimas fatais - Regional Norte - 2016 a 2025

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
2025	20	3	13	4	20

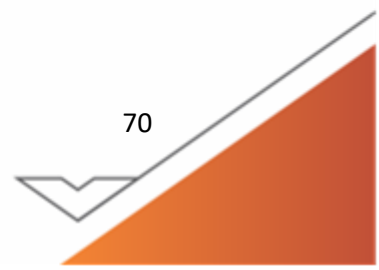


Tabela 63 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Norte - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE CRISTIANO MACHADO	6	25%
2	ROD CAMILO TEIXEIRA DA COSTA	3	13%
3	AVE RISOLETA NEVES	3	13%
4	ROD PAPA JOAO PAULO II	3	13%
5	RUA AREIA BRANCA	1	4%
6	RUA HEBER CARVALHO DA FONSECA	1	4%
7	RUA DESEMBARGADOR WAGNER BUENO	1	4%
8	RUA JOSE GOMES DOMINGUES	1	4%
9	RUA JECEABA	1	4%
10	AVE DOM PEDRO I	1	4%
11	RUA WALDOMIRO LOBO	1	4%
12	RUA ALDEMIRO FERNANDES TORRES	1	4%
13	RUA AMERICO MARTINS DA COSTA	1	4%
Total (*)		24	100%
Total de sinistros fatais no ano		20	

(*) 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 2025

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
2025	18	4	11	3	18

Tabela 65 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Oeste – 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	AVE PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKE	3	14%
2	ROD BR TREZENTOS E CINQUENTA E SEIS	3	14%
3	AVE TERESA CRISTINA	3	14%
4	AVE PROFESSOR MARIO WERNECK	2	10%
5	AVE AMAZONAS	2	10%
6	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	2	10%
7	RUA DIVISA NOVA	1	5%
8	RUA MARIA HEILBUTH SURETTE	1	5%
9	RUA ESTRELA DOS VIAJANTES	1	5%
10	AVE BARAO HOMEM DE MELO	1	5%
11	RUA CONSELHEIRO CARNEIRO DE CAMPOS	1	5%
12	AVE DO CONTORNO	1	5%
Total (*)		21	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 2025

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
2025	17	3	10	5	18

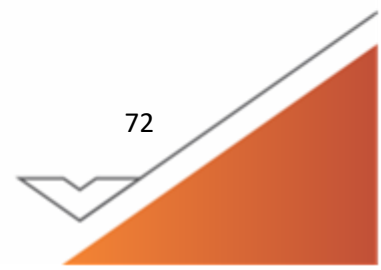


Tabela 67 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Pampulha - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD ANEL RODOVIARIO CELSO MELLO AZEVEDO	6	32%
2	AVE CRISTIANO MACHADO	2	11%
3	AVE PRESIDENTE ANTONIO CARLOS	2	11%
4	AVE PORTUGAL	1	5%
5	RUA CONCEICAO DO MATO DENTRO	1	5%
6	AVE OTACILIO NEGRAO DE LIMA	1	5%
7	RUA JOAO DONADA	1	5%
8	RUA EXPEDICIONARIO JORDELINO ALVES	1	5%
9	RUA MONTEIRO LOBATO	1	5%
10	AVE SANTA ROSA	1	5%
11	AVE ALFREDO CAMARATE	1	5%
12	AVE PRESIDENTE CARLOS LUZ	1	5%
Total (*)		19	100%
Total de sinistros fatais no ano		17	

(*) 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 2025

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
2025	9	1	5	3	9

Tabela 69 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Venda Nova - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	ROD PAPA JOAO PAULO II	4	33%
2	RUA PADRE PEDRO PINTO	2	17%
3	RUA DA DEMOCRACIA	1	8%
4	RUA CARLOS ALBERTO	1	8%
5	RUA NARCISIO TEIXEIRA ABREU	1	8%
6	AVE HORACIO TERENA GUIMARAES	1	8%
7	AVE DOM PEDRO I	1	8%
8	RUA AUGUSTO DOS ANJOS	1	8%
Total (*)		12	100%
Total de sinistros fatais no ano		9	

