



**Tribunal de Contas
do Estado do Piauí**

LEVANTAMENTO

Diagnóstico
da Segurança Viária
no Estado do Piauí



DFINFRA
JUNHO | 2025

RELATÓRIO DE LEVANTAMENTO

TC/005674/2025

Exercício de Referência: 2025

Tipo de processo	Fiscalização do Tipo Levantamento.	
Relator (a)	Conselheira Flora Izabel Nobre Rodrigues	
Procurador (a)	Leandro Maciel do Nascimento	
Ato originário:	Plano Anual de Controle Externo - PACEX 2025/2026, com fulcro na linha de atuação 82 "Fiscalizar as ações governamentais voltadas à segurança viária nos grandes centros urbanos", do TCE-PI, Aprovado no expediente nº 018/2025-E, Sessão Plenária Ordinária nº 004/2025, publicado no Diário Oficial Eletrônico de 14 de março de 2025 (sexta-feira) - Edição nº 047/2025. Processo SEI 100084/2025.	
Objetivos:	1-Identificar o arcabouço legal e institucional da segurança viária. 2-Mapear ações e iniciativas do poder público estadual e municipal que impactam a segurança viária no território piauiense. 3-Identificar bases de dados públicas que possam subsidiar diagnósticos e monitoramento de indicadores.	
Unidade(s)	224 Municípios do Estado do Piauí; Secretaria da Saúde – SESAPI; Secretaria do planejamento – SEPLAN; Secretaria da Segurança Pública – SSP PI;	
Jurisdicionada(s):	Departamento Estadual de Trânsito do Piauí - DETRAN; Secretaria de Estado da Educação – SEDUC.	
Composição da equipe de fiscalização:		
Nome	Matrícula	
Alisson de Moura Macedo	98.812	
Carlos André da Silva Batista de Souza	98.854	
Francisco Leite da Silva Neto	96.968	
Matheus de Sousa Guimarães	98.805	
Teresa Cristina de Jesus Guimarães Moura	97.130	
Supervisor:	Bruno Camargo de Holanda Cavalcanti	97.288
Credenciamento:	Portaria de Fiscalização nº 477 de 23 de junho de 2025 publicado no Diário Oficial Eletrônico nº 114/25 de 24 de junho de 2025	
Período de realização dos trabalhos:	Abril a junho de 2025	
Equipe de apoio	Clicianne Silvino Vieira Sales - Estagiária Deborah Fernanda Da Rocha Oliveira - Estagiária	
Volume de recursos fiscalizados:	Não se aplica.	

ILUSTRAÇÕES DO RELATÓRIO

Figura 1 - Proporção das populações rural e urbana no mundo, entre 1950 e 2050.....	12
Figura 2 - Proporção das populações rural e urbana no Brasil, entre 1950 e 2050.....	13
Figura 3 - Taxas médias de mortes no trânsito, por grupos de 100 mil habitantes, no Brasil e na Região Nordeste, nos anos de 2011 a 2023.	14
Figura 4 - Taxas médias de mortes no trânsito, por grupos de 100 mil habitantes, no Piauí.....	14
Figura 5 - Percentagem de óbitos dos principais meios de transportes envolvidos em acidentes de trânsito com óbito, no Piauí.	15
Figura 6 - Taxa de óbitos por tipo de colisão, associada ao aumento de velocidade.....	16
Figura 7 - Dever dos entes federados sobre segurança viária.....	17
Figura 8 - Legislação e entidades envolvidas na segurança viária no Brasil.....	19
Figura 9 - Municípios piauienses que declaram ter PMUM.	19
Figura 10 - Municípios piauienses que integrados ao SNT.....	20
Figura 11 - Avançando na Segurança Viária no Brasil.....	21
Figura 12 - Objetivos e ações do Estado e dos municípios signatários do Pacto.	22
Figura 13 - Motocicletas no trânsito de Teresina.....	24
Figura 14: Metrô de Teresina – Estação Dirceu.....	25
Figura 15: Ciranda Educativa em escola	26
Figura 16: Operação Rota Segura - SSP/PI.....	26
Figura 17: Serviços oferecidos pelo DETRAN-PI e as estruturas de acesso.	29
Figura 18: Número de Leitos por Municípios Piauienses.....	30
Figura 19: Distribuição de Leitos por Macrorregiões de Saúde.....	31
Figura 20: Percentual de óbitos sem modal definido por Unidade Federativa.	33
Figura 21: Número de óbitos por local da residência e por local da ocorrência (2015 a 2024).	34
Figura 22: Total de óbitos por estabelecimento de saúde (2013 a 2023).....	35
Figura 23: Número de óbitos no Estado do Piauí com vítimas de outros Estados (2013 a 2024)....	36
Figura 24: Percentual de óbitos por mês (2013 a 2024).....	37
Figura 25: Distribuição percentual do número de óbitos por dia da semana no Estado do Piauí (2013 a 2024).....	38
Figura 26: Distribuição percentual de óbitos no Estado do Piauí por dia da semana e por local (2013 a 2024).....	39
Figura 27: Distribuição percentual dos óbitos por dia da semana e por modal de transporte (2013 a 2024).....	40
Figura 28: Distribuição percentual dos óbitos por hora do dia (2013 a 2014).	41
Figura 29: Distribuição percentual de óbitos por local e hora (2013 a 2014).	42
Figura 30: Distribuição percentual dos óbitos por tipo de modal e por hora do dia (2013 a 2024).	43

Figura 31: Percentual de óbitos por faixa etária e por sexo (2013 a 2024).....	44
Figura 32: Distribuição percentual de óbitos por raça/cor (2013 a 2024).	45
Figura 33: Total de óbitos por faixa etária e por estado civil (2013 a 2024).....	46
Figura 34: Distribuição percentual dos óbitos por faixa etária e por modal (2013 a 2024).....	47
Figura 35: Percentuais de internações sem modal definido por Unidade Federativa (2015 a 2015).	48
Figura 36: Total de Internações por local da residência e por local da internação (01/2015 a 04/2025).....	49
Figura 37: Número de internações por estabelecimento de saúde - Todas as Unidades Federativas (01/2015 a 04/2025).....	50
Figura 38: Número de internações por estabelecimento de saúde no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).....	50
Figura 39: Número de internações sem modal definido por estabelecimento de saúde no Piauí (01/2015 a 04/2025).....	51
Figura 40: Índices de pacientes não residentes (01/2015 a 04/2025).	52
Figura 41: Número de pacientes não residentes no Estado do Piauí por Unidade Federativa (01/2015 a 04/2025).....	53
Figura 42: Número de Pacientes não residentes no Estado do Piauí por Município (01/2015 a 04/2025).....	54
Figura 43: Número de internações no HUT por Município de origem (01/2015 a 04/2025).....	55
Figura 44: Índice de pacientes não residentes por estabelecimento de saúde - Todas as Unidades Federativas (01/2015 a 04/2025).....	56
Figura 45: Número de internações no HUT por ano (01/2015 a 12/2024).....	57
Figura 46: Número de internações no HUT - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025). 58	
Figura 47: Número de internações no HUT de residentes em Teresina - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).	59
Figura 48: Número de internações no HUT de residentes em Timon (MA) - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).	60
Figura 49: Internações no HUT por Município (Altos, José de Freitas e União) - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).....	61
Figura 50: Distribuição percentual de internações por mês no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).....	62
Figura 51: Distribuição percentual das internações por dia da semana (01/2015 a 04/2025).....	63
Figura 52: Total de dias de internação por dia da semana (01/2015 a 04/2025).	64
Figura 53: Distribuição percentual das internações por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).	65

Figura 54: Total de dias de internação por modal de transporte no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).....	66
Figura 55: Duração média da internação por modal (01/2015 a 04/2025).....	67
Figura 56: Distribuição do número de internações por dia da semana e por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).....	68
Figura 57: Distribuição percentual das internações por faixa etária e por sexo (01/2015 a 04/2025).....	69
Figura 58: Distribuição percentual das internações por raça/cor (01/2015 a 04/2025).....	70
Figura 59: Número de internações por faixa etária e por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).....	71
Figura 60: Indicador de óbitos por 100 mil habitantes (2013 a 2024).....	72
Figura 61: Indicador de óbitos por 100 mil habitantes de homens no Estado do Piauí (2013 a 2024).....	73
Figura 62: Óbitos por 100 mil habitantes de homens motociclistas no Estado do Piauí (2013 a 2024).....	74
Figura 63: Feridos por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí (2015 a 2024).....	75
Figura 64: Feridos por 100 Mil habitantes de homens (2015 a 2024).....	76
Figura 65: Feridos por 100 Mil habitantes de homens motociclistas no Estado do Piauí (2015 a 2024).....	77
Figura 66: Relação de óbitos x feridos x habilitados por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí (2015 a 2024).....	78
Figura 67: Relação óbitos x feridos x frota x habilitados por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí de Motos (2015 a 2024).....	79
Figura 68: Óbitos por 100 Mil habitantes por modal de transporte no Estado do Piauí (2013 a 2024).....	80
Figura 69: Feridos por 100 Mil habitantes por modal de transporte no Estado do Piauí (2015 a 2024).....	81

SUMÁRIO

1	Resumo	8
1.1	Objetivo	8
1.2	Escopo	8
1.3	Descrição dos métodos aplicados	8
1.4	Principais Conclusões	9
2	Introdução.....	10
2.1	Decisão que autorizou o levantamento e as razões que a originaram	10
2.2	Identificação do objeto.....	10
2.3	Objetivo e escopo do levantamento	11
2.4	Fiscalizações anteriores.....	11
2.5	Declaração	11
2.6	Métodos utilizados e limitações.....	11
3	Visão geral do objeto	12
4	Objetivo 1 - Identificar o arcabouço legal relacionado às políticas de segurança viária.....	17
4.1	Como a Constituição Federal aborda o tema da segurança viária?	17
4.2	Como os normativos infraconstitucionais disciplinam o tema da segurança viária?.....	17
4.3	Quais instrumentos de planejamento municipal abordam o tema da segurança viária? .	18
4.4	Quais municípios piauienses possuem Plano de mobilidade (PMDUS)?.....	19
5	Objetivo 2 – Identificar as Ações Estaduais e Municipais que influenciam na segurança viária.	20
5.1	Adesão do Piauí ao PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito	20
5.1.1	O que é o PNATRANS?.....	20
5.1.2	Qual a meta e como o Piauí tem evoluído?	21
5.2	Adesão municipal ao “Pactos Pelo Piauí - Segurança e Trânsito”	22
5.3	Políticas Estaduais com Impacto na Segurança Viária	22
5.3.1	Isenção do Licenciamento e IPVA para motocicletas	22
5.3.2	Programa CNH Social	23
5.3.3	Isenção Diesel para Transporte Público.....	24

5.3.4	Tarifa Zero Metrô Teresina.....	24
5.3.5	Fiscalização e Controle Estadual no Trânsito.....	25
5.4	Investimentos Estaduais em Infraestrutura e Mobilidade Urbana	26
5.4.1	Pavimentação e Sinalização.....	26
5.4.2	Expansão Metrô Teresina	27
5.4.3	Investimentos em Infraestrutura Viária, via Repasses Federais.....	27
5.5	Infraestrutura e Serviços Digitais do DETRAN-PI.....	28
5.5.1	Estrutura física para o processo de habilitação	28
5.5.2	Serviços digitais oferecidos	28
5.6	Infraestrutura de assistência de saúde às vítimas de sinistros de trânsito.....	29
6	Objetivo 3 - Identificar Bases de Dados que possam balizar a elaboração de políticas públicas.	32
6.1	Dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM- DATASUS).....	32
6.1.1	Padrões Temporais e Circunstanciais dos Óbitos por Acidentes de Transporte no Piauí 36	
6.1.2	Atributos das Vítimas de Acidentes de Transporte no Piauí.....	43
6.1.3	Análise das Internações Hospitalares por Acidentes de Transporte no Piauí (SIH/DATASUS).....	47
6.1.4	Padrões Temporais, Modais e Perfil dos Pacientes Internados por Acidentes de Transporte no Piauí	61
6.2	Indicadores de Violência no Trânsito: Mortalidade, Internações, Frota e Habilitados por 100 mil habitantes.	71
6.2.1	Óbitos por 100 mil habitantes – Piauí	72
6.2.2	Feridos por 100 mil habitantes – Piauí.....	74
6.2.3	Indicadores Integrados: Óbitos, Feridos, Frota e Habilitados.....	77
7	Conclusões.....	81
8	Propostas de Encaminhamento.....	83

1 Resumo

O presente levantamento foi realizado com o objetivo de contextualizar a situação da segurança viária no Estado do Piauí, considerando-a como um problema público de significativa relevância.

A motivação central foi levantar possíveis causas do alto índice de mortes e feridos no trânsito, que representam um desafio para a gestão pública. O escopo incluiu a análise normativa, institucional e estatística da realidade viária estadual e da municipalização do trânsito prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Os dados apontaram uma forte concentração de acidentes fatais envolvendo motociclistas, especialmente homens jovens, aos finais de semana. Também foi identificada sobrecarga no Hospital de Urgência de Teresina (HUT), que atende uma alta demanda de pacientes, inclusive de municípios de outros estados.

1.1 Objetivo

Este trabalho estrutura-se em um levantamento que tem como objetivo a apresentação de um diagnóstico sobre segurança viária, buscando identificar as ações estaduais e municipais relacionadas à problemática e bases de dados que possam subsidiar a elaboração de políticas públicas de segurança do trânsito no Estado do Piauí.

A ação de controle objetiva também a construção de elementos para subsidiar a fiscalização do Controle Externo sobre: (a) a ação dos gestores para o enfrentamento do problema da segurança viária no estado do Piauí e (b) direcionar uma ação estratégica do Corpo Técnico do TCE-PI no sentido de atuar de forma concomitante em situações críticas do aumento de mortes no trânsito.

1.2 Escopo

O levantamento visou alcançar todo Estado do Piauí, diante do compromisso assumido pelo governo estadual com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), o qual visa reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito até 2030. O Art. 1º do Decreto Estadual Nº 21.409/2022 criou o grupo técnico para a implantação das ações do PNATRANS, no âmbito do Estado do Piauí:

“Art. 1º Fica instituído Grupo Técnico (GT), de caráter consultivo, propositivo, deliberativo e executivo, para implantação das ações do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) no âmbito do Estado do Piauí”

Para avaliar os desafios do Estado do Piauí no enfrentamento do problema da segurança viária e na busca da redução do número óbitos em acidentes de trânsito, recorreu-se aos dados do Sistema Único de Saúde (SUS), através do sistema digital DATASUS do Ministério da Saúde sobre as mortes e internações hospitalares associadas a acidentes de trânsito em todos os municípios do Piauí. Recorreu-se também aos dados de frota de veículos licenciados e do Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), ambos mantidos e divulgados pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN).

1.3 Descrição dos métodos aplicados

O levantamento foi estruturado em três eixos: (i) arcabouço legal e institucional da segurança viária; (ii) ações do poder público com impacto no tema; e (iii) análise de dados secundários. A delimitação

dos dois primeiros objetivos foi apoiada por revisão documental e reuniões técnicas com representantes do TCE-PI e gestores locais, que ajudaram a mapear normas, competências e iniciativas relevantes.

Para o eixo analítico, foram integradas bases de dados públicas nacionais: Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), Sistema de Informações Hospitalares (SIH), Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES), SENATRAN e RENACH. A partir dessas fontes, construíram-se indicadores de mortalidade, morbidade, frota e condutores por 100 mil habitantes, com e sem padronização etária. Utilizou-se como base populacional as estimativas intercensitárias do DATASUS, com recortes por município, sexo e faixa etária.

As análises foram realizadas por meio de ferramentas de *“Business Intelligence”*, permitindo identificar padrões temporais, modais, espaciais e sociodemográficos, além de cruzamentos entre local de residência, ocorrência e atendimento.

1.4 Principais Conclusões

A presente ação de controle evidenciou que a segurança viária no Piauí é um problema público relevante, com impacto sobre a saúde e a gestão pública, um reflexo da baixa adesão dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, acompanhado da ausência de instrumentos de planejamento local que indicam fragilidade na condução do tema.

A legislação de trânsito, composta pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pelas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e do Conselho Estadual de Trânsito - CENTRANS, e pelas normas municipais. Tais normativos desempenham um papel fundamental na segurança viária ao estabelecer um sistema normativo compartilhado entre União, Estados e Municípios, que objetivam a prevenção de acidentes, a redução de riscos e a proteção da vida dos usuários do sistema viário.

Sobre as políticas públicas voltadas à prevenção e à segurança do trânsito empreendidas pelo governo do Estado do Piauí, foram identificadas ações educativas, de fiscalização e de uso de dados. Na área de educação no trânsito, as campanhas “Ciranda Educativa de Trânsito” e o “Maio Amarelo” têm o objetivo de promover a conscientização da segurança no trânsito, desde a infância até o público em geral. Na área de fiscalização, operações como “Rota Segura” e “Porteira Fechada” visam combater infrações graves no trânsito, como alcoolismo ao volante, a condução de veículos sem habilitação, o não uso de capacete por condutores de motocicletas e a presença de animais soltos nas vias. Na área de uso e análise de dados, identificou-se a iniciativa intitulada “Observatório do Trânsito” que objetiva a realização de monitoramento contínuo de acidentes no trânsito no estado.

A combinação das ações de educação, fiscalização e uso inteligente de dados têm o potencial de contribuir positivamente para um modelo de gestão mais segura, com reflexos na redução do número de acidentes com vítimas fatais.

Complementando essas políticas, outras ações foram implementadas pelo governo estadual, como o fornecimento gratuito de capacetes no âmbito do programa “CNH Social” e isenções fiscais para o licenciamento de motocicletas de até 170 cilindradas. Essas ações buscam promover a capacitação, regularização e a proteção dos condutores de motocicletas. Já as ações de isenção parcial do ICMS para o óleo diesel utilizado pelos ônibus do transporte coletivo municipal e a tarifa zero no metrô de Teresina visam incentivar o uso de transporte público, com potencial de reduzir o tráfego de veículos particulares nas ruas e a possível redução dos acidentes.

A isenção fiscal para o licenciamento de motocicletas e o programa “CNH Social”, ainda que tenham o propósito de promover a legalização das motocicletas e a capacitação dos motociclistas, também representam um estímulo para o aumento do uso de motocicletas que, se não acompanhado de fiscaliza-

ção adequada e ações educativas contínuas, pode agravar os indicadores de violência no trânsito envolvendo esse tipo de veículo.

As análises dos dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) e do Sistema de Informação Hospitalar (SIH) do Sistema Único de Saúde (SUS) revelaram padrões claros no estado do Piauí relacionados à questão da segurança viária: predominância de vítimas do sexo masculino; maior ocorrência de óbitos e internações nos finais de semana; envolvimento expressivo de motociclistas; e concentração dos atendimentos no Hospital de Urgência de Teresina, que também recebe elevada demanda de outros estados, sobretudo do Maranhão.

Além disso, os indicadores sugerem que, apesar da expansão da frota e da habilitação, as taxas de mortalidade passaram a crescer a partir de 2022, após um período de queda iniciado em 2015.

Por fim, a distribuição desigual de leitos hospitalares entre as macrorregiões indicou uma centralização da assistência na capital do estado e reforça a importância da cooperação entre estado e municípios na assistência às vítimas de acidentes de trânsito.

2 Introdução

2.1 Decisão que autorizou o levantamento e as razões que a originaram

Esta ação de controle encontra-se autorizada pela Portaria de Fiscalização nº 477, de 23 de junho de 2025, publicada no Diário Oficial Eletrônico nº 114/25, de 24 de junho de 2025.

O tema também se encontra listado no Plano Anual de Controle Externo - PACEX 2025/2026 do TCE-PI, aprovado no expediente nº 018/2025-E, Sessão Plenária Ordinária nº 004/2025, publicado no Diário Oficial Eletrônico de 14 de março de 2025 (sexta-feira) - Edição nº 047/2025.

O presente trabalho encontra-se contemplado na área temática “Urbanismo e Habitação” e na linha de atuação 82 “Fiscalizar as ações governamentais voltadas à segurança viária nos grandes centros urbanos”.

2.2 Identificação do objeto

O presente levantamento foi realizado pela Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano (DFINFRA), por meio da 1ª Divisão, e tem como objeto a análise da segurança viária no estado do Piauí, com especial ênfase na busca de uma compreensão das causas que levam a internações hospitalares e óbitos decorrentes de acidentes de transporte terrestre.

A segurança viária integra um conjunto de responsabilidades atribuídas aos entes federativos pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei Nº 9.503/1997, sendo considerada um componente essencial das políticas públicas voltadas à mobilidade urbana, saúde e proteção à vida. Nesse contexto, a municipalização do trânsito, o planejamento urbano e a gestão dos equipamentos públicos de atendimento emergencial se articulam para compor um campo de atuação estratégica.

Dessa forma, constitui objeto desta ação de controle a avaliação dos fatores institucionais, operacionais e epidemiológicos relacionados à segurança viária no território piauiense, com base na análise normativa, levantamento de ações do poder público e cruzamento de bases de dados secundárias que permitam caracterizar a magnitude e a distribuição dos acidentes de transporte, das vítimas e da infraestrutura de atendimento disponível nos municípios do Estado do Piauí.

2.3 Objetivo e escopo do levantamento

A segurança viária é um tema que impõe desafios crescentes à administração pública, especialmente diante do aumento da motorização, da sobrecarga dos serviços de urgência e da elevada mortalidade associada aos acidentes de transporte. Nesse cenário, torna-se essencial compreender os fatores que estruturam o problema e identificar caminhos para indução de políticas públicas eficazes na promoção da segurança viária.

Com esse propósito, a presente ação de controle foi instruída pela 1ª Divisão da Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano (DFINFRA), com base em análise normativa, ações executivas e exploração de bases públicas de dados, sendo estruturado em três grandes objetivos:

Objetivo 1. Identificar o arcabouço legal e institucional das políticas públicas de segurança viária no Brasil e no Piauí, com ênfase na atribuição dos entes federativos, no processo de municipalização do trânsito e na organização da governança local;

Objetivo 2. Mapear as principais ações e iniciativas executadas pelo poder público estadual e municipal que influenciam direta ou indiretamente a segurança viária no território piauiense;

Objetivo 3. Levantar e analisar bases de dados públicas disponíveis sobre mortalidade e morbidade relacionados a acidentes de trânsito, frota de veículos e condutores habilitados, de modo a subsidiar diagnósticos e a construção de indicadores para o controle e o planejamento da segurança viária.

2.4 Fiscalizações anteriores

Não foram realizadas fiscalizações anteriores acerca das políticas públicas de combate à violência no trânsito.

2.5 Declaração

Este trabalho foi conduzido em conformidade com as Normas Internacionais das Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI), bem como as Normas de Auditoria do Setor Público (NBASP).

As ISSAI's foram incorporadas ao ambiente institucional brasileiro através da sua tradução e adaptação à estrutura NBASP com o objetivo de assegurar um padrão metodológico aceito internacionalmente (NBASP 12/001).

2.6 Métodos utilizados e limitações

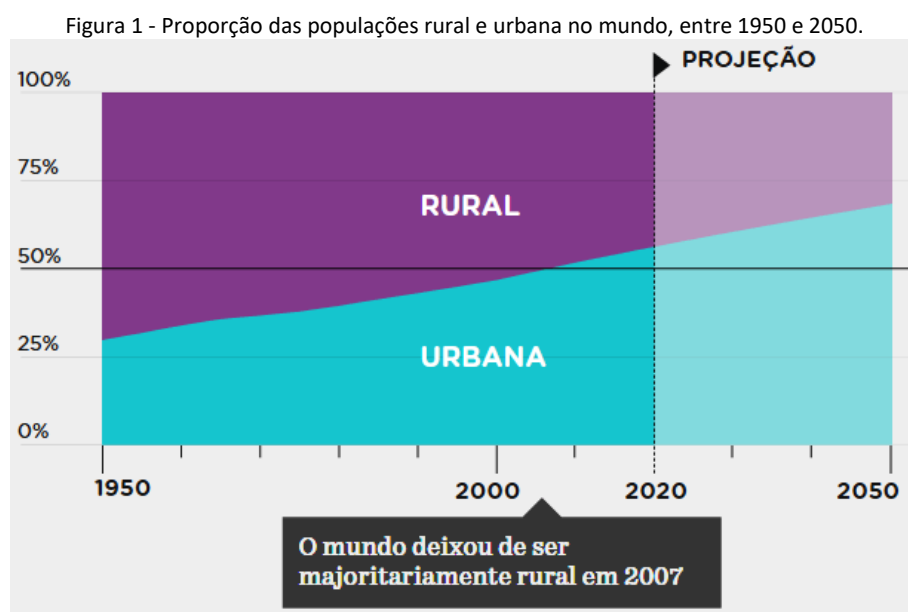
O levantamento baseou-se na análise documental, em reuniões técnicas com órgãos de controle e gestores locais, e na exploração de bases de dados públicas nacionais, como Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM, Sistema de Informações Hospitalares - SIH, Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e Base de Frota Licenciado por UF - SENATRAN. Os dados foram tratados por meio de ferramentas de Business Intelligence, com construção de indicadores por município, faixa etária, sexo e modal de transporte.

Entre as limitações observadas, destacam-se a ausência de campos padronizados sobre local do acidente, inconsistências na identificação do modal de transporte e preenchimento incompleto de variáveis como raça/cor e estado civil. Além disso, a ausência de documentação técnica detalhada sobre os critérios de definição dos acidentes no SIH exigiu inferências metodológicas com base na aderência aos dados do TabNet (Interface de consulta desenvolvida pelo Departamento de Informática do SUS - DATA-SUS).

3 Visão geral do objeto

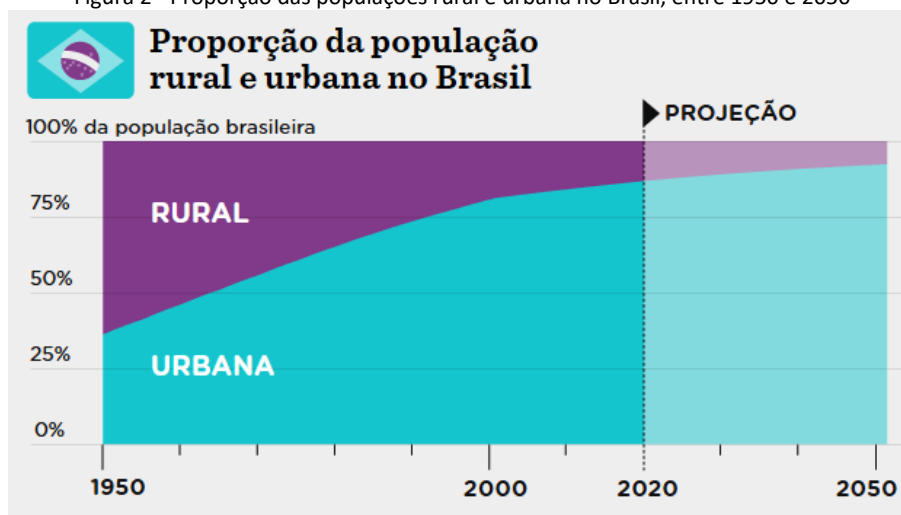
Nas últimas décadas, o mundo tem testemunhado um processo acelerado de urbanização, com impactos profundos sobre a forma como as cidades se estruturam. De acordo com dados da Organização das Nações Unidas (ONU), publicados em julho de 2022, mais de 56% da população mundial vive atualmente em áreas urbanas, proporção que deve chegar a cerca de 70% até 2050. No Brasil, esse fenômeno é ainda mais acentuado: aproximadamente 87% da população já reside em centros urbanos, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). Esse crescimento urbano acelerado impõe enormes desafios às cidades, especialmente no que se refere à acessibilidade e mobilidade urbana.

A concentração populacional em áreas urbanas amplia a demanda por infraestrutura de transporte eficiente, inclusiva e sustentável. Muitas cidades, tanto em países desenvolvidos quanto em desenvolvimento, ainda enfrentam grandes obstáculos para garantir os direitos básicos de acessibilidade e mobilidade urbana. A falta de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, transporte público ineficiente, desigualdades no acesso ao espaço urbano e a priorização histórica do transporte motorizado individual são apenas alguns dos problemas que afetam negativamente a qualidade de vida urbana. As Figura 1 e Figura 2 a seguir, mostra o crescimento da população urbana em relação à rural, desde o ano de 1950, considerando uma projeção até o ano de 2050.



Fonte: Nexo Jornal, citando World Population Prospects da ONU. (Link para matéria: <https://www.nexojornal.com.br/grafico/2020/12/14/a-populacao-rural-e-urbana-no-mundo-segundo-a-onu>).

Figura 2 - Proporção das populações rural e urbana no Brasil, entre 1950 e 2050



Fonte: Nexo Jornal, citando World Population Prospects da ONU. (Link para matéria: <https://www.nexojornal.com.br/grafico/2020/12/14/a-populacao-rural-e-urbana-no-mundo-segundo-a-onu>).

Uma das consequências dessa realidade, é o grande número de acidentes de trânsito que ocorre anualmente em todo o mundo. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito, com muitas mais sofrendo lesões não fatais que podem levar a deficiências de longo prazo.

Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes e ferimentos em todo o mundo. Embora os índices estejam diminuindo nos países desenvolvidos, o número de vítimas fatais continua crescendo em muitas nações de baixa e média renda. Nesses países, acontecem 90% das mortes no trânsito, apesar de terem apenas 54% da frota veicular mundial (Manual – Segurança Viária Urbana, 2017). Os acidentes de trânsito são a principal causa de morte, no mundo todo, entre a faixa etária dos 15 aos 29 anos e a que mais mata crianças, sendo mais de 500 crianças mortas todos os dias em acidentes de trânsito (Manual – Segurança Viária Urbana, citando dados da OMS de 2015).

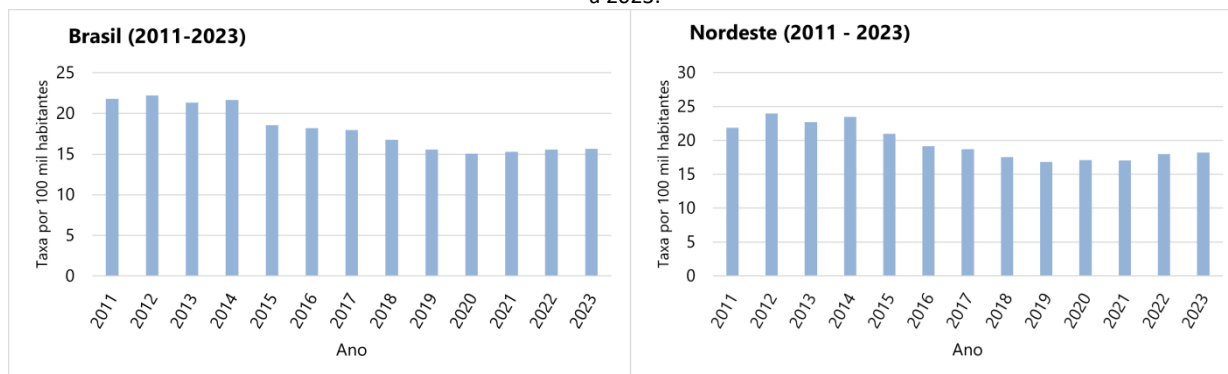
Nos países em desenvolvimento, a maioria das vítimas de acidentes de trânsito não são passageiros de veículos particulares, mas sim pedestres, ciclistas, motociclistas e outros usuários de transportes ativos. Além disso, a condução imprudente, a fiscalização ineficiente e a precariedade na regulamentação dos veículos tornam o transporte público, como ônibus e táxis, especialmente perigoso. A superlotação e a ausência de dispositivos de segurança aumentam ainda mais os riscos, resultando, muitas vezes, em acidentes com múltiplas vítimas fatais. Como a população de baixa renda depende majoritariamente de deslocamentos a pé, de bicicleta, motocicleta ou por meio do transporte coletivo, esses grupos acabam sendo os mais expostos e vulneráveis às consequências do trânsito inseguro.

Conforme dados da OMS, do ano de 2019, o Brasil apresentava uma taxa de 16,1 óbitos em acidentes de trânsito, por grupo de 100 mil habitantes. Essa taxa é bem superior as de países mais desenvolvidos como Portugal, Canadá, Itália e França com valores de 8,2; 5,3; 5,3 e 5,1, mortes em acidentes de trânsito, por grupo de 100 mil habitantes, respectivamente. Estudos mais recentes, de abril de 2024 (Modelo Preditivo de Óbitos no Trânsito Brasileiro), indicaram uma taxa prevista para 2023 de 17,05 óbitos em acidentes no trânsito, por grupo de 100 mil habitantes no Brasil. Essa realidade configura uma tendência de crescimento, entre os anos de 2019 e 2023, no total de óbitos no trânsito em todo país.

Os dados apresentados no estudo do Modelo Preditivo de Óbitos no Trânsito Brasileiro, mostraram que houve uma tendência de redução na taxa média de óbitos por 100 mil habitantes no país, entre os anos de 2014 e 2019, voltando a crescer nos anos de 2019 a 2023. A Região Nordeste seguiu a mesma tendência, mas com valores mais elevados, quando comparadas com as taxas médias nacionais de cada

ano. A Figura 3, a seguir, apresenta um recorte entre os anos 2011 e 2023, com as taxas de mortes no trânsito por grupos de 100 mil habitantes, no Brasil e na Região Nordeste.

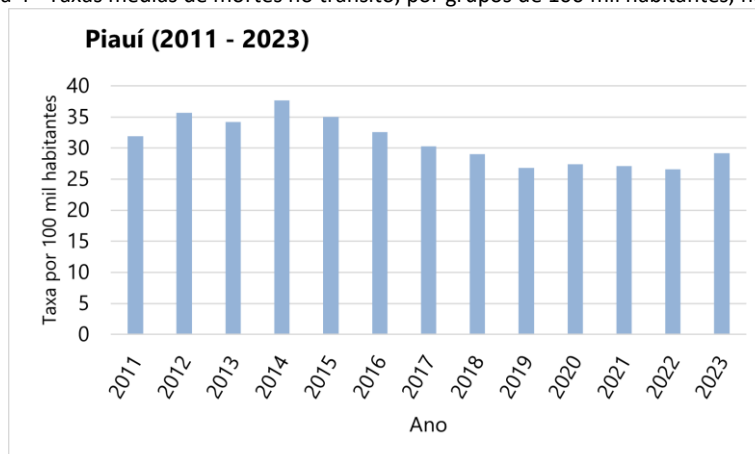
Figura 3 - Taxas médias de mortes no trânsito, por grupos de 100 mil habitantes, no Brasil e na Região Nordeste, nos anos de 2011 a 2023.



Fonte: DATASUS. Elaboração TCE – PI

A realidade do Estado do Piauí é ainda mais preocupante. Seguindo a mesma tendência nacional e da Região Nordeste, quanto a redução e crescimento da taxa média de mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes, o Piauí apresenta valores anuais significativamente mais elevados nessas taxas, quando comparados com as médias nacionais e da Região Nordeste. A Figura 4 a seguir, apresenta um recorte entre os anos 2011 e 2023, com as taxas de mortes no trânsito por grupos de 100 mil habitantes, no Piauí.

Figura 4 - Taxas médias de mortes no trânsito, por grupos de 100 mil habitantes, no Piauí.

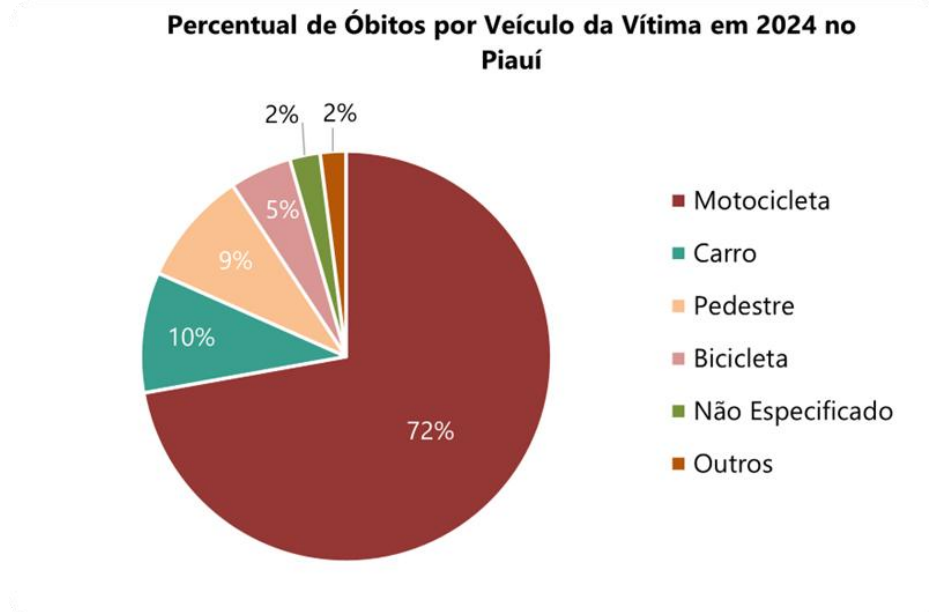


Fonte: DATASUS. Elaboração TCE – PI.

Um grupo bastante vulnerável aos acidentes de trânsito são os ciclistas e os motociclistas, especialmente estes últimos, pelo grande número destes veículos em circulação nas cidades. Nas últimas décadas, o número de motocicletas no Brasil cresceu significativamente, sobretudo em cidades médias e grandes. Esse aumento do número de motocicletas está claramente associado ao crescimento no número de acidentes de trânsito, tanto em volume quanto em gravidade. Esta realidade tem se mostrado bastante significativa no Estado do Piauí, trazendo resultados trágicos quanto ao grande número de acidentes envolvendo motocicletas, quando comparado com os demais meios de transporte.

A Figura 5, a seguir, apresenta o percentual de participação no número de óbitos dos principais meios de transportes envolvendo em acidentes de trânsito, no Estado do Piauí.

Figura 5 - Percentagem de óbitos dos principais meios de transportes envolvidos em acidentes de trânsito com óbito, no Piauí.



Fonte: Dados de Secretaria de Segurança Pública do Estado do Piauí. Elaboração TCE-PI.

Em 2004, as mortes no trânsito ocupavam o nono lugar entre os principais fatores de redução da expectativa de vida no mundo. Estimativas indicavam que, até 2020, essas fatalidades poderiam subir para a quinta posição (Manual - Segurança Viária Urbana, 2017 - Ministério da Econômica e de Desenvolvimento). O aumento de colisões e atropelamentos não compromete apenas o bem-estar social, a situação financeira das famílias das vítimas como também impõe elevados custos econômicos para as administrações estaduais e municipais com os tratamentos dos sequelados pelas ocorrências de trânsito.

Globalmente, os acidentes de trânsito geram um impacto econômico estimado em 518 bilhões de dólares. Nos países de alta renda, esses custos representam entre 1% e 2% do Produto Interno Bruto (PIB). Já nos países de baixa e média renda, o impacto é ainda mais severo, podendo atingir até 5% do PIB, refletindo as desigualdades na capacidade de resposta e prevenção dessas ocorrências (Manual – Segurança Viária Urbana, 2017 - Ministério da Econômica e de Desenvolvimento).

Com base em estudos, utilizando modelos matemáticos, a quantidade de óbitos no trânsito brasileiro foi de 34.691, no ano de 2023 (Modelo Preditivo de Óbitos no Trânsito Brasileiro, 2024). Considerando os custos associados às pessoas que foram à óbito por consequência de sinistros de trânsito, que englobam os custos pré-hospitalares, custos hospitalares, custos de perda de produção e custos de remoção, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), do Ministério do Planejamento e Orçamento do governo federal, chegou a uma estimativa do custo de óbitos no trânsito, no ano de 2023 de, aproximadamente, R\$ 25 bilhões, o que o teria correspondido a cerca de R\$ 730 mil por óbito (Modelo Preditivo de Óbitos no Trânsito Brasileiro, 2024).

Vários fatores contribuem para o elevado número de acidentes no trânsito, especialmente em países em desenvolvimento como o Brasil, se agravando a ainda mais nos estados do nordeste brasileiro, aí incluído o Estado do Piauí.

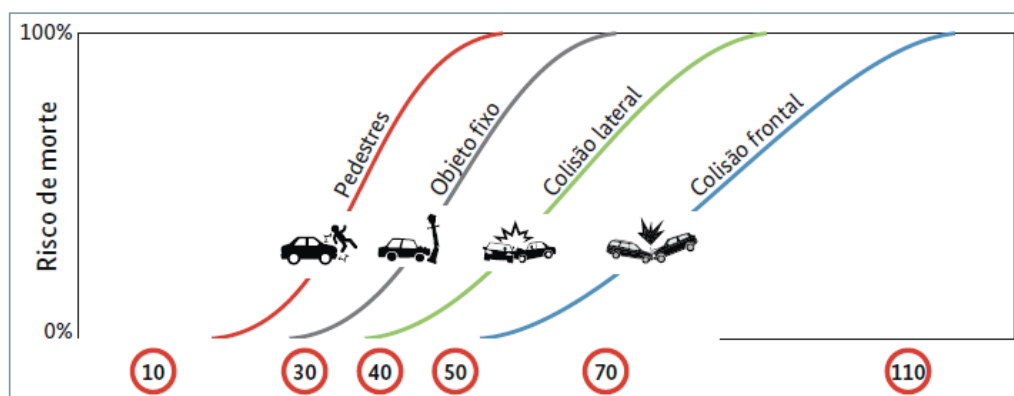
Para além das questões da falta de infraestrutura urbana adequada para a preservação de acidentes de trânsito e da crescente quantidade de motorização individual, existem outros fatores que contribuem para o aumento do número de acidentes de trânsito, como o aumento da velocidade média, dirigir sob influência de álcool, a não utilização de cinto de segurança e cadeirinha para crianças, veículos com baixo grau de segurança, direção desatenta, a não utilização de capacete, no caso de ciclistas e motociclistas, e a falta de cuidados adequados no pós acidente.

O limite de velocidade em vias urbanas é um fator importante para a segurança dos pedestres, mas precisa ser definida de forma adequada para que seja obedecida pelos usuários de veículos. Quando o desenho ou a configuração de uma via favorece o trânsito em alta velocidade, a simples definição de um limite de velocidade não é suficiente para garantir que os motoristas irão reduzir a velocidade. É essencial que os limites de velocidade estejam alinhados com a função da via e com o perfil dos usuários que ela naturalmente atrai. Vias muito largas, ainda que tenham a sinalização de limites de velocidade baixa e faixas para a travessia, é sempre um risco para os pedestres, pois a vocação da via é de velocidades altas.

O excesso de velocidades ou velocidades inadequadas para as vias são infrações de trânsito muito comuns. Existem evidências de que o risco de uma colisão e a gravidade das consequências aumentam enormemente em relação à velocidade.

A Figura 6, a seguir, mostra o impacto da velocidade na taxa de mortalidade para diferentes tipos de acidentes viários. O risco de morte aumenta com a velocidade para cada tipo de colisão.

Figura 6 - Taxa de óbitos por tipo de colisão, associada ao aumento de velocidade.



Fonte: Manual – Segurança Viária Urbana, 2017.

Considerando os diversos fatores que contribuem para os acidentes de trânsito, como dirigir sob a influência de álcool, não utilizar o cinto de segurança ou cadeirinha infantil, conduzir veículos com baixo nível de segurança, usar o celular ao volante e a falta do uso de capacete por ciclistas e motociclistas, muitos desses problemas podem ser resolvidos ou, ao menos, mitigados por meio de uma fiscalização mais eficaz, sem que haja necessidade de grandes investimentos em infraestrutura.

Dessa forma, cabe às administrações estaduais e municipais realizar estudos que embasem ações direcionadas à redução dos acidentes de trânsito em seus territórios, com atenção especial aos grupos mais vulneráveis, como os motociclistas, que representam o maior percentual de vítimas fatais ou com sequelas graves.

As estratégias de prevenção de acidentes no trânsito devem incluir o planejamento da infraestrutura viária urbana com base em critérios de engenharia e na antecipação do crescimento e expansão das áreas urbanas, conforme previsto nos planos diretores municipais. Também é fundamental promover ações educativas, que conscientizem os usuários sobre as regras e comportamentos seguros no trânsito, reforçando o papel da administração pública nesse processo.

Ações pontuais, como a instalação de radares e lombadas eletrônicas, implantação de faixas exclusivas e ciclovias, melhoria da sinalização, campanhas permanentes de conscientização voltadas a todos os usuários do trânsito, cursos de capacitação, distribuição de equipamentos de segurança, aumento da presença de agentes nas vias e análise de dados para identificação de pontos críticos e planejamento de intervenções, podem ser adotadas por estados e municípios. Tais medidas, apesar de demandarem inves-

timentos relativamente baixos, têm potencial significativo para contribuir com a redução dos acidentes de trânsito.

4 Objetivo 1 - Identificar o arcabouço legal relacionado às políticas de segurança viária.

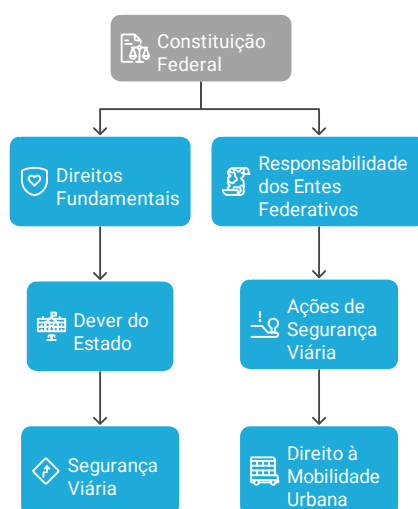
4.1 Como a Constituição Federal aborda o tema da segurança viária?

A Constituição Federal aborda a segurança viária tanto de forma indireta quanto direta. Indiretamente, os direitos fundamentais à vida (Art. 5º) e à saúde (Art. 196) impõem ao Estado o dever de garantir condições seguras de circulação, prevenindo mortes no trânsito e reduzindo riscos de doenças ou sequelas graves decorrentes de acidentes.

De forma direta, a CF/88 atribui aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, por meio de seus órgãos e agentes executivos, a responsabilidade pela segurança viária, visando preservar a ordem pública e proteger pessoas e patrimônios nas vias públicas. A segurança viária inclui ações de educação, engenharia, fiscalização e outras atividades previstas em lei, garantindo ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente (art. 144, §10). A Figura 7, a seguir, mostra os deveres dos entes federados e o direito dos cidadãos à segurança viária.

Figura 7 - Dever dos entes federados sobre segurança viária.

Papel dos Entes Federados na Segurança Viária



Fonte: TCE/PI / Com auxílio de Inteligência Artificial.

4.2 Como os normativos infraconstitucionais disciplinam o tema da segurança viária?

O Código Brasileiro de Trânsito (CBT), criado pela Lei nº 9.503/1997, regulamenta as diretrizes constitucionais sobre mobilidade e segurança no trânsito, estabelecendo a responsabilidade compartilhada entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios. O CBT institui o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que organiza os órgãos e entidades responsáveis pelo planejamento, normatização, fiscalização, educação e operação do trânsito em todo o país, buscando garantir que o trânsito seja seguro para todos.

No âmbito federal, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) exerce a função de normatizar e orientar o funcionamento do SNT, definindo as regras e diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Já a Polícia Rodoviária Federal (PRF) atua na fiscalização e controle nas rodovias federais, prevenindo acidentes

e combatendo infrações. Nos Estados, os Conselhos Estaduais de Trânsito (CENTRANS) replicam essas funções, adaptando normas e acompanhando a aplicação da legislação para assegurar a segurança viária em âmbito estadual.

Os Municípios, por sua vez, têm competência para legislar sobre assuntos de interesse local, como a regulamentação do trânsito urbano, a instalação de sinalização e a fiscalização nas vias municipais. Assim, o arcabouço legal composto pelo CBT, pelas resoluções do CONTRAN e dos CENTRANS, e pelas legislações municipais cria um sistema integrado que padroniza comportamentos, promove a fiscalização, a educação e intervenções técnicas, contribuindo para a prevenção de acidentes e a proteção da vida nas vias públicas.

4.3 Quais instrumentos de planejamento municipal abordam o tema da segurança viária?

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) atribui aos municípios a responsabilidade de cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito dentro de sua jurisdição. Para isso, os órgãos executivos municipais devem planejar, regulamentar e operar o trânsito local, incluindo ações voltadas à circulação segura de veículos, pedestres, ciclistas e animais. Também lhes cabe implantar e manter a sinalização viária, coletar dados estatísticos sobre acidentes, realizar estudos sobre suas causas e colaborar com o policiamento ostensivo de trânsito.

Para exercer plenamente essas competências, os municípios devem integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), o que exige estrutura mínima nas áreas de engenharia de tráfego, educação para o trânsito e fiscalização. Isso inclui a criação de um órgão executivo de trânsito municipal, agentes capacitados para autuar e aplicar penalidades, além da instalação de uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) para garantir o direito de defesa dos cidadãos.

Mesmo sem integração formal ao SNT, os municípios devem adotar instrumentos de planejamento urbano que contemplem a segurança viária. O Plano Diretor Municipal é essencial nesse contexto, pois orienta o desenvolvimento urbano com foco em infraestrutura viária segura, mobilidade sustentável e uso racional do solo. Outro instrumento fundamental é o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes ou integrantes de regiões metropolitanas ou que pertençam a áreas de interesse turístico. Nesse instrumento, pode ser implementadas ações como ciclovias, calçadas acessíveis, melhorias no transporte público, sinalização e integração com o Plano Diretor Municipal. A Figura 8, a seguir, mostra uma visão geral do arcabouço legal da segurança viária no Brasil.

Figura 8 - Legislação e entidades envolvidas na segurança viária no Brasil.

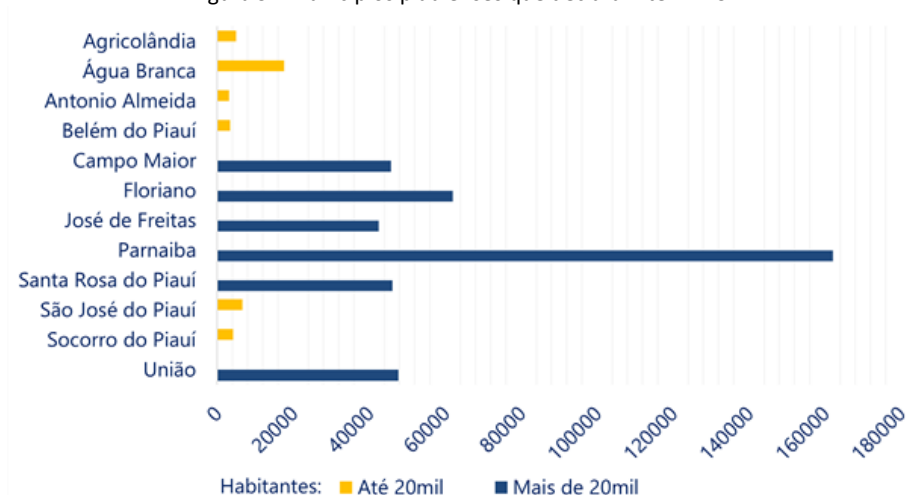


Fonte: TCE/PI com uso de ferramenta de Inteligência Artificial.

4.4 Quais municípios piauienses possuem Plano de mobilidade (PMDUS)?

No Estado do Piauí, dos 224 municípios existentes, apenas 12 (equivalente a 5,4%) declararam, por meio do Índice de Efetividade da Gestão Municipal (IEGM-2024), possuir um Plano de Mobilidade Urbana Municipal (PMUM). Em relação à integração ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), ou à chamada municipalização do trânsito, apenas 14 municípios realizaram essa adesão, o que representa 6,3% do total. As Figura 9 e Figura 10 a seguir, ilustram essa cena.

Figura 9 - Municípios piauienses que declaram ter PMUM.



Fonte: IEGM/Preparação TCE/PI.

Figura 10 - Municípios piauienses que integrados ao SNT.

Municípios	Data da (o) Portaria/Ofício
Campo Maior	12/09/2007
Canto do Buriti	01/03/2012
Corrente	19/04/2010
Esperantina	07/11/2018
Florianópolis	03/10/2003
Oeiras	05/08/2024
Parnaíba	19/03/2004
Picos	28/09/2007
Piracuruca	20/11/2014
Piripiri	27/05/2005
São Raimundo Nonato	04/07/2013
Teresina	07/10/1998
Uruçuí	08/06/2006
União	27/11/2024

Fonte: SENATRAN – Ministério dos Transportes.

5 Objetivo 2 – Identificar as Ações Estaduais e Municipais que influenciam na segurança viária.

Esse objetivo busca identificar as ações do poder público – em âmbito federal, estadual e municipal – que podem afetar a segurança viária no Território do Piauí, como políticas, programas, investimentos e estrutura institucional.

5.1 Adesão do Piauí ao PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

Em julho de 2022, o Estado do Piauí aderiu oficialmente ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), por meio do Decreto Estadual nº 21.409/2022. Essa adesão demonstra o comprometimento do Estado com as metas nacionais de segurança viária, buscando reduzir os índices de acidentes e vítimas no trânsito. Para coordenar essa política pública, o governo instituiu um Grupo Técnico (GT), com funções consultivas, propositivas, deliberativas e executivas, cuja composição foi formalizada pelo Decreto nº 21.489/2022.

O Grupo Técnico reúne representantes de órgãos estratégicos, como CE-TRAN, DETRAN, DER, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, SSP-PI, SESAPI, SEDUC, SEINFRA, SE-TRANS e o Ministério Público Estadual. A atuação integrada desses órgãos visa promover ações coordenadas nas áreas de educação para o trânsito, fiscalização, engenharia de tráfego, saúde e gestão de dados. Com isso, o Estado se compromete com a segurança viária, a preservação da vida e a construção de um trânsito mais seguro e humano.

5.1.1 O que é o PNATRANS?

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614/2018, tem como principal objetivo reduzir em pelo menos 50% os índices de óbitos no trânsito no Brasil, com base nos dados de 2018. Essa política pública nacional busca enfrentar os altos índices de mortalidade no trânsito, estabelecendo metas de redução tanto por grupo de habitantes quanto por grupo de veículos. O plano está alinhado aos compromissos internacionais da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, promovida pelas Nações Unidas.

O PNATRANS define que cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecer metas específicas para cada Estado e o Distrito Federal, com base em propostas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CENTRAN), do CONTRADIFE (no caso do DF) e da Polícia Rodoviária Federal. A lei também obriga que os entes federativos apresentem anualmente metas de redução, acompanhadas de relatórios analíticos sobre os resultados alcançados e planos de ação com projetos, programas e orçamentos. Essa exigência fortalece o compromisso das unidades federativas com a segurança viária e a preservação de vidas no trânsito. A Figura 11, a seguir, mostra uma representação do caminho a ser seguido para o atingimento dos objetivos do PNATRANS.

Figura 11 - Avançando na Segurança Viária no Brasil.



Fonte: TCE/PI com uso de ferramenta de Inteligência Artificial.

5.1.2 Qual a meta e como o Piauí tem evoluído?

Com a adesão ao PNATRANS em julho de 2022, o Estado do Piauí assumiu o compromisso de reduzir em pelo menos 50% as mortes no trânsito até 2030. Para alcançar essa meta, o governo estadual tem promovido ações articuladas com os municípios, como o programa “Pacto pelo Piauí”, lançado em duas fases (novembro de 2024 e março de 2025). Um dos eixos centrais desse pacto é o “Pacto pela Segurança e Trânsito”, que visa engajar os municípios por meio da assinatura de um termo de compromisso, promovendo parcerias para desenvolver ações locais de prevenção, educação e infraestrutura de segurança viária.

Além disso, o Estado lançou o programa “Pacto pela Ordem”, coordenado pela Secretaria de Segurança Pública, com foco específico em ações de fiscalização e repressão a condutas de risco no trânsito. Entre as medidas estão operações policiais para coibir direção perigosa, crimes de trânsito e a apreensão de veículos utilizados de forma irregular. Essas iniciativas reforçam o esforço do Piauí para avançar na implementação do PNATRANS e reduzir, de forma consistente, os acidentes e vítimas fatais nas vias estaduais.

5.2 Adesão municipal ao “Pactos Pelo Piauí - Segurança e Trânsito”

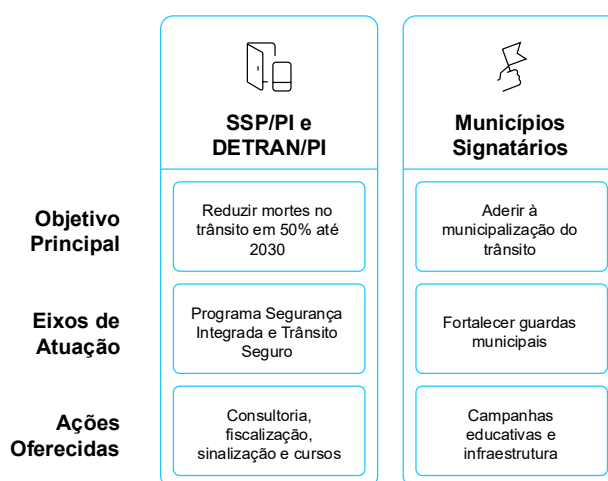
O Programa “Pacto pelo Piauí – Segurança e Trânsito”, lançado em março de 2025, tem como objetivo central reduzir em, pelo menos, 50% as mortes no trânsito no Estado até 2030, além de melhorar os índices relacionados a sinistros em comparação com outros estados. A estratégia envolve parcerias com os municípios, que devem assinar um Termo de Adesão para oficializar o compromisso mútuo com as metas e ações propostas pelo programa.

O pacto é operacionalizado por meio da Secretaria de Segurança Pública do Piauí (SSP/PI) e do DETRAN/PI, que oferecem aos municípios dois eixos de atuação: o Programa Segurança Integrada, com ações como apoio à implantação de Guardas Municipais e operações de trânsito para recuperar veículos e celulares roubados e o Programa Trânsito Seguro, que inclui consultoria em gestão de trânsito, reforço na fiscalização, melhorias na sinalização e oferta de cursos educativos. Em contrapartida, os municípios signatários devem aderir à municipalização do trânsito, fortalecer suas guardas municipais, realizar campanhas educativas e garantir infraestrutura para educação e fiscalização de trânsito (Termo de Adesão ao Pacto Pelo Piauí, Cláusula Segunda).

Até maio de 2025, segundo o DETRAN/PI, mais de 50 municípios já haviam aderido ao pacto, conforme informou o próprio órgão em 04/05/2025 (evento na Escola Piauiense de Trânsito). No entanto, o avanço da municipalização do trânsito ainda é limitado no Estado: apenas 14 dos 224 municípios piauienses foram identificados como tendo iniciado ou concluído esse processo. Mesmo entre esses, alguns ainda não possuem estrutura mínima para gerir o trânsito local, como um órgão executivo específico, evidenciando os desafios para a efetivação plena das políticas de segurança viária no âmbito municipal. A Figura 12, a seguir, mostra os objetivos e ações do Estado e dos municípios signatários do Pacto.

Figura 12 - Objetivos e ações do Estado e dos municípios signatários do Pacto.

Pacto pelo Piauí - Segurança e Trânsito



Elaboração: TCE-PI.

5.3 Políticas Estaduais com Impacto na Segurança Viária

5.3.1 Isenção do Licenciamento e IPVA para motocicletas

Diante do alarmante dado de que mais de 75% das vítimas fatais em acidentes de trânsito no Piauí em 2024 não possuíam Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o Governo do Estado lançou o programa CNH Social como estratégia de promoção da segurança viária. A iniciativa é coordenada pelo DE-

TRAN/PI em parceria com a SEDUC e a SEPLAN, e prevê a emissão gratuita de 10 mil CNH's por ano, com a meta de atingir 60 mil carteiras até 2030. O foco do programa é atender estudantes da rede pública estadual, residentes em municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, buscando qualificar condutores e reduzir acidentes provocados por motoristas não habilitados.

Além disso, o governo estadual adotou medidas fiscais voltadas ao público de motociclistas, que representam grande parte dos condutores no Estado. Em 2023, foi sancionada a Lei Estadual nº 7.995/2023, que isentou do pagamento de IPVA as motocicletas de até 170 cilindradas beneficiando mais de 523 mil veículos dessa categoria. A medida teve como objetivo facilitar a regularização dos veículos e incentivar a legalidade no trânsito, contribuindo para a segurança e o controle da frota.

Complementarmente, a mesma lei também ofereceu um desconto de até 90% nas dívidas de IPVA, taxas, licenciamento e multas anteriores a 2023, desde que o pagamento fosse feito à vista. Essas ações, somadas à CNH Social, refletem uma política pública integrada de segurança viária, inclusão social e regularização de condutores e veículos, com potencial impacto na redução da acidentalidade e na preservação de vidas nas estradas e vias urbanas do Estado.

5.3.2 Programa CNH Social

O programa “CNH Social”, lançado pelo Governo do Piauí, inclui uma importante iniciativa de segurança viária: além da formação gratuita para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), também contempla o fornecimento de capacetes aos alunos da rede pública estadual que concluírem o processo de habilitação. O capacete, principal equipamento de proteção para motociclistas, é entregue como parte da estratégia de formar condutores conscientes e equipá-los adequadamente. A meta do programa é atender 60 mil beneficiários até 2030, contribuindo para a redução do número de sinistros de trânsito no estado.

Apesar dos avanços, há um ponto de atenção: enquanto o programa CNH Social e distribuição de capacetes promove educação e proteção no trânsito, medidas como a isenção do IPVA para motocicletas de até 170 cilindradas e o desconto de até 90% em dívidas anteriores podem estimular o aumento da frota de motos em circulação. Esse crescimento, se não acompanhado de fiscalização e educação contínua, pode gerar risco de aumento nos índices de acidentes, especialmente se os novos condutores não adotarem comportamentos seguros. Assim, a eficácia das ações do governo dependerá do equilíbrio entre incentivos à regularização e investimentos contínuos em segurança e fiscalização viária. A Figura 13, a seguir, mostra a participação de motocicletas no trânsito de Teresina.

Figura 13 - Motocicletas no trânsito de Teresina.



Fonte: Cidadeverde.com (03/02/2023).

5.3.3 Isenção Diesel para Transporte Público

Como política de incentivo ao transporte público, o Governo do Estado do Piauí concedeu uma redução de 50% no ICMS sobre o óleo diesel utilizado pelos ônibus do transporte coletivo municipal de Teresina. A medida foi viabilizada com a aprovação do Projeto de Lei Ordinária nº 10/2023, encaminhado pelo Executivo e aprovado pela Assembleia Legislativa em março de 2023.

A redução foi formalizada por meio do Decreto nº 22.113, de 30 de maio de 2023, que alterou dispositivos do Decreto nº 21.866/2023. A norma estabelece que o benefício fiscal será aplicado, exclusivamente, ao combustível destinado ao transporte coletivo de passageiros, garantindo que a medida atenda diretamente ao objetivo de fortalecer o transporte público urbano e tornar o serviço mais acessível à população.

5.3.4 Tarifa Zero Metrô Teresina

Como parte da política de incentivo ao transporte coletivo, o Governo do Estado do Piauí implantou a tarifa zero no metrô de Teresina, com base na Lei Orçamentária Anual (LOA) aprovada pela Assembleia Legislativa e em vigor desde janeiro de 2025. Segundo informações do próprio governo, a medida gerou um aumento superior a 40% na demanda pelo metrô. Paralelamente, foi anunciado um investimento de R\$ 527 milhões para a ampliação e modernização do sistema metroviário, incluindo duplicação de linhas, construção e renovação de estações, além da aquisição de três novos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT's).

Tanto a tarifa zero no metrô quanto a redução de 50% no ICMS sobre o diesel para ônibus urbanos visam fortalecer o uso do transporte público em Teresina. Enquanto a gratuidade no metrô tem impacto direto na adesão popular, o incentivo fiscal aos ônibus pode diminuir os custos operacionais, permitindo eventual redução de tarifas. Ambas as iniciativas favorecem a mobilidade urbana acessível e segura, contribuindo para a diminuição do número de veículos particulares nas ruas e, consequentemente, reduzindo os riscos de acidentes e os impactos ambientais do trânsito intenso. A Figura 14, a seguir mostra o metrô de Teresina.

Figura 14: Metrô de Teresina – Estação Dirceu.



Fonte: Site GP1 (publicado em 28/12/2025).

5.3.5 Fiscalização e Controle Estadual no Trânsito

As ações de fiscalização e controle do trânsito, promovidas pelo Governo do Estado do Piauí, têm como foco a redução de acidentes e o fortalecimento da segurança viária. Nesse contexto, destacam-se iniciativas que envolvem a educação e a conscientização da população. Entre elas, estão programas como a Ciranda Educativa de Trânsito, que atende crianças de 4 a 8 anos nas escolas públicas de Teresina, ensinando comportamentos seguros de forma lúdica, e o Maio Amarelo, campanha de alcance estadual voltada à promoção do respeito às normas de trânsito, com palestras, intervenções urbanas e seminários.

Na área da fiscalização, o governo tem implementado operações integradas para combater condutas perigosas no trânsito. A operação Rota Segura, coordenada pela Secretaria de Segurança Pública (SSP-PI), atua em frentes como o combate à embriaguez ao volante, direção sem habilitação e uso de motocicletas sem capacete, com resultados na redução de lesões no trânsito. Já a operação Porteira Fechada visa retirar animais soltos das rodovias estaduais e federais, uma causa significativa de acidentes fatais, especialmente em áreas rurais, responsabilizando os proprietários dos animais e promovendo ações de conscientização. As Figuras Figura 15 e Figura 16, a seguir mostram a campanha educativa Ciranda Educativa de Trânsito e a operação Rota Segura da SSP-PI.

Figura 15: Ciranda Educativa em escola



Fonte: Site do Governo do Estado (07/05/2025).

Figura 16: Operação Rota Segura - SSP/PI.



Fonte: Site da SSP/PI (03/06/2025).

Outra iniciativa importante é o Observatório do Trânsito da SSP/PI, lançado em março de 2025, que reúne e analisa dados sobre acidentes e óbitos no trânsito do estado. O sistema permite o acompanhamento detalhado mês a mês, com recortes por faixa etária, tipo de veículo e tipo de via, oferecendo uma base concreta para a formulação de políticas públicas e o direcionamento de ações mais eficazes nas áreas com maior incidência de sinistros.

Combinando ações de educação, fiscalização e uso inteligente de dados, o Piauí avança na construção de um modelo de gestão de trânsito mais seguro. As campanhas educativas promovem mudanças de comportamento desde a infância, enquanto as operações de fiscalização aumentam o cumprimento das leis de trânsito. O uso de informações estratégicas, por sua vez, permite respostas mais rápidas e direcionadas, compondo um conjunto de estratégias que pode contribuir significativamente para a diminuição dos acidentes e o fortalecimento da segurança viária em todo o Estado.

5.4 Investimentos Estaduais em Infraestrutura e Mobilidade Urbana

5.4.1 Pavimentação e Sinalização

Embora não haja um valor específico divulgado exclusivamente para a sinalização de rodovias, informações da mídia local dão conta de que o Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí (DER-PI)

realizou a renovação da sinalização horizontal e vertical em 297,40 km, com a recuperação dos dispositivos de sinalização desde placas, nova pintura e tachões, durante o ano de 2023. (<https://centralpiaui.com.br/noticias/geral/rodovias-do-territorio-vales-dos-rios-piaui-e-itaueiras-recebem-investimento>)

Sobre os investimentos em rodovias, realizadas pelo Governo do Estado em 2024, foi o projeto nos cerrados piauienses, resultado de uma Parceria Público-Privada (PPP), que contemplou 330 km de pavimentação e 263 km de recuperação. Essas obras incluem, além do asfaltamento, melhorias na sinalização horizontal e vertical, contribuindo para o aumento da segurança nas vias (<https://www.pi.gov.br/terceira-fase-da-obra-na-rodovia-transcerrados-chega-a-etapa-de-pavimentacao/>).

Desde acordo com a Secretaria de Planejamento do Piauí (SEPLAN), os investimentos estaduais em infraestrutura viária alcançaram R\$ 254 milhões em 2024, destinados à recuperação e conservação de estradas em todos os 12 territórios de desenvolvimento do Estado. Além disso, foram aplicados cerca de R\$ 552 milhões em obras de pavimentação com revestimento poliédrico e paralelepípedo nos 224 municípios piauienses. Somente na capital, Teresina, os investimentos em pavimentação poliédrica ultrapassaram R\$ 13 milhões, evidenciando o esforço do Estado em melhorar as condições de tráfego e mobilidade urbana e rural (<https://www.seplan.pi.gov.br/piaui-e-o-estado-que-mais-investiu-no-brasil-em-2024/>).

5.4.2 Expansão Metrô Teresina

Segundo informações do Governo do Estado, investimentos da ordem de R\$ 527 milhões estão sendo realizados na ampliação e modernização do Metrô de Teresina, com o objetivo de transformar o serviço metroviário da capital. O projeto prevê a duplicação das linhas ferroviárias, construção de novas estações, modernização das estações existentes e a aquisição de três novos Veículos Leve sobre Trilhos (VLT's). Com essas melhorias, a expectativa é que o número de passageiros transportados diariamente chegue a 50 mil.

Ainda segundo o governo estadual, a obra será realizada em duas etapas. A primeira fase, com investimento de R\$ 192 milhões, inclui a substituição dos dormentes e trilhos, reforma e construção das estações Itararé, Renascença, Frei Serafim e Alberto Silva, além do rebaixamento no cruzamento com a Avenida Higino Cunha. Na segunda etapa, que contará com um aporte de R\$ 237,9 milhões, será realizada a duplicação da linha ferroviária, a reforma das estações Matinha, Ilhotas, Boa Esperança e Parque Ideal e a construção das novas estações Mafuá, Piçarra e São João (<https://www.pi.gov.br/expansao-do-metro-de-teresina-preve-novas-estacoes-duplicacao-da-inha-e-vlts-modernos/>).

5.4.3 Investimentos em Infraestrutura Viária, via Repasses Federais

Em relação aos investimentos da União no ano de 2024 no estado do Piauí, o Governo Estadual anunciou a destinação de aproximadamente R\$ 600 milhões em recursos federais voltados para a infraestrutura rodoviária. De acordo com o Executivo estadual, as obras contemplam a duplicação de trechos de rodovias federais, além da construção de novos viadutos e pontes, tanto na capital quanto no interior do Estado.

Em Teresina, os principais investimentos incluem a construção de uma nova ponte sobre o Rio Poty, a edificação de um viaduto na Avenida José Francisco de Almeida Neto, principal via do bairro Dirceu, e o alargamento da Ponte Presidente Médici, também localizada sobre o Rio Poty. Esses projetos visam melhorar o fluxo de veículos, reduzir congestionamentos e aumentar a segurança viária na capital e nas demais regiões do Piauí (<https://www.pi.gov.br/para-quarta-investimentos-federais-em-infraestrutura-rodoviaria-no-piaui-somam-quase-r-600-milhoes/>).

5.5 Infraestrutura e Serviços Digitais do DETRAN-PI

5.5.1 Estrutura física para o processo de habilitação

O DETRAN-PI conta com uma estrutura física descentralizada para atender às demandas do processo de habilitação de condutores em todo o Estado. Em Teresina, além da sede central localizada na Avenida Gil Martins, no bairro Redenção, há postos de atendimento em pontos estratégicos como a Avenida João XXIII (Ladeira do Uruguai), nos bairros Tancredo Neves, Dirceu e no Espaço Cidadania, no Teresina Shopping. Essa distribuição facilita o acesso da população aos serviços, oferecendo comodidade e agilidade no atendimento (<https://www.pi.gov.br/detran-pi-inicia-atendimento-em-novo-espaco-do-teresina-shopping-no-dia-23>).

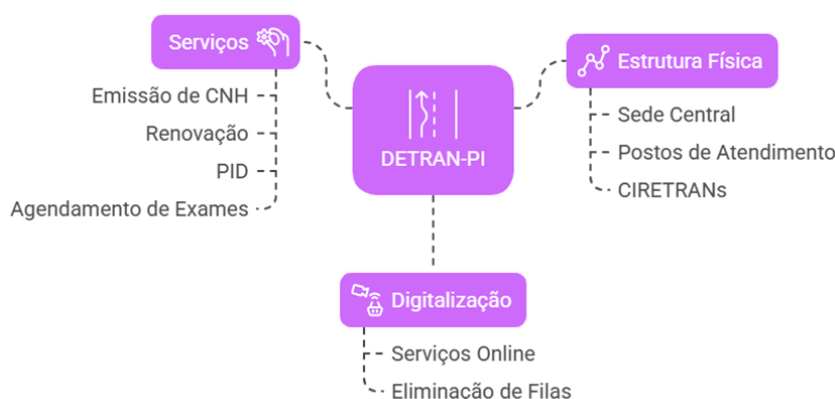
No interior do Estado, a cobertura é garantida por meio de 41 Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN's), espalhadas por diversas cidades. Essas unidades possibilitam a descentralização dos serviços, assegurando que a população de todas as regiões tenha acesso aos procedimentos relacionados à habilitação. Entre os serviços ofertados estão: emissão da primeira CNH, renovação, segunda via, Permissão Internacional para Dirigir (PID), consulta de pontos, agendamento de exames médicos e psicotécnicos, além do acompanhamento de processos. Essa estrutura física robusta é essencial para garantir a eficiência do processo de habilitação e contribuir para a segurança viária no estado (<https://www.pi.gov.br/orgao/departamento-estadual-de-transito-detrان>).

5.5.2 Serviços digitais oferecidos

Segundo informação do governo estadual, o DETRAN integra o processo de digitalização, segurança de dados, soluções tecnológicas, qualificação do atendimento e oferta de serviços do Governo do Piauí por meio da plataforma de serviços institucionais “Gov.pi Cidadão”. Com esta ferramenta o órgão oferece 15 modalidades serviços relacionadas a veículos, habilitação e trânsito, de forma eficiente, eliminando a necessidade de deslocamento de pessoas e filas nos postos da capital e interior do estado.

A inovação, ainda segundo o governo, está disponível em aplicativo para celulares com sistema IOS e Android, além do site oficial (<https://pidigital.pi.gov.br/app/catalog/list/transito-veiculos-e-habilitacao>). E os serviços oferecidos, vão desde a habilitação (CNH), licenciamento e transferência veicular, consulta de veículos roubados/furtados e acompanhamento de processos relacionados ao DETRAN-PI, num total de 15 (quinze) tipos de serviços prestados, nesta modalidade (<https://www.pi.gov.br/detrان-oferece-15-servicos-na-plataforma-govpi-cidadao/>). A Figura 17, a seguir, mostra os serviços oferecidos pelo DETRAN-PI e as estruturas de acesso.

Figura 17: Serviços oferecidos pelo DETRAN-PI e as estruturas de acesso.

Estrutura e Serviços do DETRAN-PI

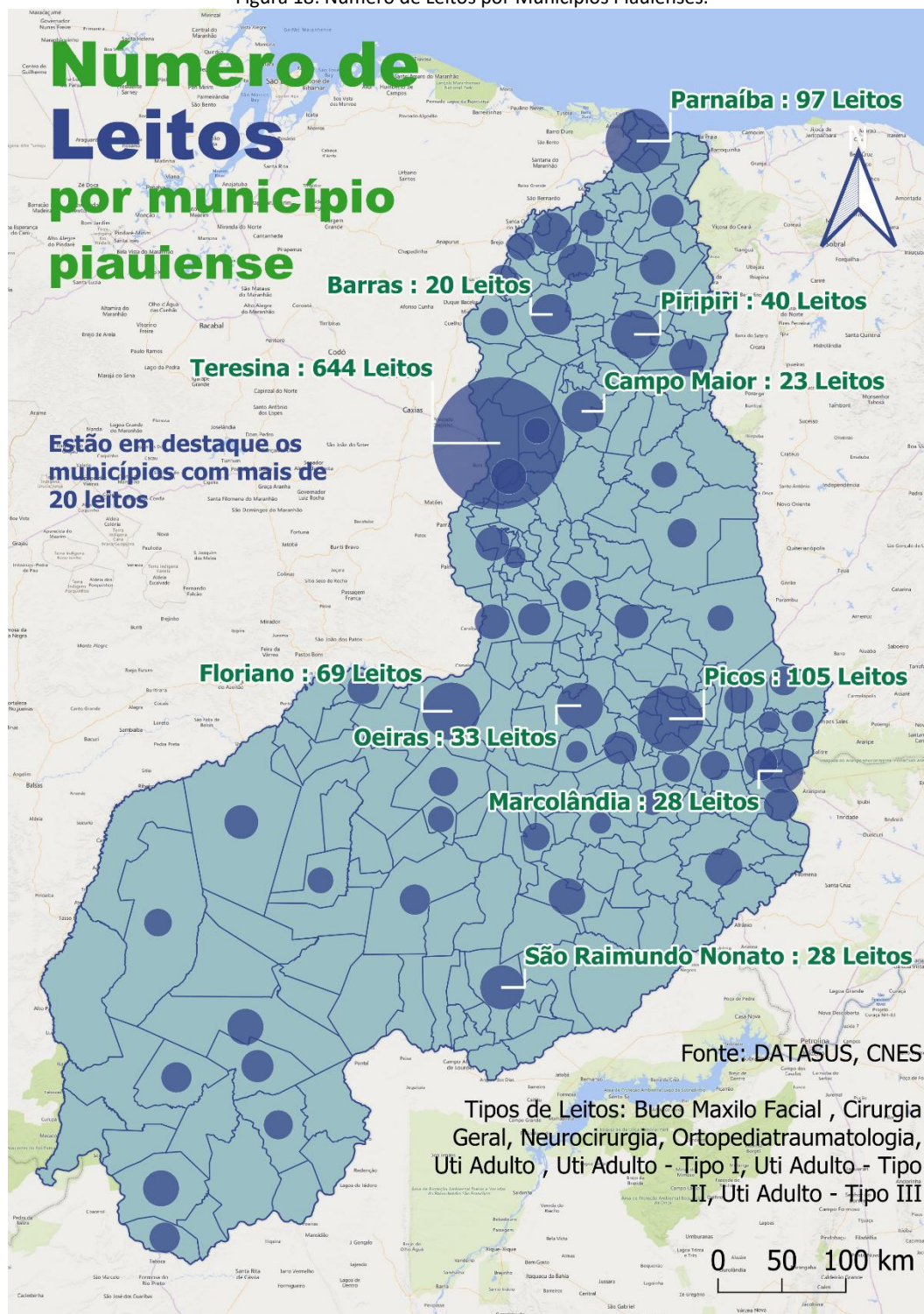
Fonte: Site do Governo do Estado/Preparação TCE/PI com uso de Inteligência Artificial.

5.6 Infraestrutura de assistência de saúde às vítimas de sinistros de trânsito

Para compreender a capacidade instalada do Estado do Piauí no atendimento a vítimas de acidentes de trânsito, foi realizada uma extração específica na base de Leitos do Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES) do DATASUS. A seleção considerou apenas os leitos voltados para o Sistema Único de Saúde (SUS) (Campo QT_SUS da tabela “Leitos”) com especialidade relacionada ao atendimento de acidentados, como cirurgia geral, neurocirurgia, ortopedia, traumatologia, bucomaxilofacial e unidades de terapia intensiva (UTI). Essa filtragem permitiu mapear a rede assistencial voltada à urgência e emergência em casos de acidentes de transporte.

O primeiro mapa apresenta a distribuição absoluta do número de leitos por município piauiense. Destacam-se, com destaque visual, os municípios que possuem mais de 20 leitos cadastrados:

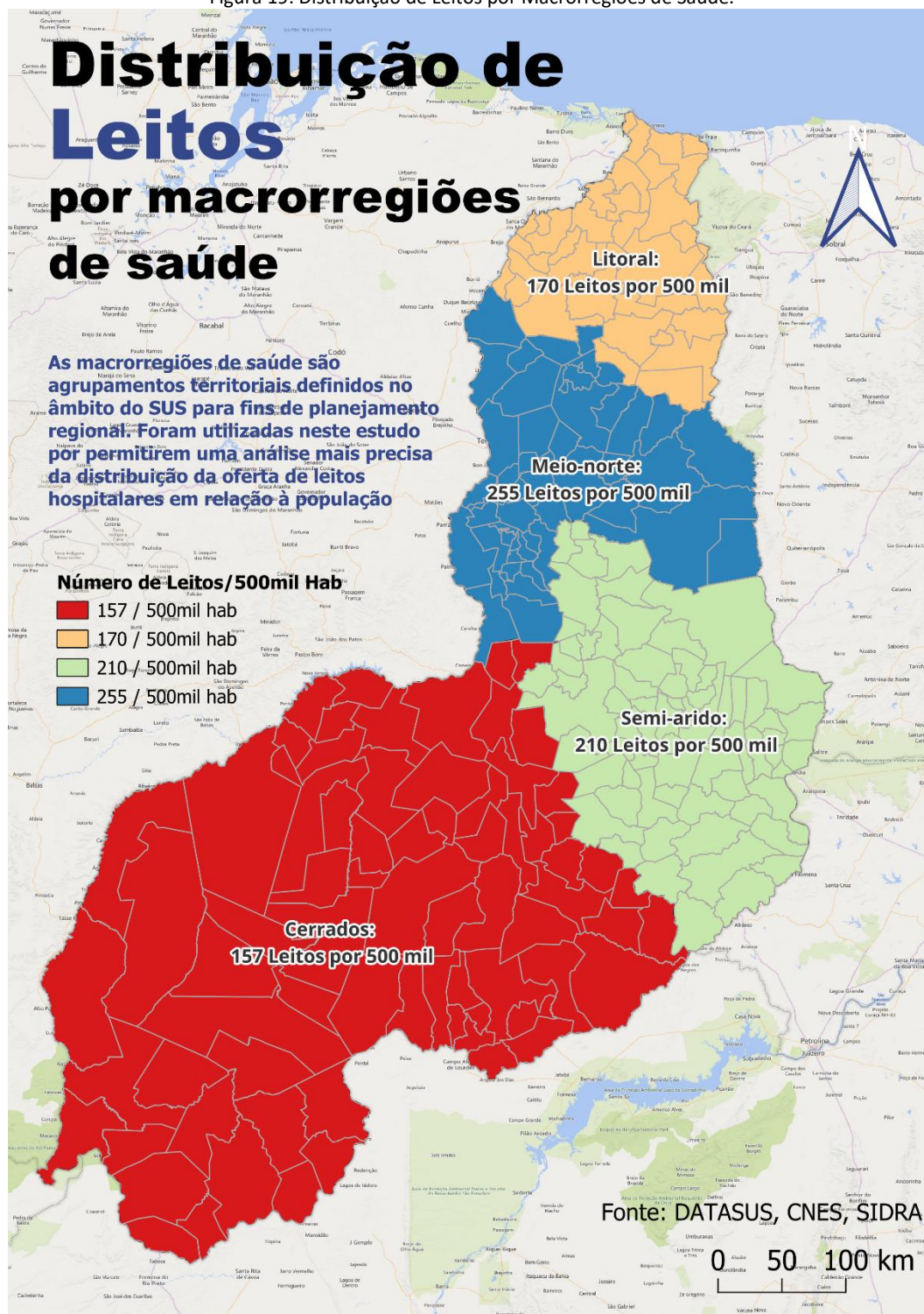
Figura 18: Número de Leitos por Municípios Piauienses.



Teresina concentra, isoladamente, a maior parte da capacidade do Estado, com 644 leitos. Em seguida, aparecem os municípios de Picos (105 leitos) e Parnaíba (97 leitos), evidenciando sua relevância regional no suporte ao atendimento de acidentados. Outros municípios com volume expressivo, ainda que bem inferior a capital, incluem Floriano (69), Piripiri (40), Oeiras (33), e São Raimundo Nonato (28).

O segundo mapa é um desdobramento da informação anterior e tem como objetivo aferir as desigualdades regionais na distribuição de leitos hospitalares. Para isso, os leitos foram agregados por macrorregiões de saúde, agrupamentos territoriais definidos no âmbito do SUS para fins de planejamento regional. O total de leitos de cada macrorregião foi dividido por sua respectiva população (conforme o Censo Demográfico de 2022), gerando o indicador de número de leitos por 500 mil habitantes:

Figura 19: Distribuição de Leitos por Macrorregiões de Saúde.



Elaboração: TCE-PI.

A região Meio-Norte, onde se encontra Teresina, apresenta o melhor indicador, com 255 leitos por 500 mil habitantes, refletindo a concentração da estrutura hospitalar na capital e entorno. Em seguida, aparece o Semiárido, com 210 leitos por 500 mil, e o Litoral, com 170. A região dos Cerrados, localizada no sul do estado, registra o menor indicador, com 157 leitos por 500 mil habitantes. Essa assimetria ajuda a compreender a centralização dos atendimentos na região Meio-Norte, em especial no Hospital de Urgência de Teresina, como está demonstrado nos tópicos específicos acerca do sistema de informações hospitalares (SIH/DATASUS).

6 Objetivo 3 - Identificar Bases de Dados que possam balizar a elaboração de políticas públicas.

Dado o contexto complexo da segurança viária, com suas nuances sociais, humanas e econômicas, este objetivo busca identificar diferentes fontes de dados que possam compor um panorama mais completo desse problema público. Para isso, foram selecionadas e analisadas quatro principais bases de dados públicas, cada uma oferecendo uma perspectiva distinta sobre a questão da violência no trânsito.

A primeira base considerada foi o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do DATASUS, que permite a identificação dos óbitos relacionados a acidentes de transporte por meio da causa básica de morte.

Em seguida, utilizou-se o Sistema de Informações Hospitalares (SIH), também do DATASUS, para mapear as internações no SUS decorrentes de acidentes de transporte, oferecendo uma visão complementar ao cenário da mortalidade.

Além dessas, foram incorporadas duas bases de dados auxiliares. A primeira foi a base da frota de veículos licenciados, disponibilizada pela SENATRAN, com o objetivo de calcular um índice de motorização por estado e por ano. A segunda foi o Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), que apresenta o número de condutores habilitados por faixa etária e categoria, permitindo a construção de um indicador de participação regular no trânsito.

A partir da análise e integração dessas bases, foi possível desenvolver análises visuais e indicadores que facilitam a identificação de padrões, grupos de risco e dinâmicas regionais relacionadas à segurança viária.

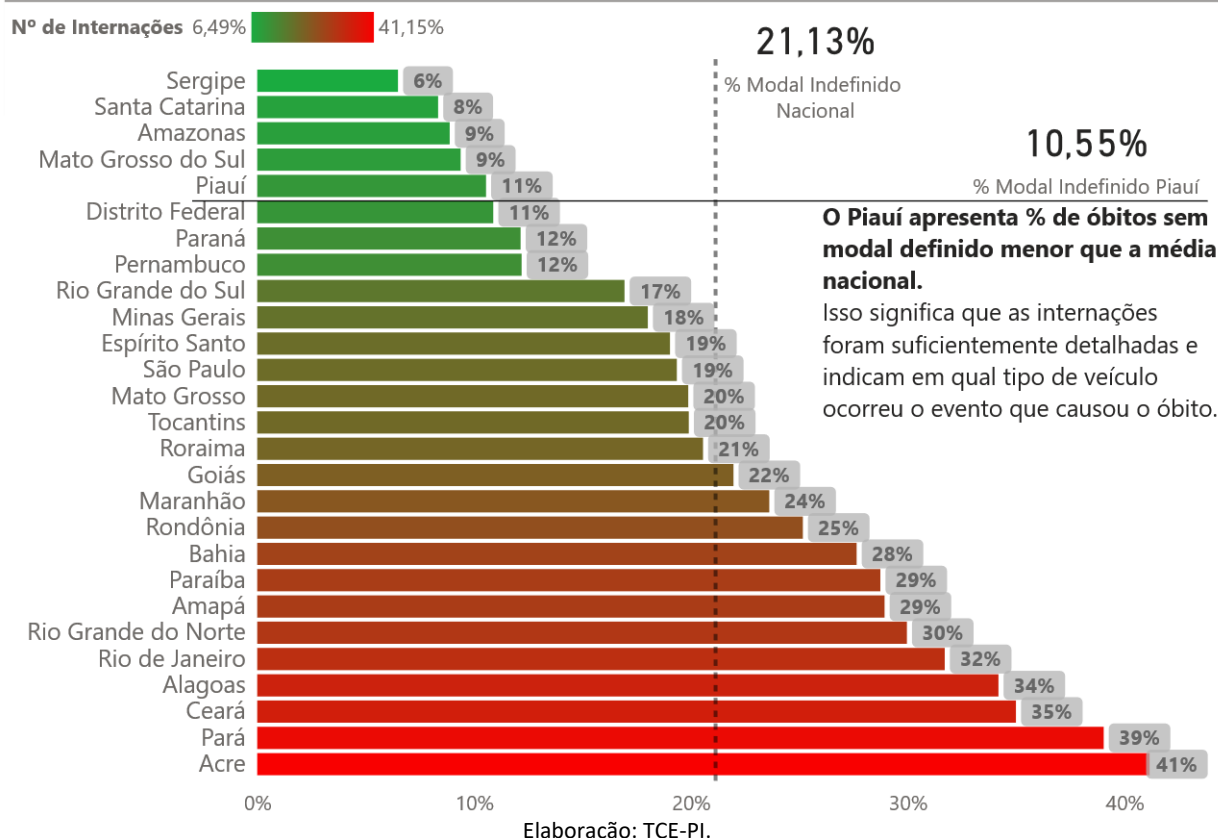
6.1 Dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM- DATASUS)

O **Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM)** é uma base do DataSUS responsável pelo registro oficial dos óbitos ocorridos no território nacional no período de janeiro de 2015 a maio de 2025. A estrutura dessa base permite a filtragem dos registros cuja causa básica de morte esteja relacionada a acidentes de transporte, identificados por códigos da CID-10 iniciados pela letra “V”.

O primeiro gráfico apresentado a seguir mostra a proporção de óbitos por acidentes de transporte sem modal definido, ou seja, casos em que o tipo de veículo envolvido não foi especificado no registro da causa externa do óbito:

Figura 20: Percentual de óbitos sem modal definido por Unidade Federativa.
Óbitos sem Modal Definido por UF (%) - 01/2015 a 04/2025

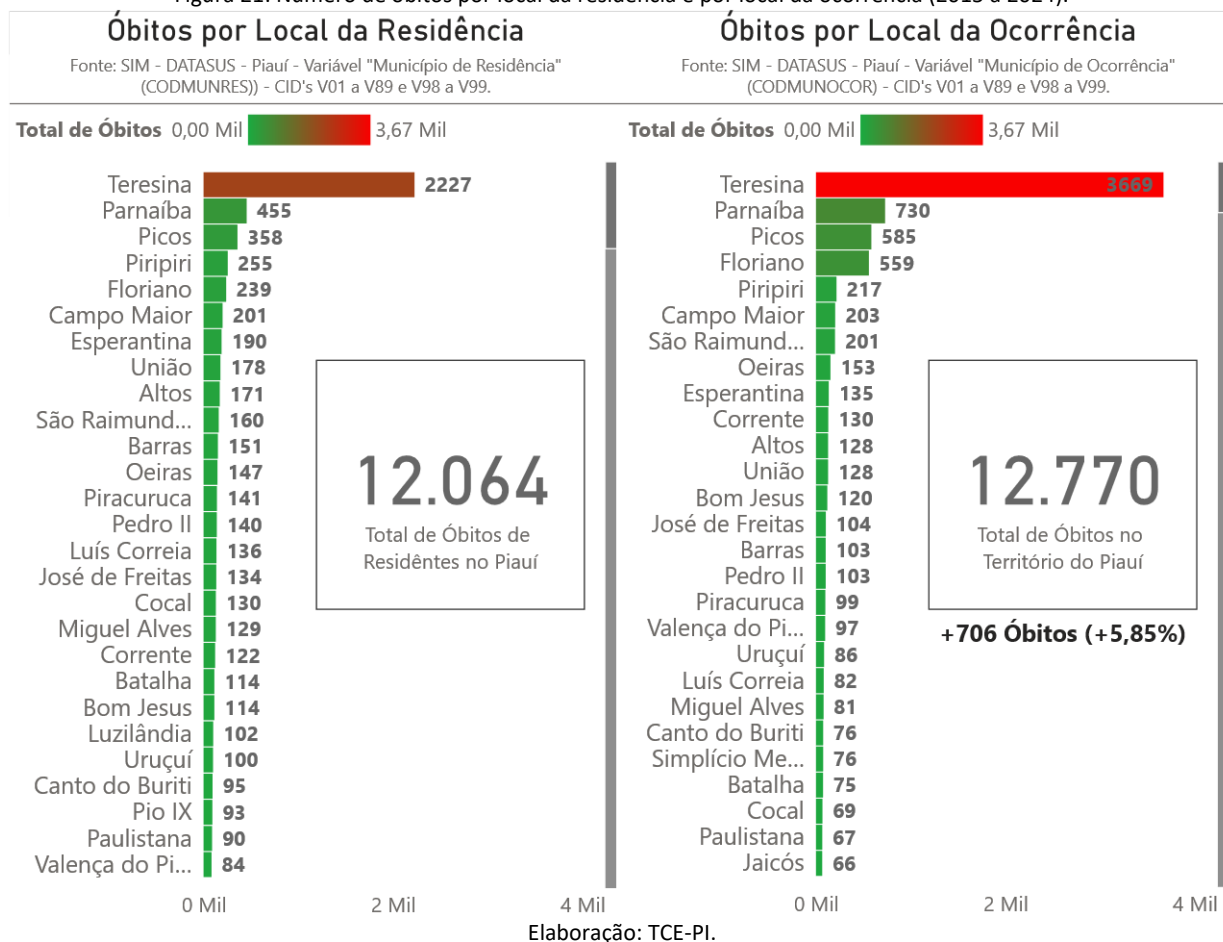
Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) e "Local de Residência" (CODMUNRES) - CID's V01 a V99. Modal Indefinido "V98-V99 | Outros e não especificados", "V80-V89 | Outros terrestres".



Enquanto a média nacional de registros sem detalhamento do modal gira em torno de 20%, o Estado do Piauí apresenta um percentual inferior, de 10,55%. Esse dado sugere uma melhor qualidade no preenchimento dos campos do atestado de óbito no Estado, o que contribui para análises mais precisas sobre o perfil das vítimas e circunstâncias dos acidentes.

Na sequência, o segundo gráfico compara os óbitos registrados por local de residência e por local de ocorrência no Estado do Piauí para o mesmo período de abrangência. Essa comparação evidencia uma importante divergência, que pode impactar significativamente os resultados de estudos que não consideram as distinções entre essas duas variáveis.

Figura 21: Número de óbitos por local da residência e por local da ocorrência (2015 a 2024).



Durante os levantamentos realizados, observou-se que parte da literatura interpreta o local de ocorrência do óbito como sendo o local do sinistro/acidente. No entanto, nos casos em que o falecimento ocorre após algum atendimento hospitalar, o local de ocorrência informado é, na verdade, o município do estabelecimento de saúde. Isso pode gerar concentração artificial de óbitos em municípios com maior infraestrutura hospitalar, como ocorre com Teresina (de 2.227 registros, passou a 3.669 registros de óbito), no contexto estadual.

Dessa forma, a comparação entre local de residência e local de ocorrência evidencia distorções e reforça a importância do uso do local de residência da vítima como referência territorial para análises mais próximas da realidade, evitando a superestimação de óbitos em municípios-polo e a consequente sub-representação de outras regiões.

A análise prossegue com a observação da variável que identifica o Estabelecimento de Saúde onde ocorreu o óbito. Conforme registros do SIM entre 2013 e 2023, o Hospital de Urgência de Teresina (HUT) ocupa a terceira posição no Brasil em número absoluto de óbitos por acidentes de transporte:

Figura 22: Total de óbitos por estabelecimento de saúde (2013 a 2023).

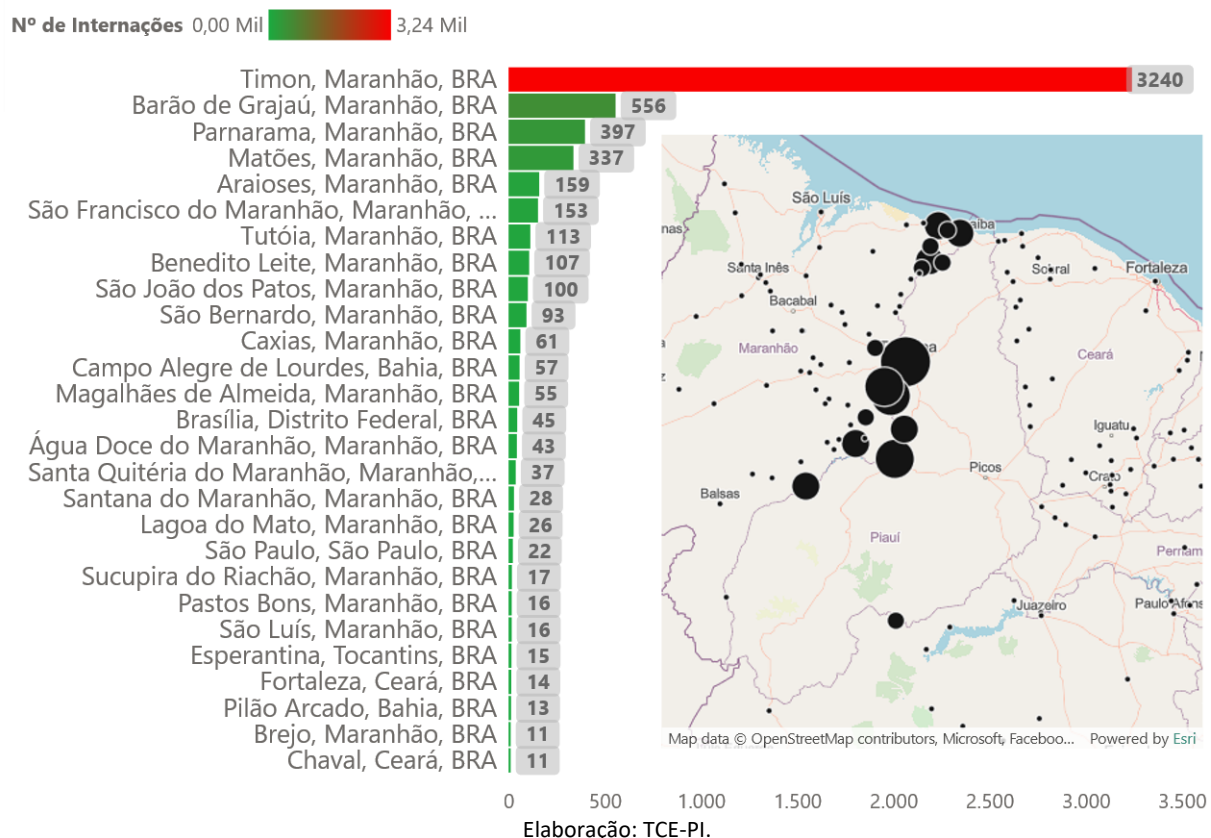


Esse dado sugere uma possível centralização da assistência hospitalar para acidentes de maior gravidade, tanto no âmbito estadual, quanto em relação a regiões adjacentes. Ressalta-se que os dados de 2024 ainda não possuem o campo de identificação do estabelecimento de saúde (CODESTAB) preenchido, o que limitou a análise para o ano de 2024.

Por fim, o gráfico seguinte evidencia a origem das vítimas que foram a óbito em unidades de saúde no território piauiense, considerando apenas os residentes fora do Estado do Piauí:

**Figura 23: Número de óbitos no Estado do Piauí com vítimas de outros Estados (2013 a 2024).
Nº Pacientes Não Residentes no Piauí por Município - 01/2015 a 04/2025**

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município de Residência" (MUNIC_RES) e "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Aparecem com destaque municípios de estados vizinhos, sobretudo do Maranhão. O município de Timon (MA) lidera o número de vítimas que faleceram em decorrência de acidentes de transporte em estabelecimentos de saúde no Piauí.

6.1.1 Padrões Temporais e Circunstanciais dos Óbitos por Acidentes de Transporte no Piauí

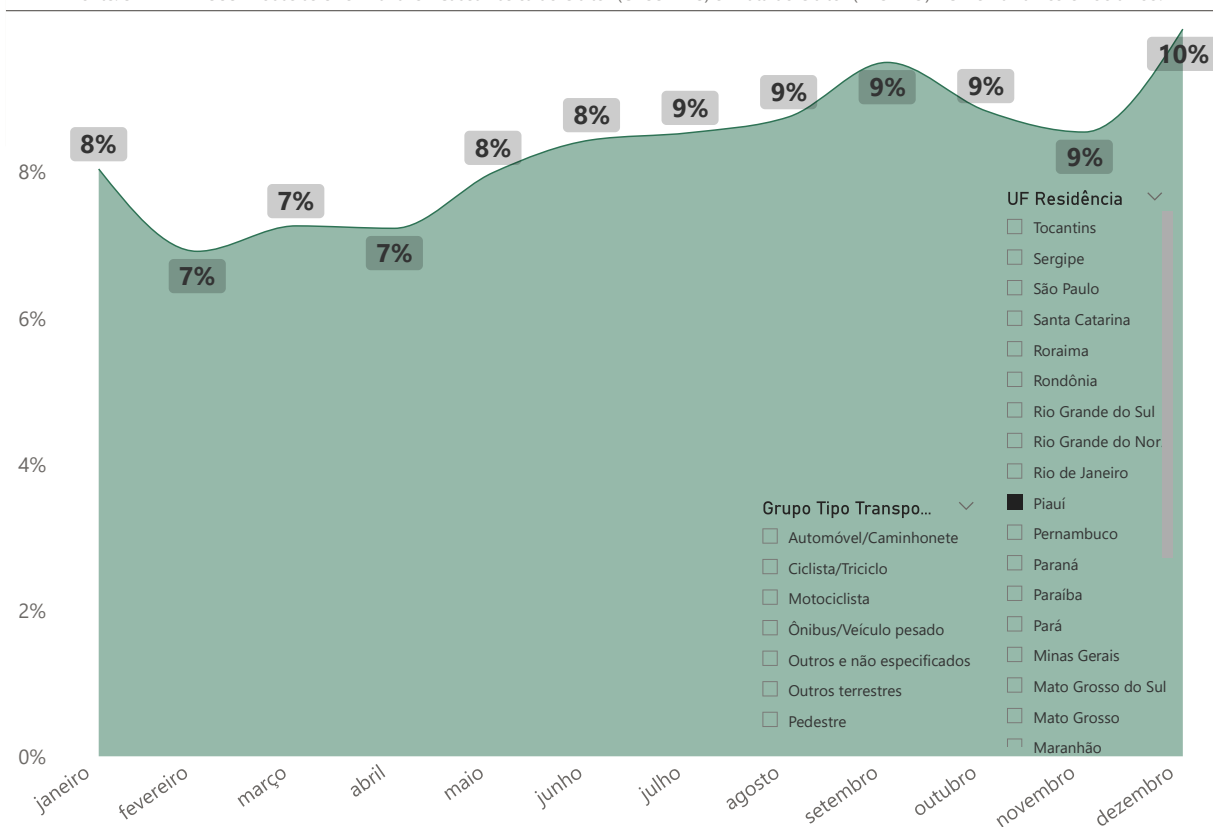
A análise dos registros de óbitos por acidentes de transporte no Estado do Piauí, no período de 2013 a 2024, revela um conjunto de padrões temporais que ajudam a qualificar o perfil das ocorrências letais.

Inicialmente, observa-se que a distribuição mensal não é homogênea: o segundo semestre concentra a maior parte dos óbitos:

Figura 24: Percentual de óbitos por mês (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Mês (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) e "Data do Óbito" (DTOBITO) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



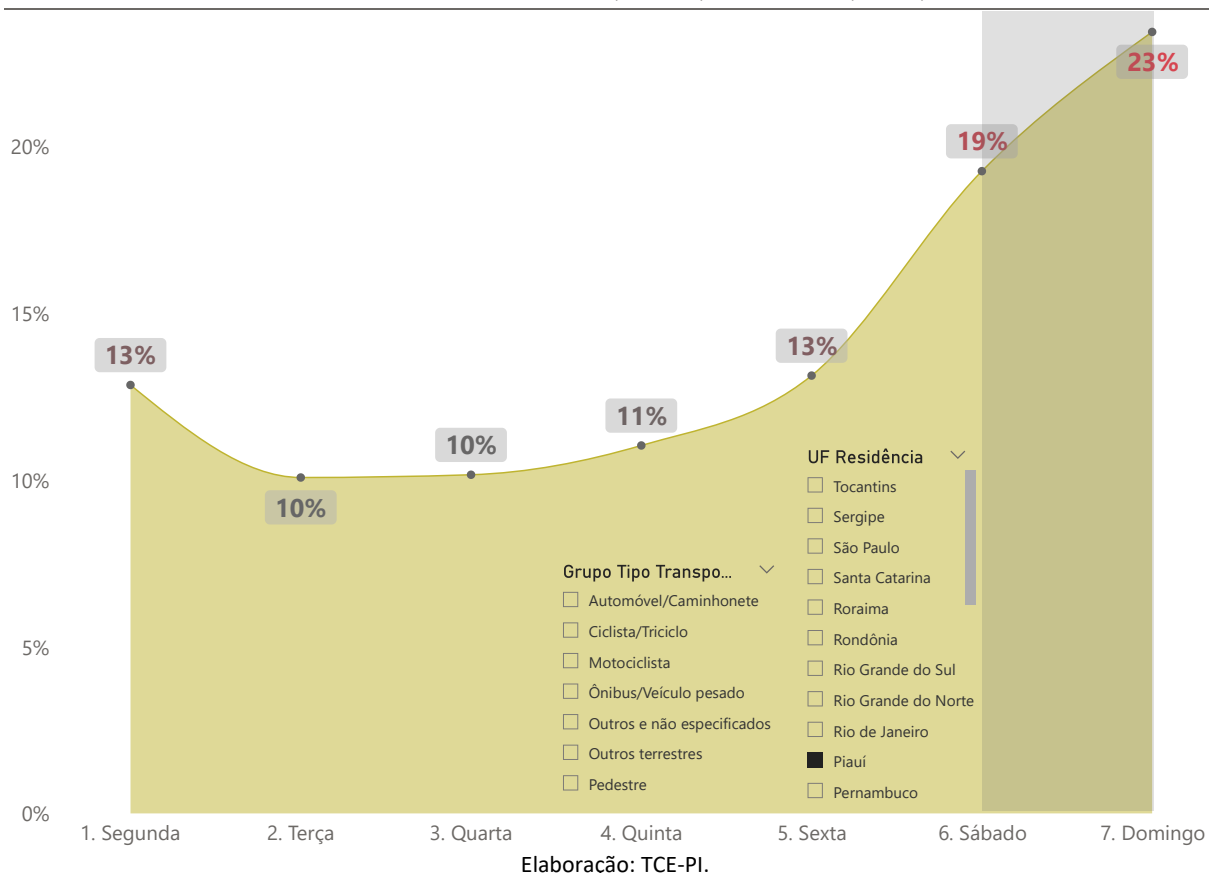
Elaboração: TCE-PI.

No recorte por dia da semana, a curva de mortalidade apresenta crescimento progressivo a partir da quarta-feira, com aumento acentuado a partir da sexta-feira. Sábados e domingos respondem pela maior proporção de óbitos, sendo o domingo o pico da semana, com 23% dos registros. Importa ressaltar que a data do óbito pode não coincidir com a data do sinistro, especialmente quando há internação prévia.

Figura 25: Distribuição percentual do número de óbitos por dia da semana no Estado do Piauí (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Dia da Semana (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) e "Data do Óbito" (DTOBITO) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

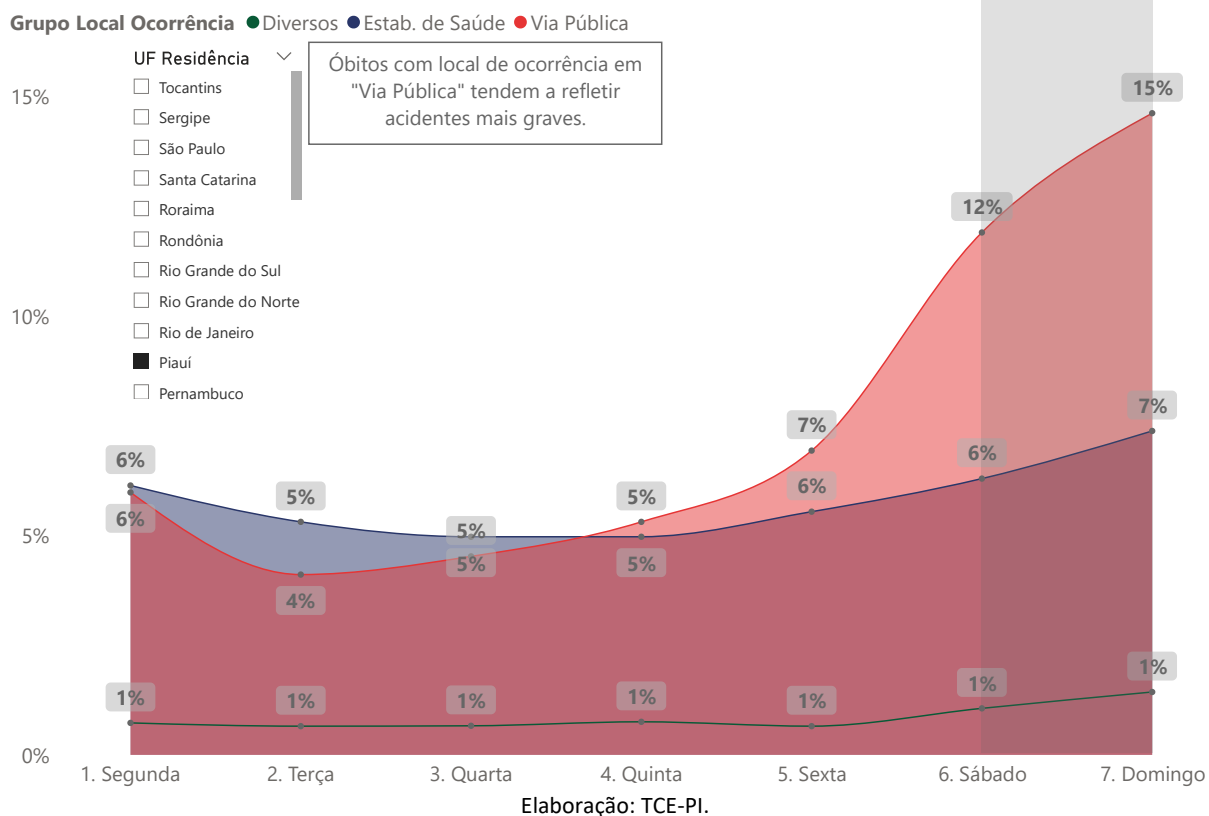


Ao observar o local de ocorrência do óbito, nota-se que o aumento aos finais de semana é puxado por registros em “via pública”, indicando maior gravidade dos acidentes nesses dias. Tal característica pode refletir maior exposição a sinistros de alta letalidade nesses dias.

Figura 26: Distribuição percentual de óbitos no Estado do Piauí por dia da semana e por local (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Dia da Semana por Local (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS), "Data do Óbito" (DTOBITO) e "Local de Ocorrência do Óbito" (LOCOCOR) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.. Hospital e Outros Estabelecimentos de Saúde como 'Estabelecimento de Saúde'; Via Pública mantida como categoria própria; Domicílio, Outros, Aldeia Indígena e Ignorado reunidos no grupo 'Diversos'.

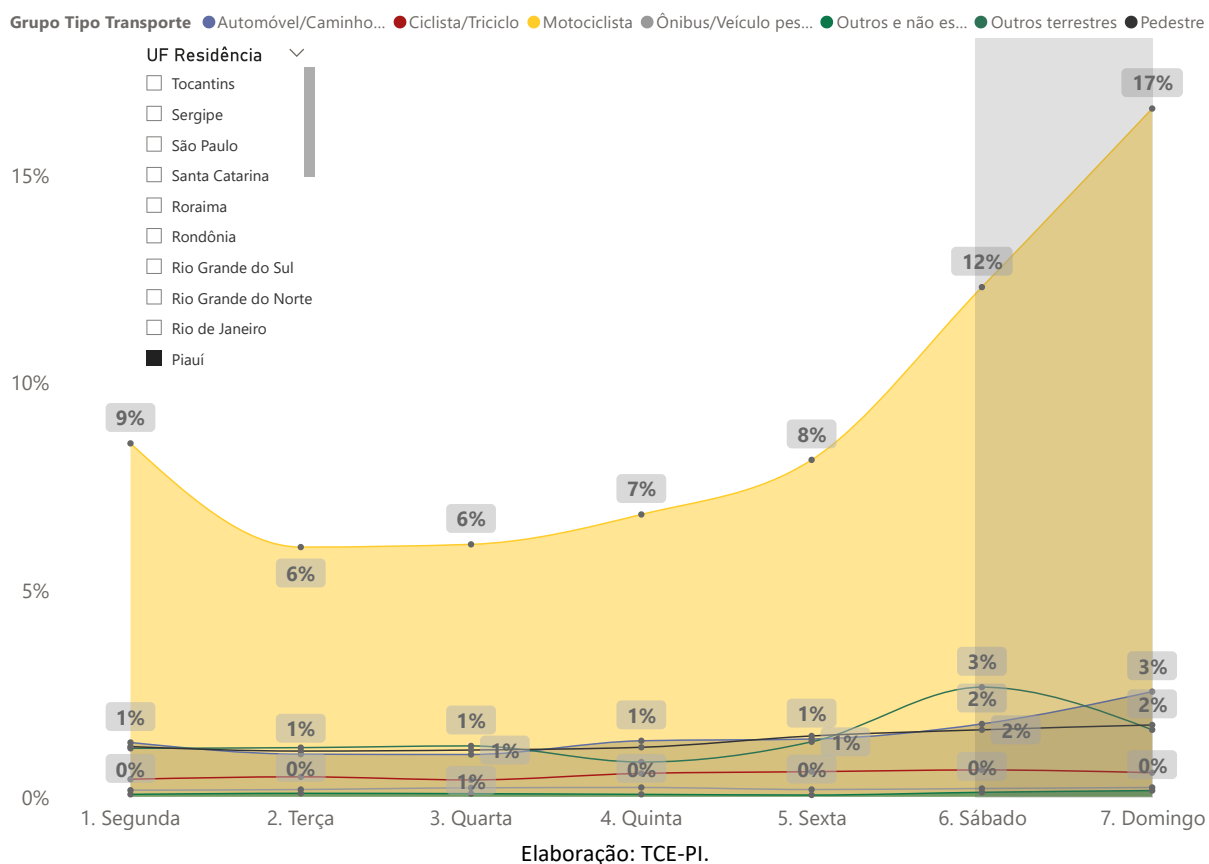


Quando a análise considera o tipo de modal envolvido, ganha destaque os óbitos de motociclistas como os principais responsáveis pela elevação nos finais de semana. A predominância desse modal entre os registros de morte sugere vulnerabilidade ampliada de motociclistas nos dias de sexta a domingo:

Figura 27: Distribuição percentual dos óbitos por dia da semana e por modal de transporte (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Dia por Modal de Transporte (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data do Óbito" (DFOBITO) e Causa Básica do Óbito (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

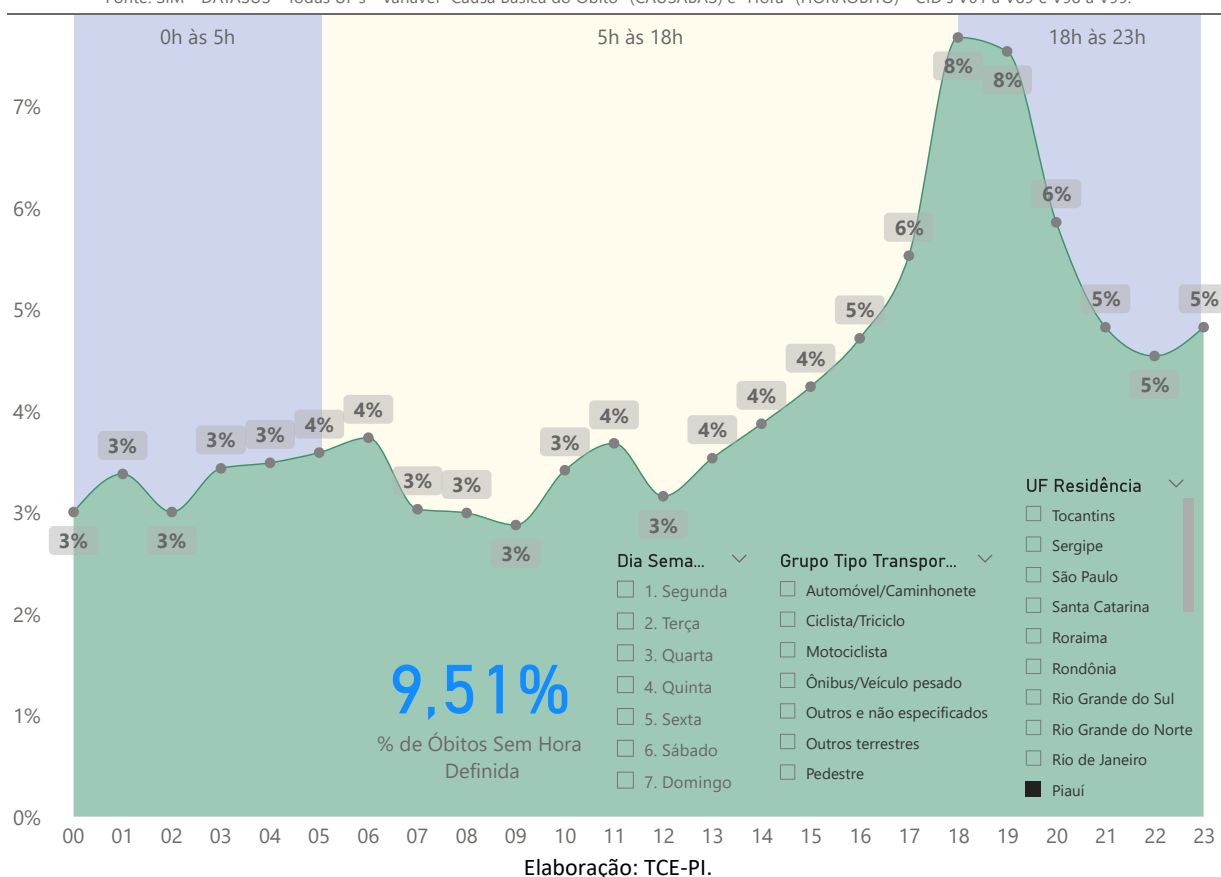


Adicionalmente, a distribuição horária dos óbitos evidencia um pico entre 17h e 20h — faixa compreendida entre o fim do expediente e o início da noite:

Figura 28: Distribuição percentual dos óbitos por hora do dia (2013 a 2014).

Óbitos por Hora do Dia (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) e "Hora" (HORAÓBITO) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

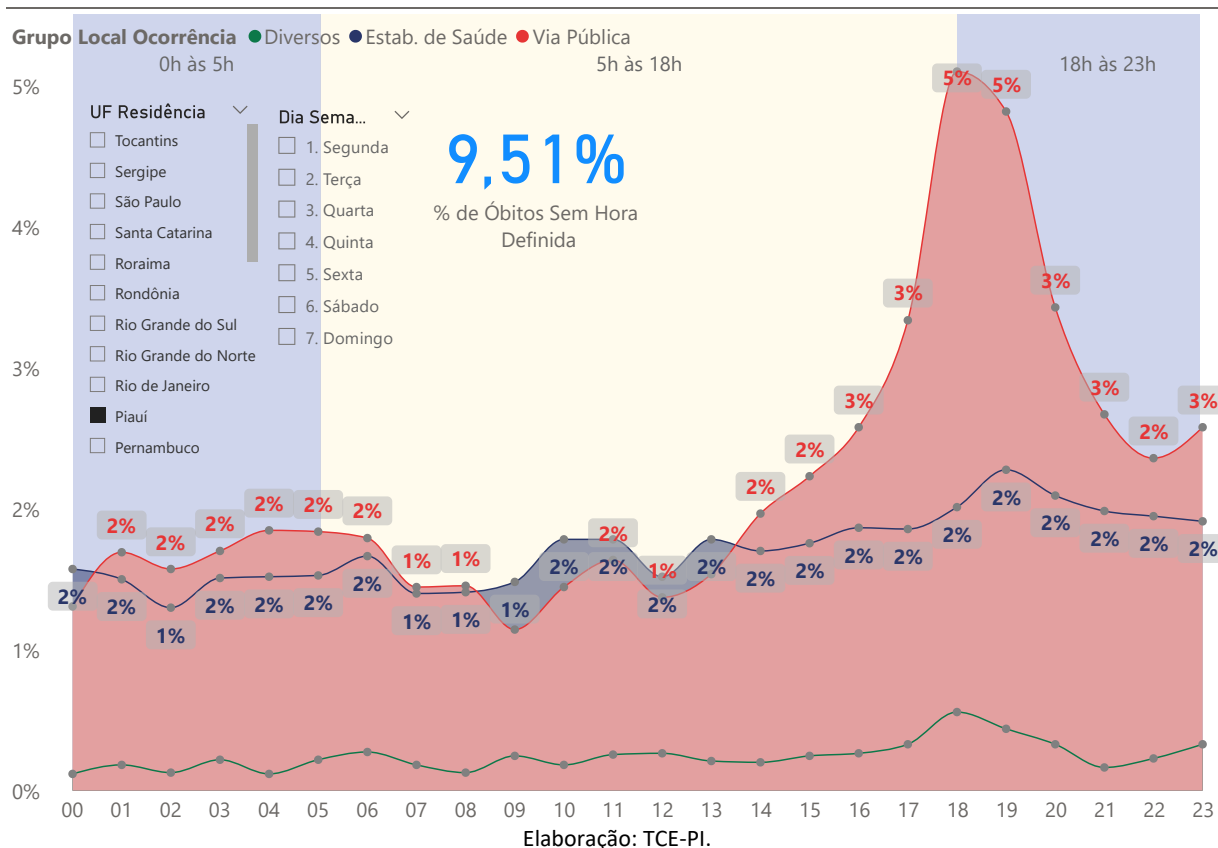


Esse mesmo horário concentra os maiores percentuais de óbitos em via pública:

Figura 29: Distribuição percentual de óbitos por local e hora (2013 a 2014).

Óbitos por Local e Hora (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS), "Hora" (HORAÓBITO) e "Local do Óbito" (LOCOCOR) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

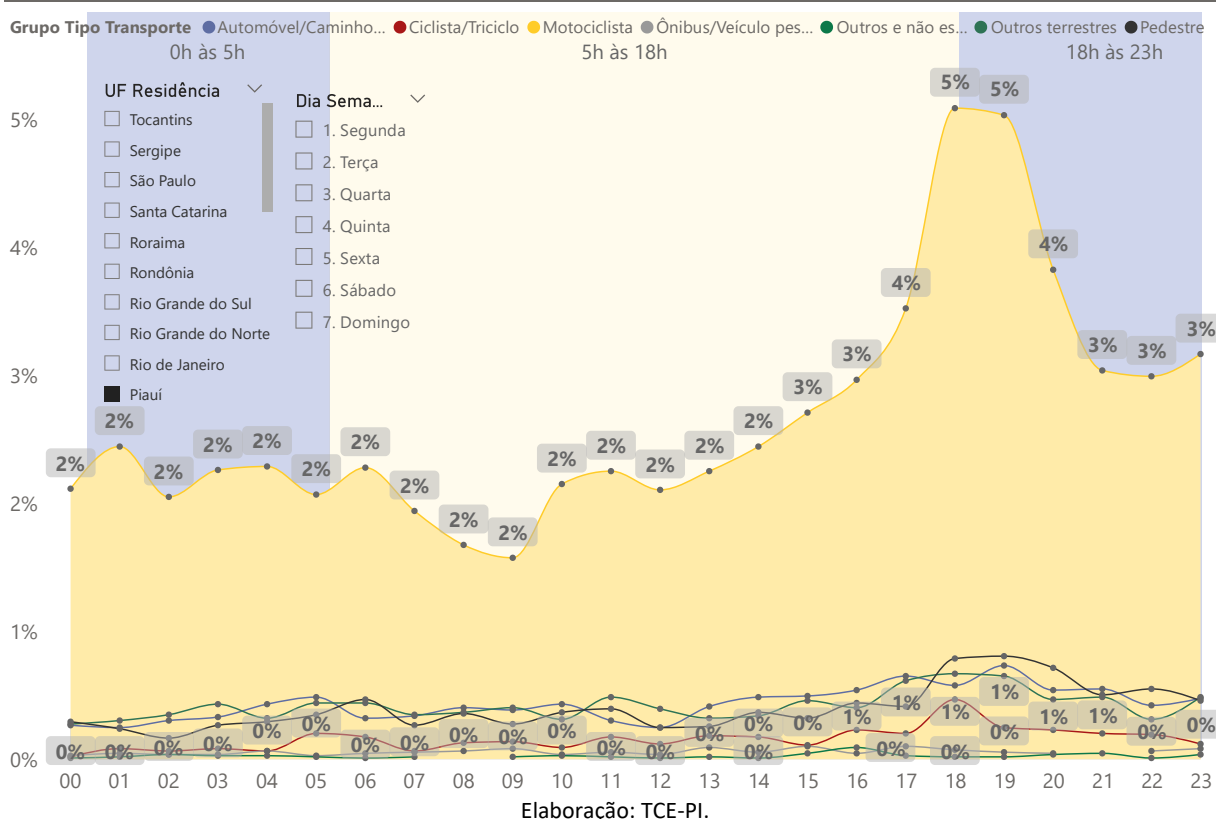


Por fim, ao sobrepor o horário do óbito e o modal, o padrão se repete: os motociclistas lideram de forma isolada o total de óbitos entre 17h e 20h:

Figura 30: Distribuição percentual dos óbitos por tipo de modal e por hora do dia (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Modal e Hora (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data do Óbito" (DTOBITO) e Causa Básica do Óbito (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Hospital e Outros Estabelecimentos de Saúde como 'Estabelecimento de Saúde'; Via Pública mantida como categoria própria; Domicílio, Outros, Aldeia Indígena e Ignorado reunidos no grupo 'Diversos'.



Assim, conclui-se a análise dos principais recortes temporais a partir dos atributos de data e hora dos óbitos contidos no SIM-DATASUS.

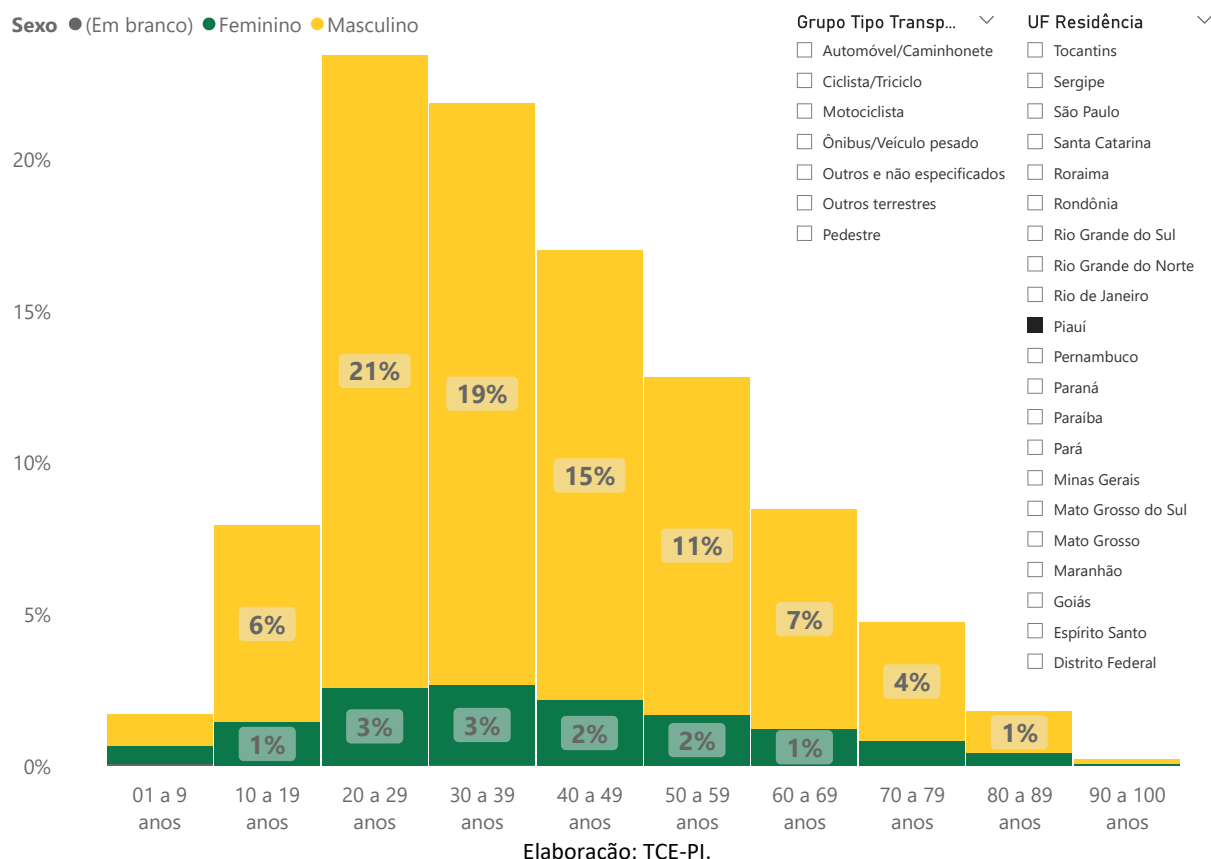
6.1.2 Atributos das Vítimas de Acidentes de Transporte no Piauí

A leitura dos registros de óbitos por acidentes de transporte no Estado do Piauí, no período de 2013 a 2024, também permite traçar um perfil sociodemográfico das vítimas fatais com base nos atributos disponibilizados no Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). A análise por faixa etária, sexo, raça/cor, estado civil e tipo de modal associado à vítima oferece subsídios para a compreensão dos grupos mais atingidos em termos absolutos.

A distribuição percentual dos óbitos por faixa etária e sexo mostra a predominância de vítimas do sexo masculino em praticamente todas as faixas etárias:

Figura 31: Percentual de óbitos por faixa etária e por sexo (2013 a 2024).
Total de Óbitos por Faixa Etária por Sexo (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS), "Idade" (IDADE) e "Sexo" (SEXO) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Os grupos de 20 a 29 anos (21%) e 30 a 39 anos (19%) concentram a maior proporção de óbitos, seguidos pela faixa de 40 a 49 anos (15%).

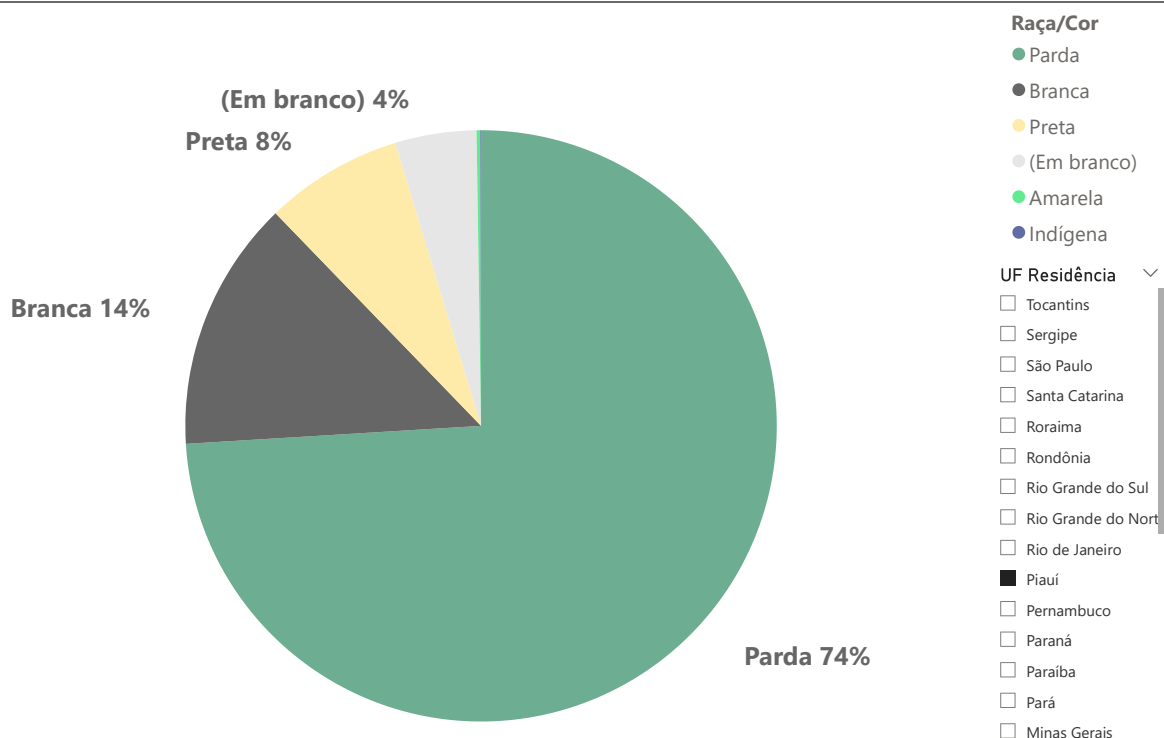
A participação das mulheres se mantém significativamente menor em todas as faixas, raramente ultrapassando 3%, o que reflete uma predominância masculina nos acidentes fatais. Este padrão replica o resultado de diversos estudos sobre sinistralidade viária, nos quais os homens, sobretudo jovens, são mais frequentemente vítimas de acidentes de trânsito.

Quanto ao atributo raça/cor declarado nos registros de óbito, observa-se que 74% das vítimas foram registradas como pardas, seguidas por brancas (14%) e pretas (8%).

Figura 32: Distribuição percentual de óbitos por raça/cor (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Raça/Cor (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) e "Raça Cor" (RACACOR) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Elaboração: TCE-PI.

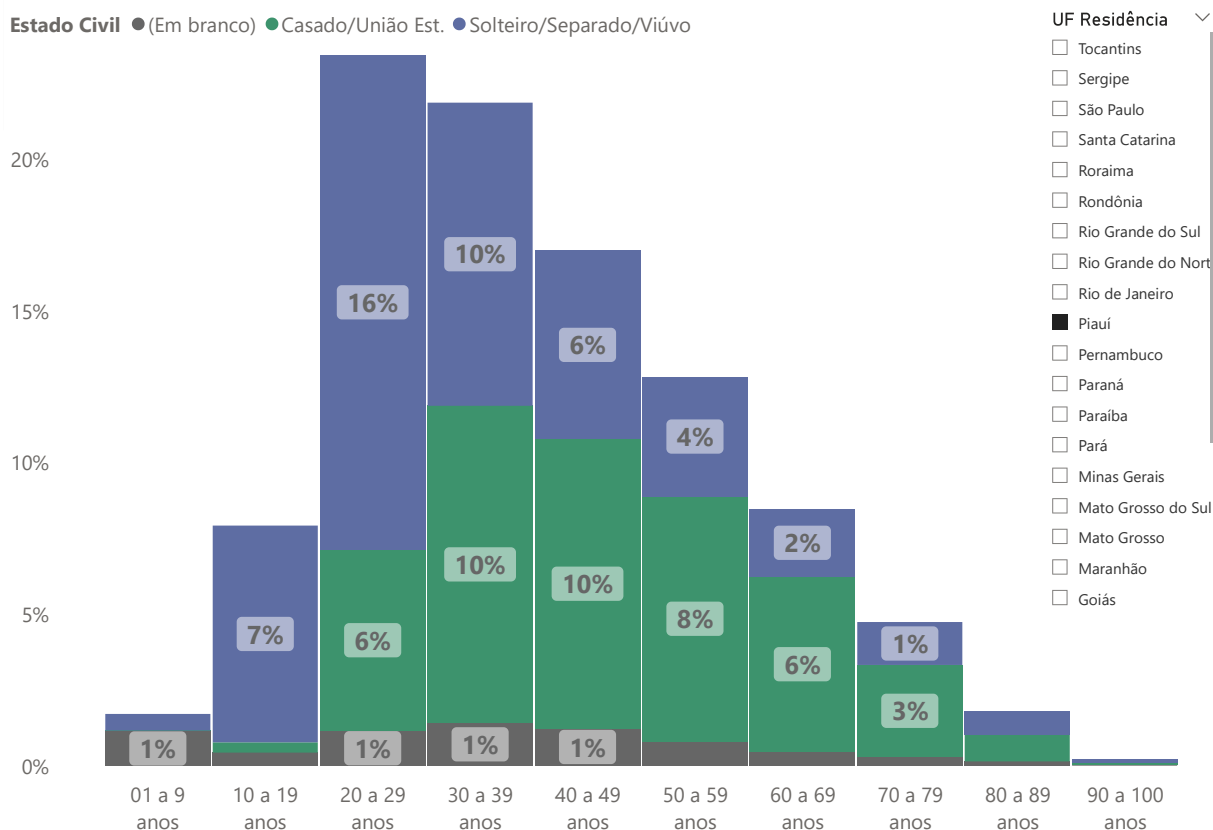
Embora esse dado não permita inferências diretas sobre maior risco ou vulnerabilidade por grupo racial (sem a devida relativização pela composição populacional), ele ajuda a compor um retrato sociodemográfico das vítimas no estado.

Por fim, como último atributo específico das vítimas, a análise por estado civil mostra que a maioria das vítimas mais jovens é solteira (especialmente na faixa de 20 a 29 anos), enquanto as faixas etárias mais avançadas apresentam aumento gradual da participação de pessoas casadas ou em união estável.

Figura 33: Total de óbitos por faixa etária e por estado civil (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Faixa Etária por Estado Civil (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS), "Idade" (IDADE) e "Estado Civil" (ESTCIV) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Elaboração: TCE-PI.

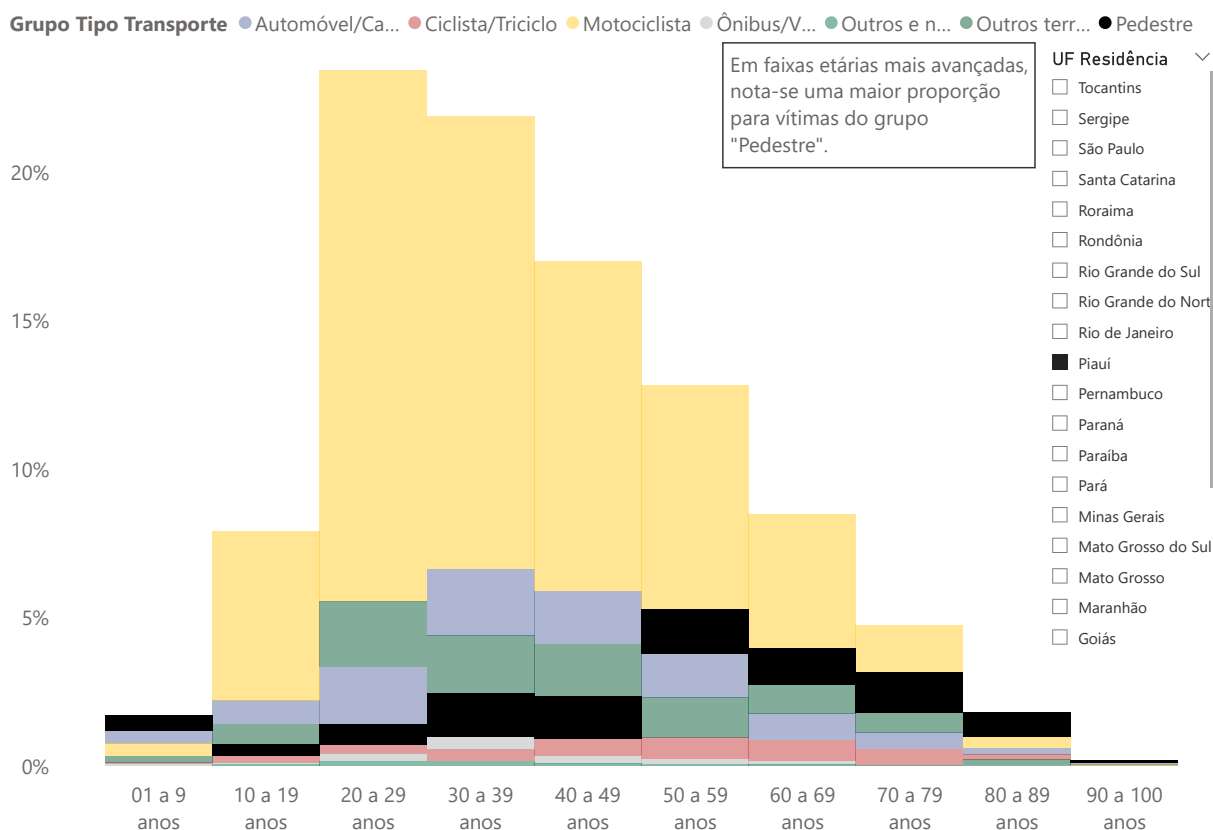
Esse comportamento é esperado e sua implicação social é importante: nos grupos etários economicamente ativos, as perdas de pessoas casadas representam impacto direto sobre núcleos familiares, muitas vezes deixando dependentes em situação de vulnerabilidade.

Por fim, o cruzamento entre faixa etária e modal de transporte revela um dado particularmente relevante: à medida que a idade avança, a causa de morte relacionada a atropelamentos passa a ocupar maior destaque entre os óbitos por acidentes de transporte:

Figura 34: Distribuição percentual dos óbitos por faixa etária e por modal (2013 a 2024).

Total de Óbitos por Faixa Etária por Modal (%) - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS), "Idade" (IDADE) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Elaboração: TCE-PI.

Nas faixas etárias mais avançadas, especialmente a partir dos 60 anos, a participação de pedestres entre as vítimas fatais ultrapassa outros modais e torna-se a segunda mais frequente. Isso sugere uma vulnerabilidade da população idosa ao circular a pé, possivelmente agravada por limitações físicas, menor capacidade de reação e pela ausência de infraestrutura urbana segura e acessível.

6.1.3 Análise das Internações Hospitalares por Acidentes de Transporte no Piauí (SIH/DATASUS)

Com o objetivo de ampliar a compreensão sobre os impactos da violência no trânsito, foram analisados dados do Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/DATASUS), considerando-se as internações por causas externas relacionadas a acidentes de transporte (CID-10 V01 a V89 e V98 a V99), no período de janeiro de 2015 a abril de 2025. A coleta focou em registros de pacientes residentes e atendidos no território piauiense, com ênfase em três frentes principais: qualidade da informação, concentração dos atendimentos e demanda interestadual.

A partir da base completa do SIH, realizou-se um processamento prévio dos dados, com o objetivo de identificar os registros que, em seus diversos campos de diagnóstico, apresentassem códigos compatíveis com eventos de acidentes de transporte. Inicialmente, aplicou-se um filtro sobre o campo de Diagnóstico Principal (DIAG_PRINC), selecionando os registros iniciados pelos capítulos CID-10 "S" e "T" (relativos a traumatismos) e "V" (acidentes de transporte propriamente ditos).

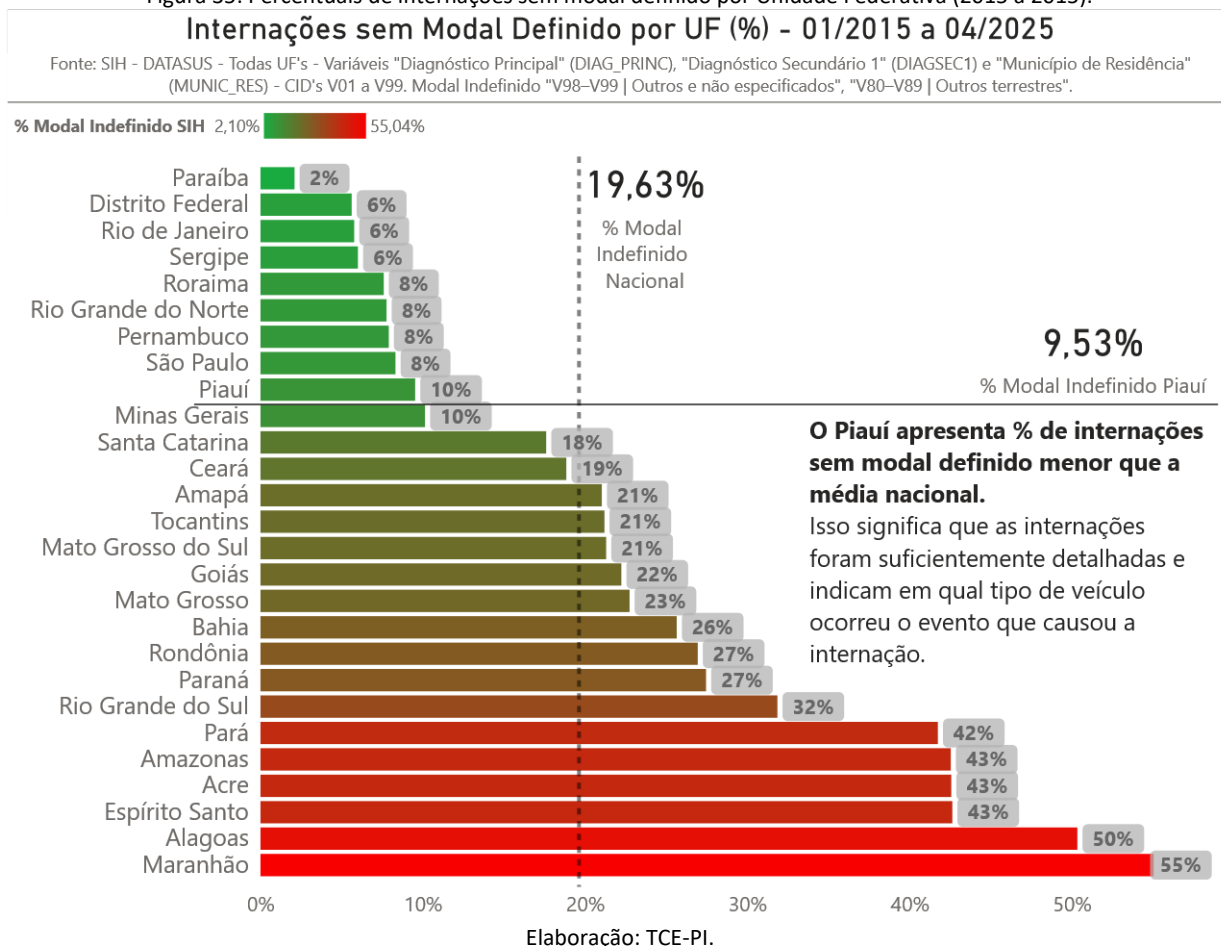
Na sequência, aplicou-se o mesmo filtro sobre o campo Diagnóstico Secundário 1 (DIAGSEC1), por se tratar de uma das variáveis consideradas nas consultas do TabNet do DATASUS para internações por causas externas. Embora não haja documentação oficial que explicita essa metodologia de contabilização, observou-se que os filtros aplicados reproduzem os mesmos resultados obtidos na interface pública do

“TabNet” para o Estado do Piauí e para o município de Teresina, o que atesta a consistência da metodologia adotada.

A partir dessa base filtrada, foram realizadas análises com foco em internações decorrentes de acidentes de transporte, permitindo examinar o grau de completude dos dados, a distribuição territorial dos atendimentos hospitalares, os principais estabelecimentos envolvidos e a magnitude da demanda proveniente de residentes de outros estados.

O primeiro indicador avaliado refere-se à proporção de internações por acidentes de transporte sem detalhamento do modal envolvido:

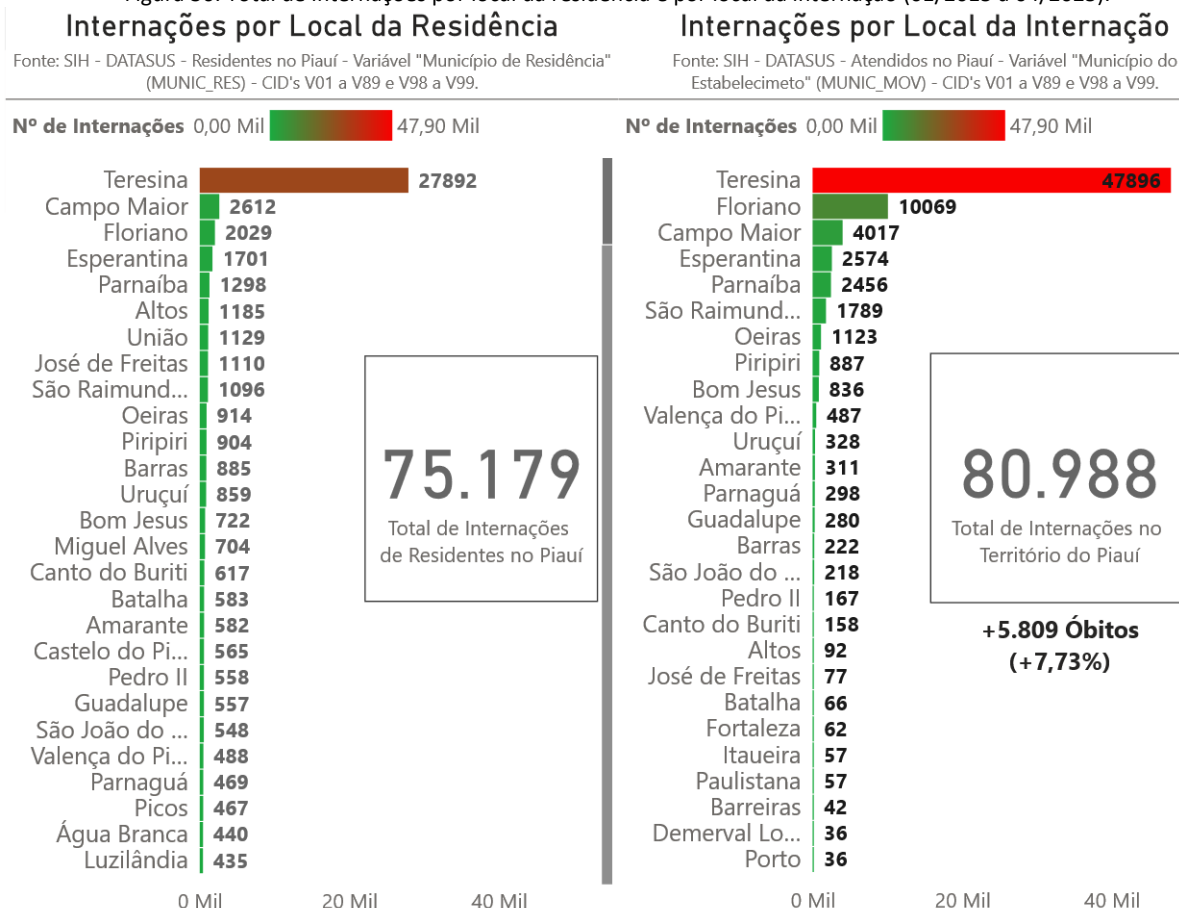
Figura 35: Percentuais de internações sem modal definido por Unidade Federativa (2015 a 2015).



No Brasil, cerca de 19,6% das internações registradas no período não especificam o tipo de veículo relacionado ao acidente. No entanto, o Piauí apresenta um percentual significativamente inferior, de 9,53%, o que aponta para um nível mais elevado de qualidade na codificação dos dados hospitalares no estado.

De modo semelhante à análise do SIM/DATASUS, a análise seguinte compara o local de residência dos pacientes com o seu respectivo local da internação. Essa distinção é essencial, pois o uso exclusivo do local de atendimento pode superestimar os indicadores em municípios com maior capacidade instalada de saúde:

Figura 36: Total de Internações por local da residência e por local da internação (01/2015 a 04/2025).

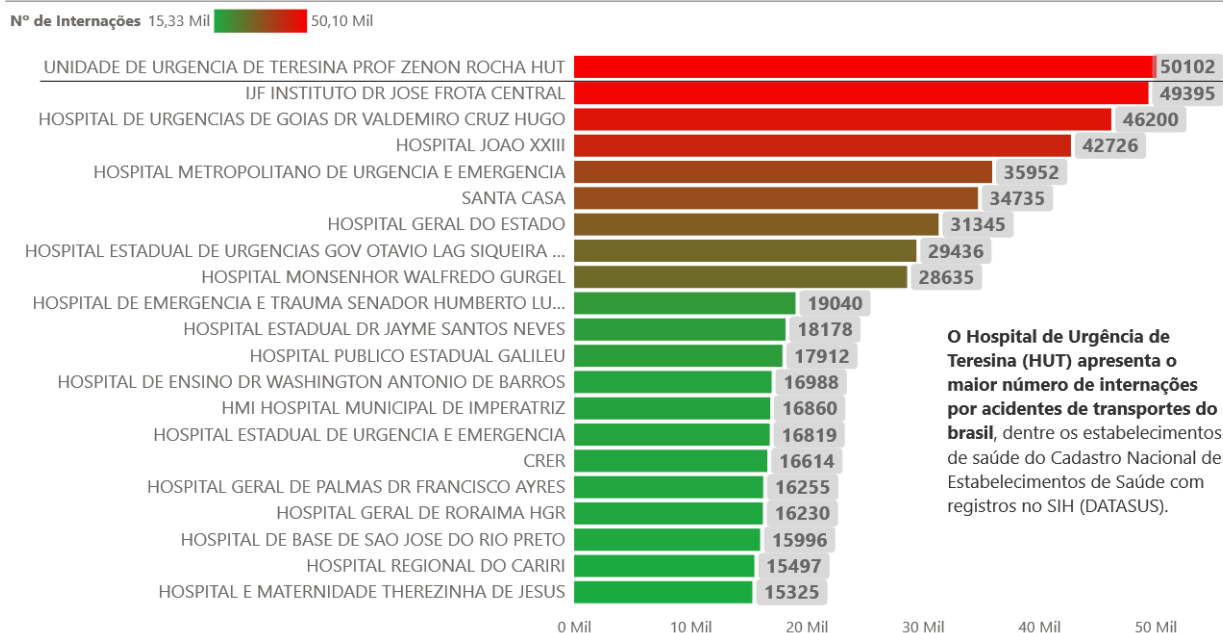


O caso de Teresina é emblemático: enquanto o número de internações realizadas na capital ultrapassa 47 mil, os registros com residência em Teresina somam pouco mais de 27 mil. Essa diferença expressiva evidencia a necessidade de priorizar o local de residência para análises mais realistas da distribuição territorial dos envolvidos em acidentes de transportes.

Avançando nas análises, o levantamento por estabelecimento de saúde indica que a Unidade de Urgência de Teresina Prof. Zenon Rocha (HUT) é o equipamento com maior número absoluto de internações por acidentes de transporte do Brasil no período analisado, ultrapassando 50 mil atendimentos:

Figura 37: Número de internações por estabelecimento de saúde - Todas as Unidades Federativas (01/2015 a 04/2025).
Nº de Internações por Estabelecimento de Saúde - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) e "Código do Estabelecimento de Saúde" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

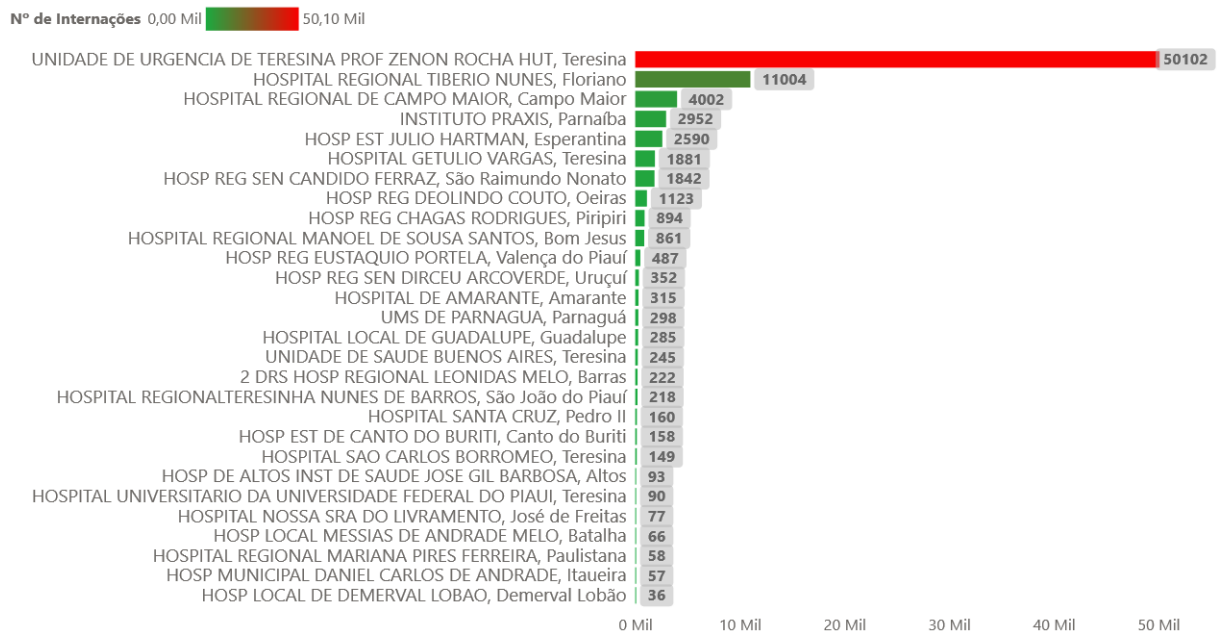


Elaboração: TCE-PI.

Ainda acerca dos equipamentos de saúde que atendem aos atingidos por acidentes de transporte, o HUT lidera com ampla diferença em relação aos demais hospitais do Estado do Piauí, consolidando-se como o principal centro de internações para esses casos:

Figura 38: Número de internações por estabelecimento de saúde no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).
Nº de Internações por Estabelecimento de Saúde no Piauí- 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) e "Código do Estabelecimento de Saúde" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



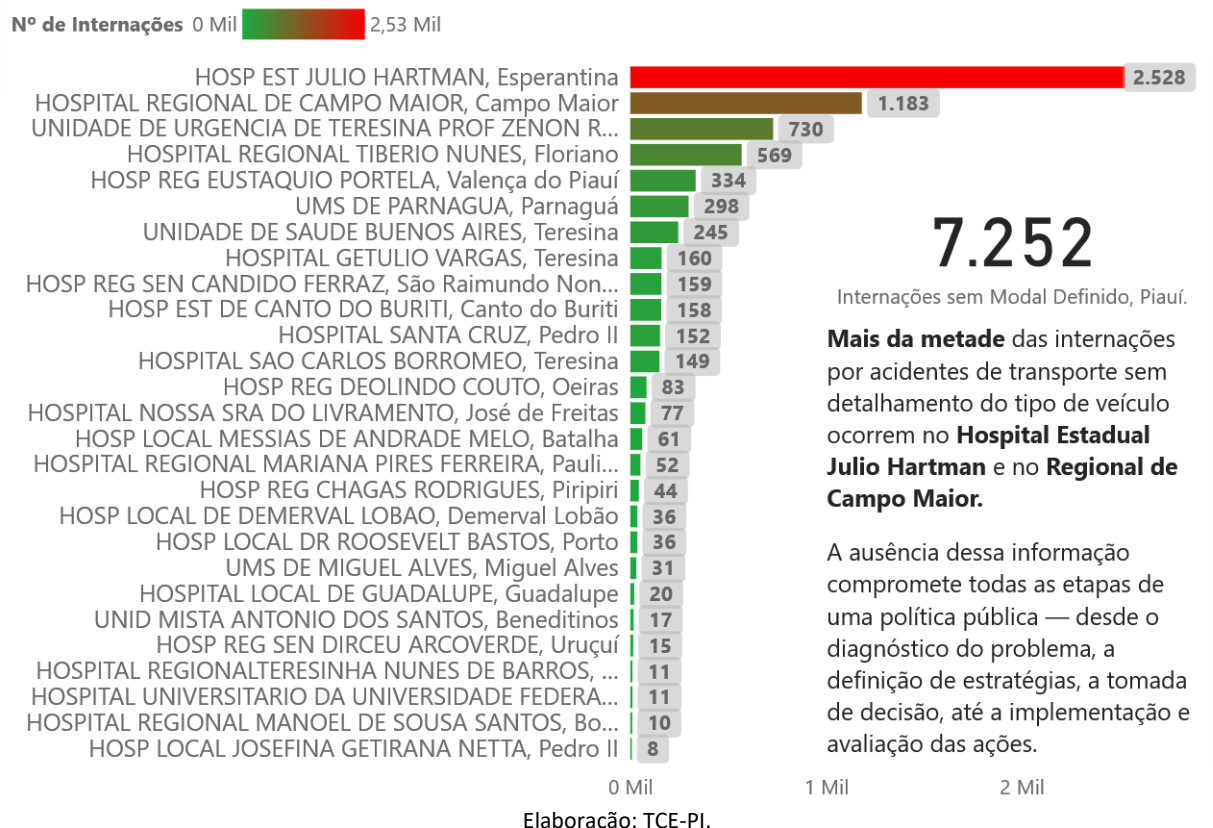
Elaboração: TCE-PI.

Apesar da boa qualidade geral dos registros de internações no Estado, o gráfico seguinte revela que a maior parte das internações sem detalhamento de modal concentrou-se em dois hospitais do interior: o Hospital Estadual Júlio Hartman (Esperantina) e o Hospital Regional de Campo Maior:

Figura 39: Número de internações sem modal definido por estabelecimento de saúde no Piauí (01/2015 a 04/2025).

Nº de Internações sem Modal Definido por Estabelecimento de Saúde no Piauí - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) e "Código do Estabelecimento de Saúde" (CNES) - CID's V01 a V89 ...



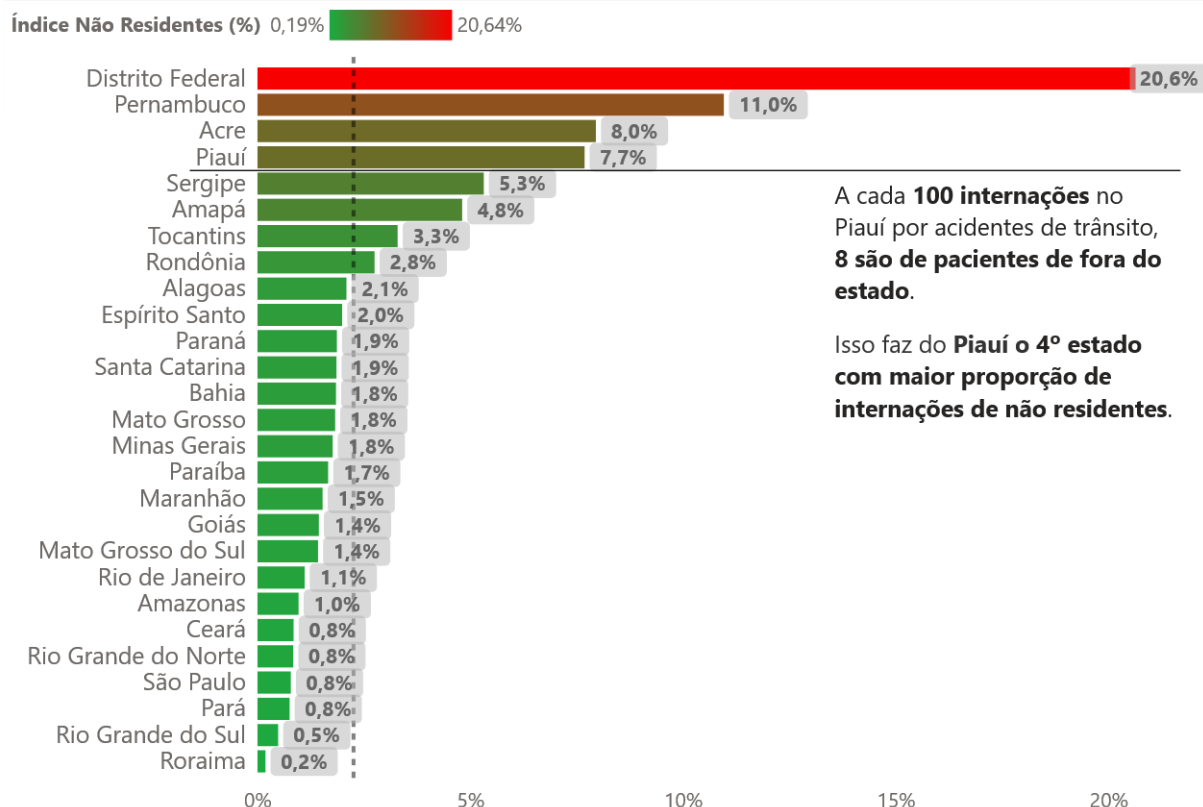
Juntos, os equipamentos supracitados, respondem por mais da metade das internações sem especificação do tipo de veículo do estado, o que fragiliza a precisão das análises e compromete o planejamento de políticas públicas a nível municipal.

Avançando na análise, partiu-se para uma perspectiva regional das internações, de modo a compreender a demanda por assistência à saúde advinda de acidentes de transportes envolvendo residentes de outros estados:

Figura 40: Índices de pacientes não residentes (01/2015 a 04/2025).

Índice de Pacientes Não Residentes (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) "Município de Residência" (MUNIC_RES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



A cada **100 internações** no Piauí por acidentes de trânsito, **8 são de pacientes de fora do estado**.

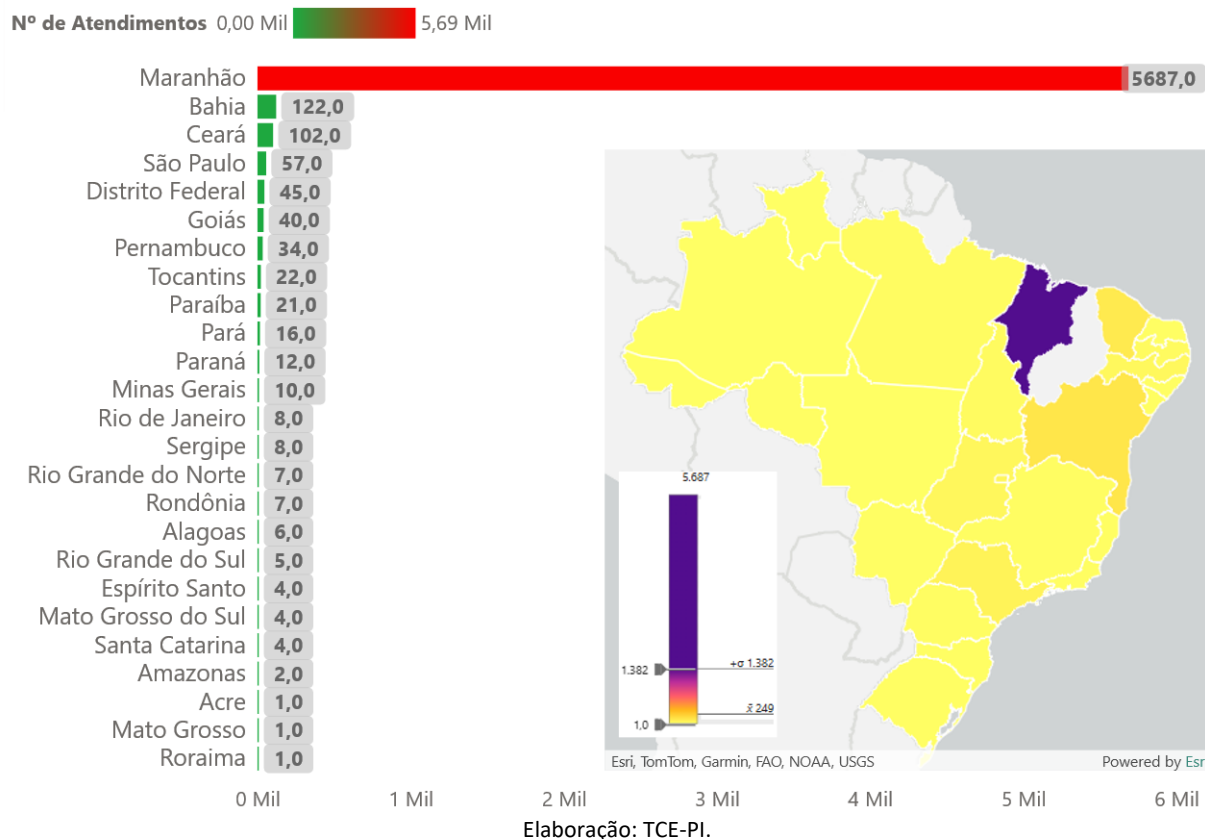
Isso faz do **Piauí o 4º estado com maior proporção de internações de não residentes**.

Nesse contexto, o Piauí figura como o quarto estado brasileiro com maior proporção de internações de vítimas oriundas de outras unidades da federação: aproximadamente 8 a cada 100 internações são de pacientes residentes em outros estados. A seguir, tem-se uma visão por estado desse fenômeno:

Figura 41: Número de pacientes não residentes no Estado do Piauí por Unidade Federativa (01/2015 a 04/2025).

Nº de Pacientes Não Residentes no Piauí por UF- 01/2015 a 04/2025

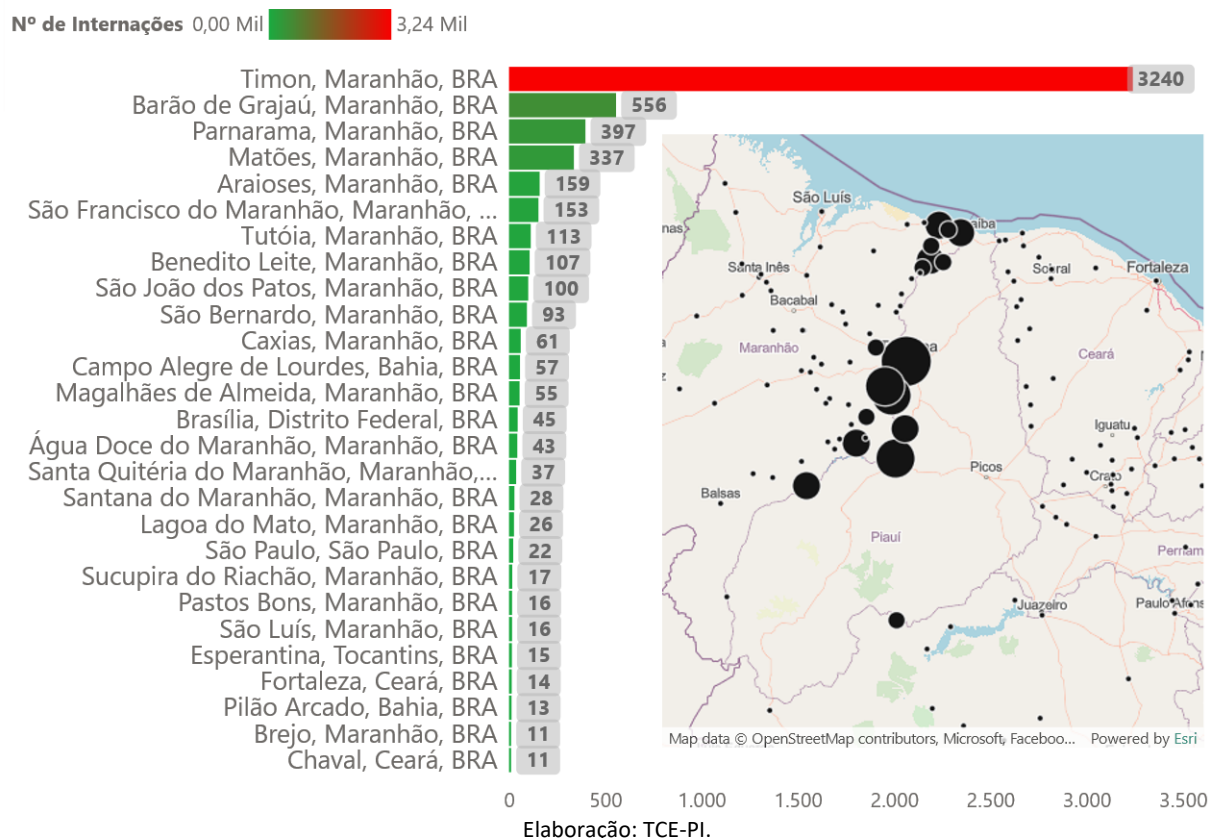
Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) "Município de Residência" (MUNIC_RES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Em números absolutos, o Maranhão é a principal origem dessa demanda interestadual, sendo o município de Timon o maior responsável isolado:

**Figura 42: Número de Pacientes não residentes no Estado do Piauí por Município (01/2015 a 04/2025).
Nº Pacientes Não Residentes no Piauí por Município - 01/2015 a 04/2025**

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município de Residência" (MUNIC_RES) e "Município do Estabelecimento" (MUNIC_MOV) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Tal destaque demonstra a centralidade regional dos estabelecimentos de saúde contidos no território piauiense no atendimento a vítimas de acidentes de trânsito, com destaque para a fronteira Piauí – Maranhão.

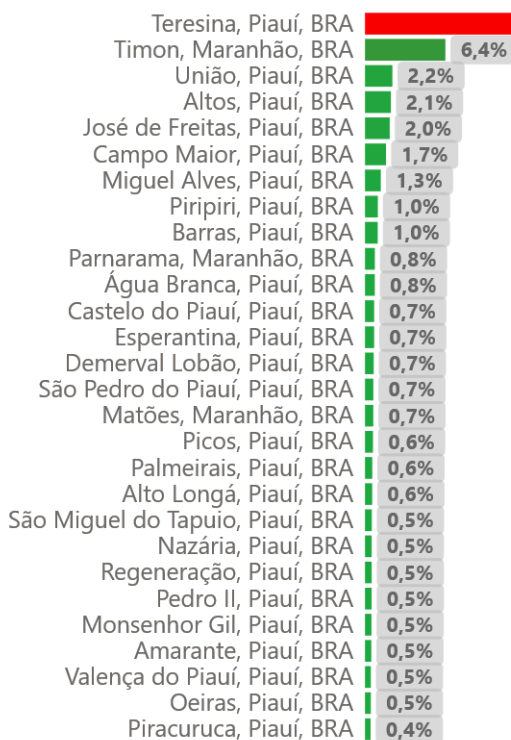
Nesse contexto, o Hospital de Urgência de Teresina (HUT) se destaca como o principal equipamento hospitalar no atendimento a vítimas de acidentes de transporte no Piauí. Com vista a isso, gráfico seguinte mostra o número de internações, por município de residência, entre janeiro de 2015 e abril de 2025, no HUT:

Figura 43: Número de internações no HUT por Município de origem (01/2015 a 04/2025).

Nº de Internações no HUT por Município - 01/2015 a 04/2025

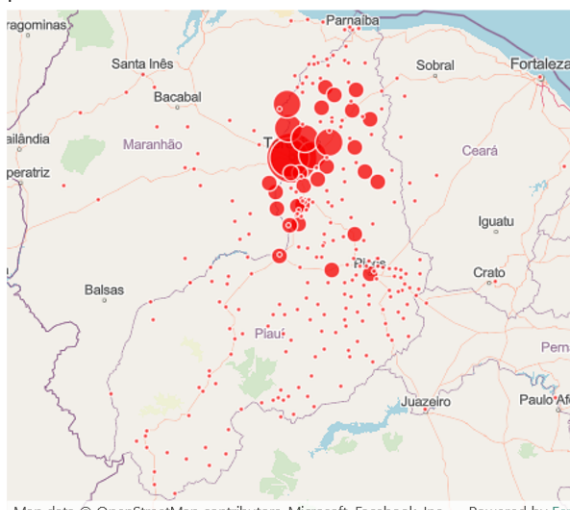
Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Município de Residência" (MUNIC_RES) e "Código do Estabelecimento" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

Nº de Internações 0 Mil 27,19 Mil



A cada 100 internações por acidentes de transporte no HUT, 54 são residentes de Teresina.

A cidade de Timon, no Maranhão, foi o segundo município mais atendido pelo HUT no mesmo período.



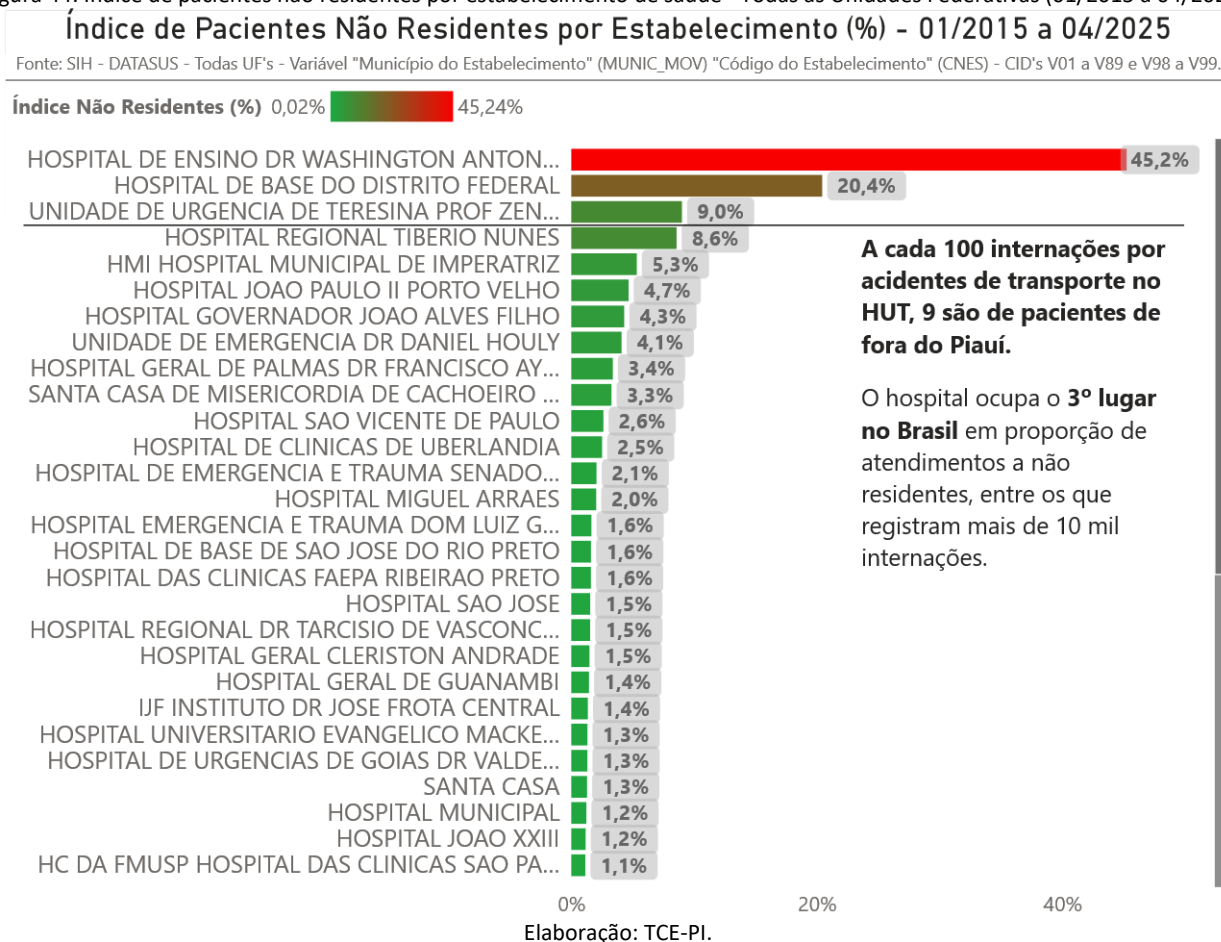
Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc.... Powered by Esri

Elaboração: TCE-PI.

Observa-se que Teresina concentra 54,3% das internações realizadas no referido hospital, ou seja, a cada 100 internações por acidente de transporte nesse hospital, 54 são de pacientes residentes na capital. Em seguida, aparece o município de Timon (MA), cidade conurbada a Teresina, separada apenas pelo rio Parnaíba, com 6,4% das internações. O mapa inserido no gráfico evidencia a concentração da demanda nos municípios do entorno de Teresina e da região norte do Estado, com poucos registros relevantes no centro-sul, como Picos e Floriano.

No que diz respeito ao atendimento de pacientes de outros estados, o HUT também se destaca nacionalmente, como mostrado a seguir:

Figura 44: Índice de pacientes não residentes por estabelecimento de saúde - Todas as Unidades Federativas (01/2015 a 04/2025).

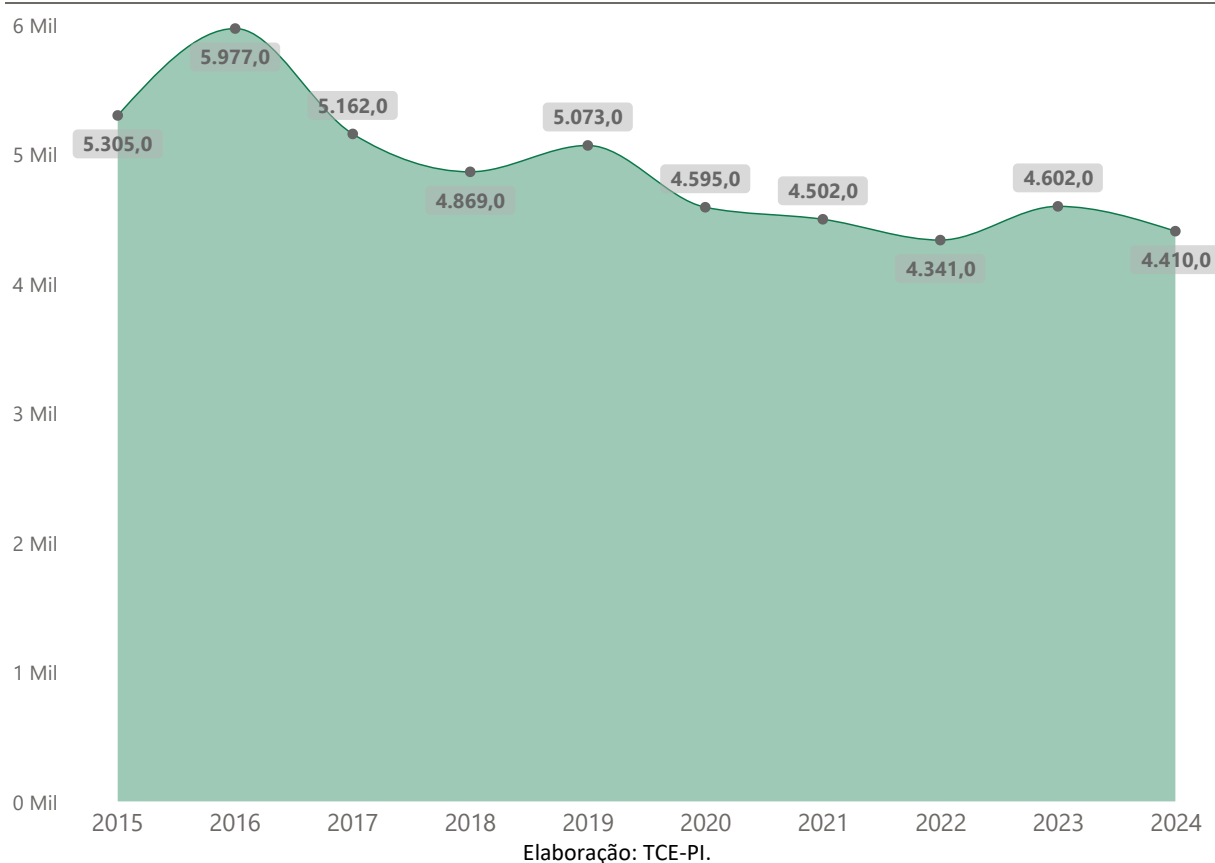


O gráfico que apresenta o índice de pacientes não residentes por estabelecimento de saúde indica que, entre os hospitais com mais de 10 mil internações por acidentes de transporte, o HUT ocupa a 3ª colocação em proporção de atendimentos a não residentes, com 9%. Isso confirma seu papel como polo regional de atendimento, especialmente para populações oriundas do Maranhão.

Entretanto, a evolução anual do número de internações no HUT por acidente de transporte mostra tendência de queda ao longo do tempo, como evidenciado a seguir:

Figura 45: Número de internações no HUT por ano (01/2015 a 12/2024).
Nº de Internações no HUT por Ano - 01/2015 a 12/2024

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Código do Estabelecimento" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

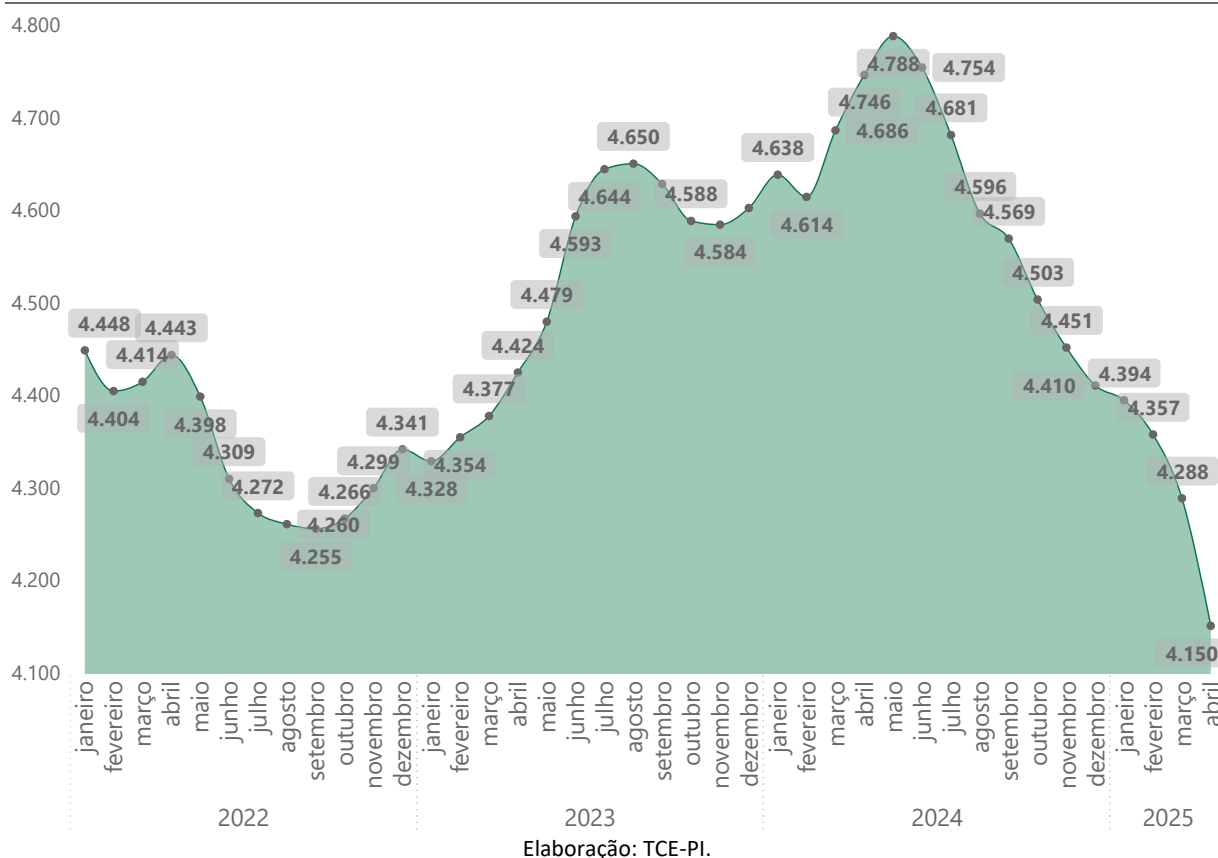


O número passou de 5.305 internações em 2015 para 4.410 em 2024. Esse comportamento contrasta com o aumento da frota e da motorização no Estado, conforme será analisado em tópico específico, e pode indicar mudanças no padrão de atendimento, na gravidade dos casos ou em fluxos de encaminhamento.

Por fim, buscando entender a tendência atual da demanda atendida pelo HUT, e utilizar os dados mais atuais até abril de 2025, foi construída uma medida mensal que afere a demanda anual baseada no acumulado dos últimos 12 meses. Essa abordagem permite analisar tendências recentes da demanda:

Figura 46: Número de internações no HUT - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).
Internações no HUT - Acumulado Últimos 12 meses - 01/2022 a 04/2025

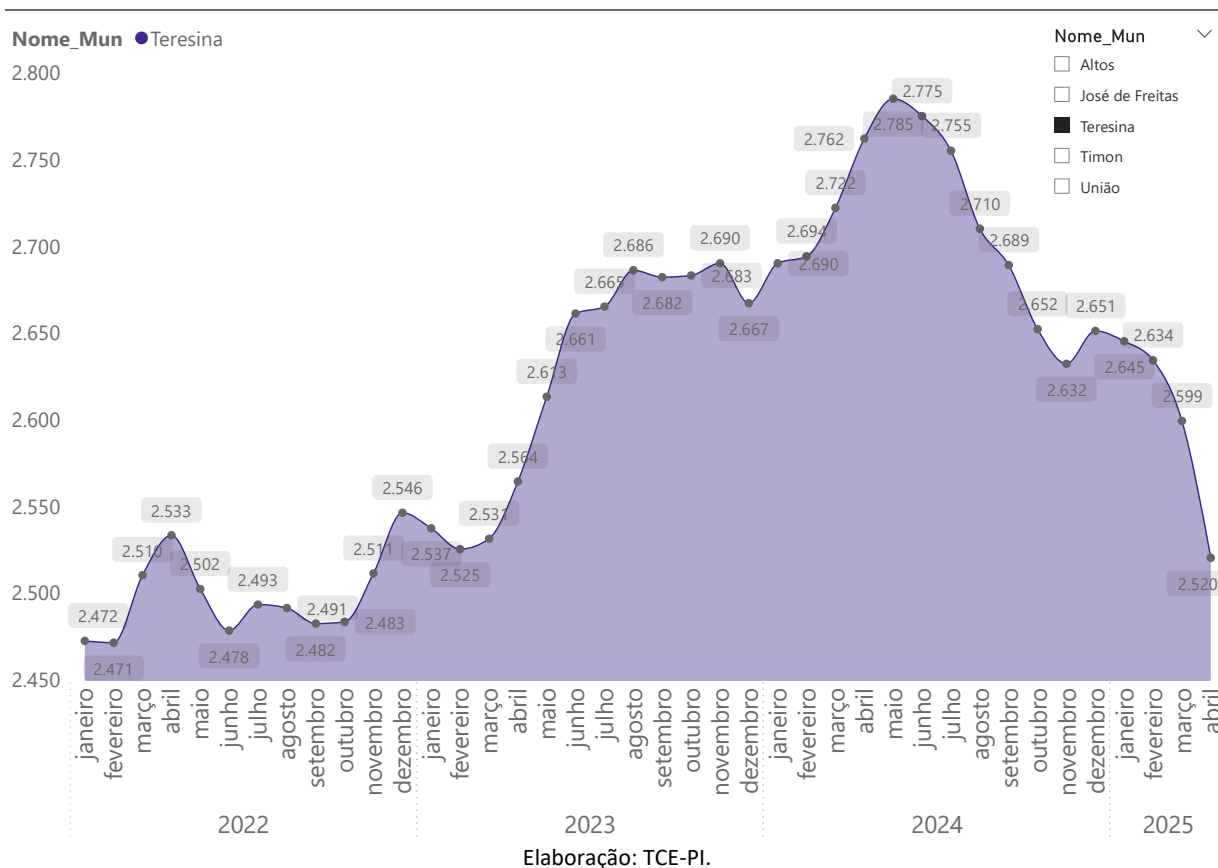
Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Código do Estabelecimento" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Observa-se, por esse indicador, um período de crescimento consistente nas internações entre setembro de 2022 e maio de 2024, com um pico de 4.788 internações acumuladas no intervalo de 12 meses. A partir de então, verifica-se uma queda gradual e consistente, que leva o indicador para 4.150 internações em abril de 2025. Ressalta-se que os dados dos últimos seis meses estão sujeitos a alterações, conforme o DATASUS.

Para entender de onde partiu essa redução, foi feita uma análise da mesma medida (acumulado de 12 meses) segmentada por município. Teresina, responsável por mais da metade da demanda do HUT, lidera essa variação. Entre maio de 2024 e abril de 2025, a capital piauiense passou de 2.775 para 2.520 internações acumuladas, o que representa uma redução de cerca de 250 pacientes:

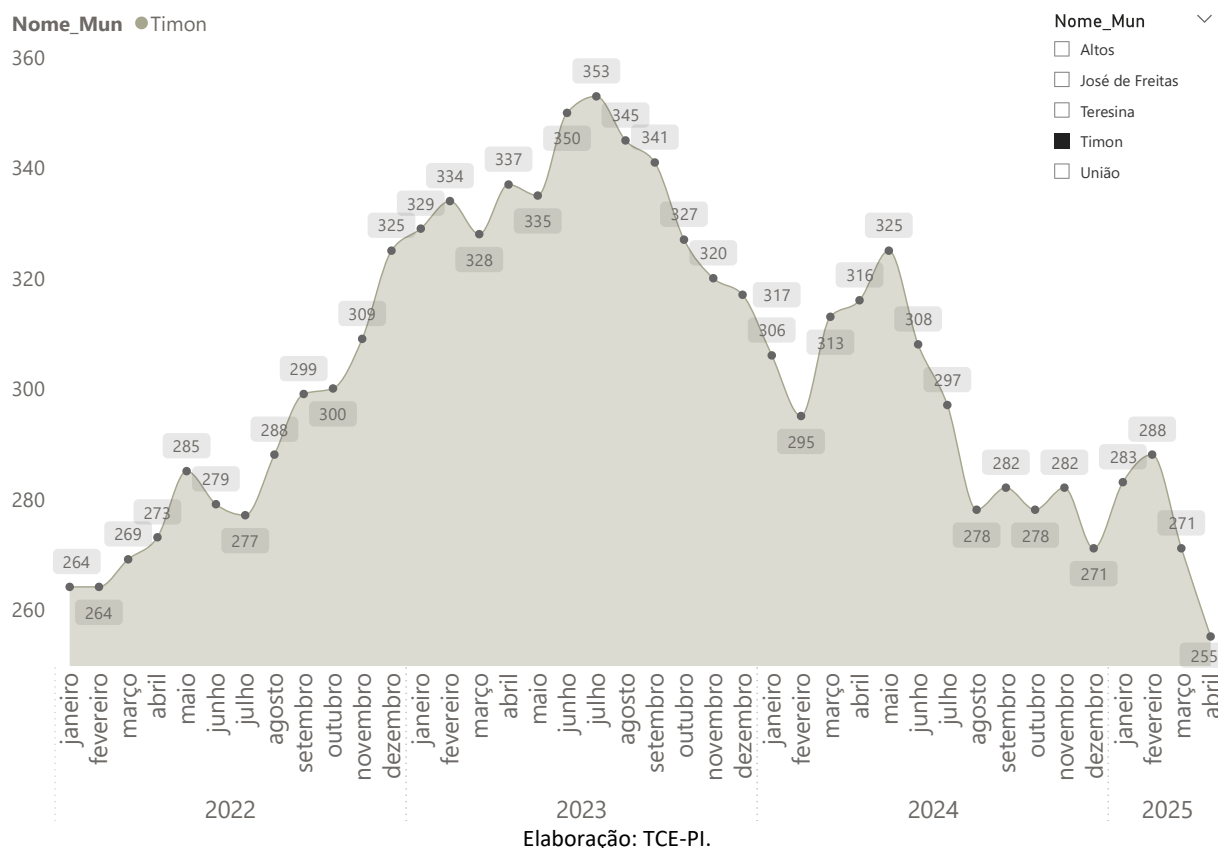
Figura 47: Número de internações no HUT de residentes em Teresina - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).
Internações no HUT - Acumulado Últimos 12 meses - 01/2022 a 04/2025



Timon, segundo município mais demandante, também apresentou queda: de 325 para 255 no mesmo intervalo, ou seja, menos 70 internações/ano.

Figura 48: Número de internações no HUT de residentes em Timon (MA) - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).
Internações no HUT - Acumulado Últimos 12 meses - 01/2022 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Código do Estabelecimento" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

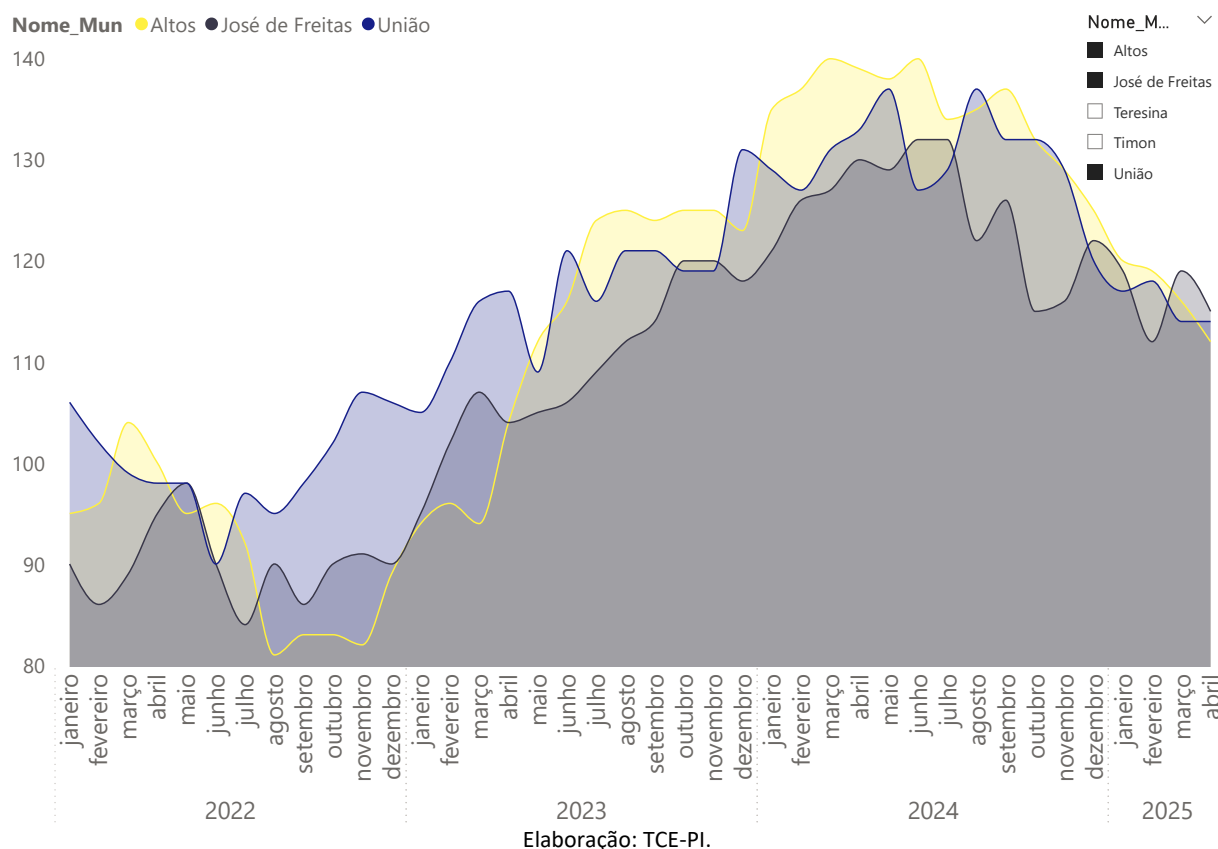


Essa tendência de queda também foi observada em municípios vizinhos, como Altos, José de Freitas e União, a partir do segundo semestre de 2024:

Figura 49: Internações no HUT por Município (Altos, José de Freitas e União) - Acumulado últimos 12 meses (01/2022 a 04/2025).

Internações no HUT - Acumulado Últimos 12 meses - 01/2022 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Código do Estabelecimento" (CNES) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Considerando o comportamento relativamente uniforme de crescimento entre o segundo semestre de 2022 e o primeiro de 2024, a inflexão recente observada em diferentes municípios próximos a Teresina aponta para a necessidade de investigação mais aprofundada. Mudanças em políticas públicas, infraestrutura viária, estratégias de prevenção ou organização da rede de urgência podem estar entre os fatores que contribuíram para esse processo.

6.1.4 Padrões Temporais, Modais e Perfil dos Pacientes Internados por Acidentes de Transporte no Piauí

A partir do conjunto de registros do Sistema de Informações Hospitalares (SIH/DATASUS), referentes ao período de janeiro de 2015 a abril de 2025, foi possível estruturar uma análise das internações por acidentes de transporte no estado do Piauí. Para além da mensuração da quantidade de atendimentos, buscou-se identificar os momentos de maior incidência, os modais de transporte mais frequentemente envolvidos, bem como características predominantes entre os pacientes hospitalizados.

Inicialmente, foram examinadas variações temporais mensais e semanais nas internações por causas externas associadas a acidentes de transporte, com objetivo de identificar sazonalidades e picos de demanda, com implicações diretas na sobrecarga do sistema hospitalar.

Na sequência, a análise por modal de transporte permitiu verificar quais grupos geram maior número de atendimentos e, também, os que acumulam mais dias de permanência hospitalar, oferecendo indícios sobre a gravidade dos casos e os custos assistenciais envolvidos. A média de dias por internação foi incorporada como indicador complementar, assim como a distribuição das internações por modal ao longo dos dias da semana, visando capturar dinâmicas específicas de risco.

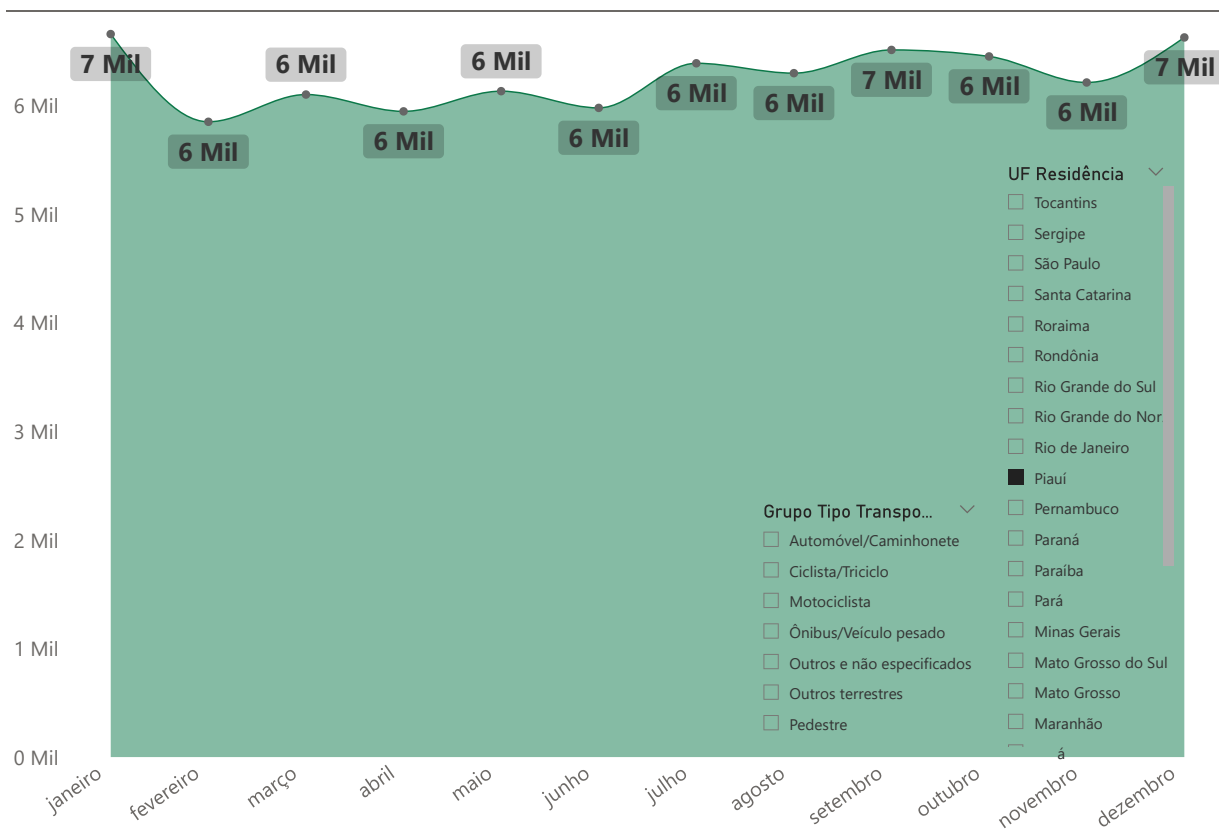
Por fim, foram incorporados elementos relativos ao perfil das vítimas internadas, com base nas variáveis disponíveis: sexo, faixa etária e tipo de transporte no momento do acidente. Ainda que esse con-

junto de atributos seja limitado em profundidade, sua análise permite traçar um perfil básico dos indivíduos que demandaram atendimento hospitalar por acidente de transporte no estado.

No que se refere aos padrões temporais, observa-se que a distribuição mensal das internações é relativamente uniforme ao longo do ano, com variações discretas entre os meses. Apesar de uma leve tendência de aumento no segundo semestre, os dados não apontam para uma sazonalidade significativa:

Figura 50: Distribuição percentual de internações por mês no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).

Internações por Mês (%) - 01/2015 a 04/2025



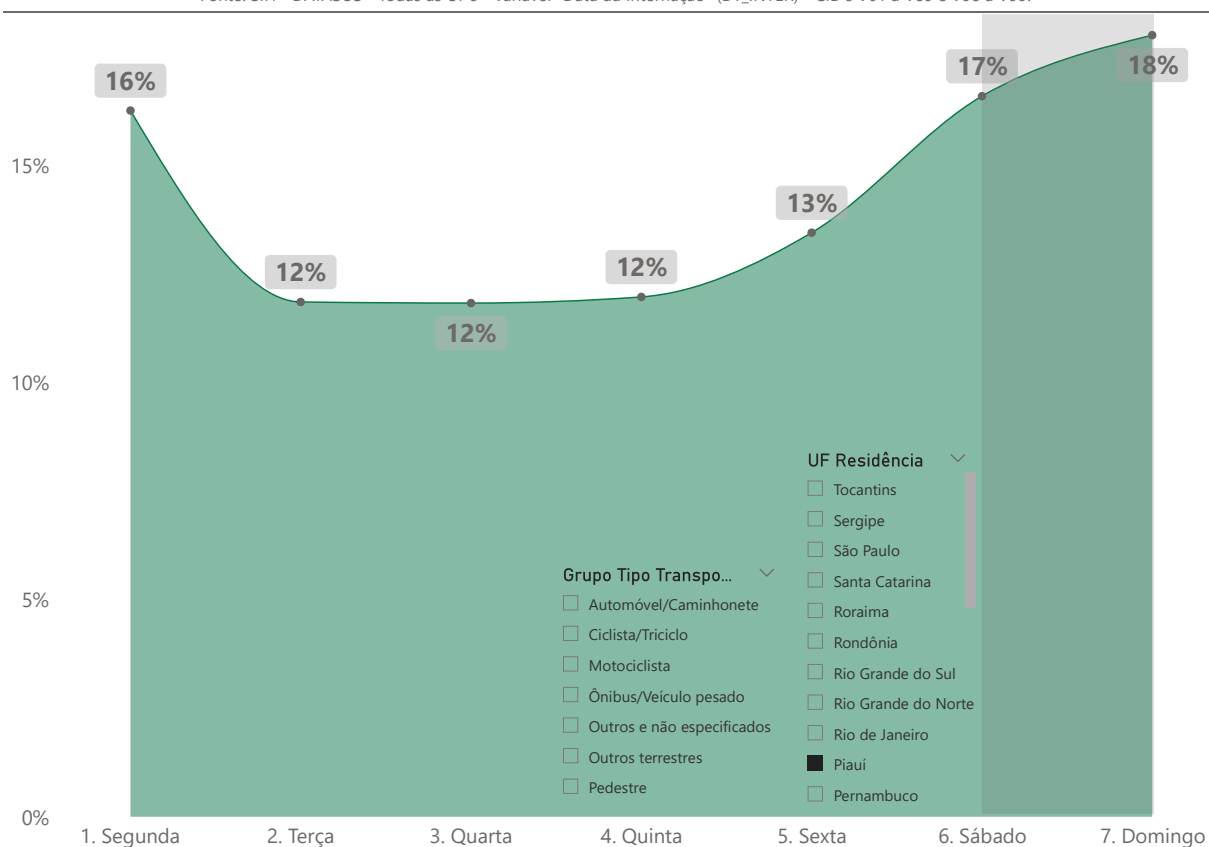
Elaboração: TCE-PI.

Já a distribuição por dia da semana revela um padrão mais evidente: as internações se concentram nos finais de semana, com destaque para os dias de sexta, sábado e domingo, que juntos representam mais da metade das hospitalizações:

Figura 51: Distribuição percentual das internações por dia da semana (01/2015 a 04/2025).

Internações por Dia da Semana (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



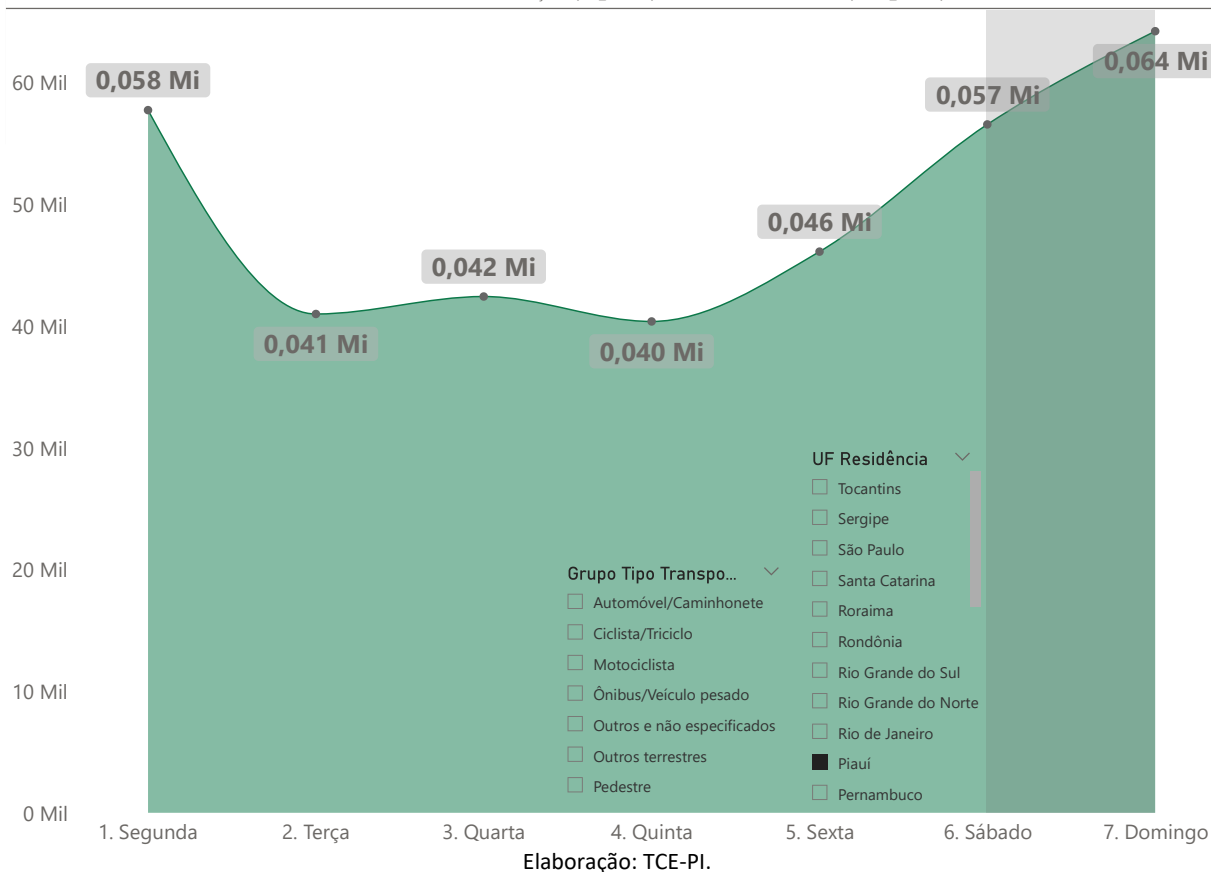
Elaboração: TCE-PI.

Esse padrão é reforçado quando se considera o total de dias de internação gerados por dia da semana, indicando maior demanda hospitalar iniciada nesses dias:

Figura 52: Total de dias de internação por dia da semana (01/2015 a 04/2025).

Total de Dias de Internação por Dia da Semana - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Dias de Permanência" (DIAS_PERM) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