(*) 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 2025

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
2025	6	4	2	1	7

Tabela 71 - Relação de vias com maior índice de sinistros fatais - Regional Hipercentro - 2025

Nº	Logradouro	Nº	%
1	RUA DOS GUAJAJARAS	1	10%
2	RUA CURITIBA	1	10%
3	RUA RIO GRANDE DO SUL	1	10%
4	AVE DOS ANDRADAS	1	10%
5	RUA DOS CARIJOS	1	10%
6	AVE JOAO PINHEIRO	1	10%
7	RUA ESPIRITO SANTO	1	10%
8	AVE OIAPOQUE	1	10%
9	AVE DO CONTORNO	1	10%
10	PCA RAUL SOARES	1	10%
Total (*)		10	100%
Total de sinistros fatais no ano		6	

(*) 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.

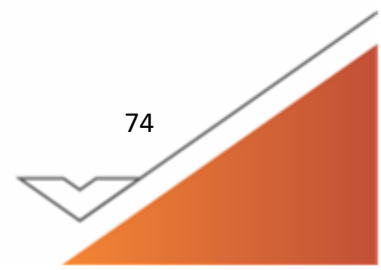


Tabela 72 - Frota, população, taxa de motorização e sinistros de trânsito - 2007 a 2025

Descrição		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
	% 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%
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
	% 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%
Taxa de Motorização	Nº	423	455	497	561	599	629	638	655	677	701	745	816	889
	% 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%
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
	% 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%

Descrição		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Frota Total Registrada	Nº	2.218.925	2.261.515	2.472.606	2.559.948	2.589.921	2.671.927
	% crescimento anual	-0,65%	1,92%	9,33%	3,53%	1,17%	3,17%
População	Nº	2.521.564	2.530.701	2.315.560	2.315.560	2.416.339	2.415.872
	% crescimento anual	0,38%	0,36%	-8,50%	0,00%	4,35%	-0,02%
Taxa de Motorização	Nº	880	894	1.068	1.106	1.072	1.106
	% crescimento anual	-1,02%	1,55%	19,49%	3,53%	-3,05%	3,19%
Nº de Sinistros de Trânsito	Nº	10.624	11.122	12.148	13.886	13.266	13.887
	% crescimento anual	-20,37%	4,69%	9,22%	14,31%	-4,46%	4,68%

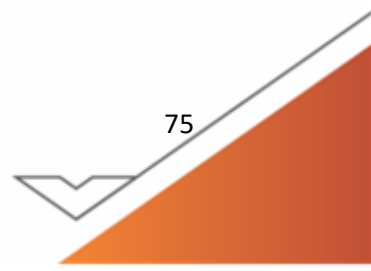
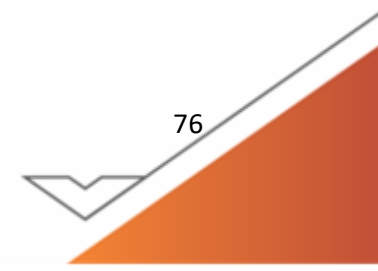


Tabela 73 - Comparativo sinistros e motos em Belo Horizonte - Série histórica por ano- 2007 a 2025

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	2025	Var % 24/25
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	11.934	4,7
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	323.044	5,6
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	10.863	4,2
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	88	-4,3
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	8	-38,5
Vítimas fatais ocupantes de moto	57	0,0	47	-17,5	46	-2,1	49	6,5	54	10,2	44	-18,5	58	31,8	66	13,8	84	27,3	82	-2,4
Vítimas não fatais ocupantes de moto	8.384	0,0	8.558	2,1	8.485	-0,9	10.076	18,8	8.372	-16,9	8.667	3,5	9.772	12,7	12.005	22,9	11.584	-3,5	12.200	5,3
Severidade não informada ocupantes de moto	259	0,0	285	10,0	252	-11,6	222	-11,9	165	-25,7	129	-21,8	203	57,4	229	12,8	527	130,1	535	1,5

Observação: Optou-se por alterar o dado "motociclista" para "ocupante de moto" com objetivo de padronizar os termos e análises do relatório.





Mobilidade
Urbana



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA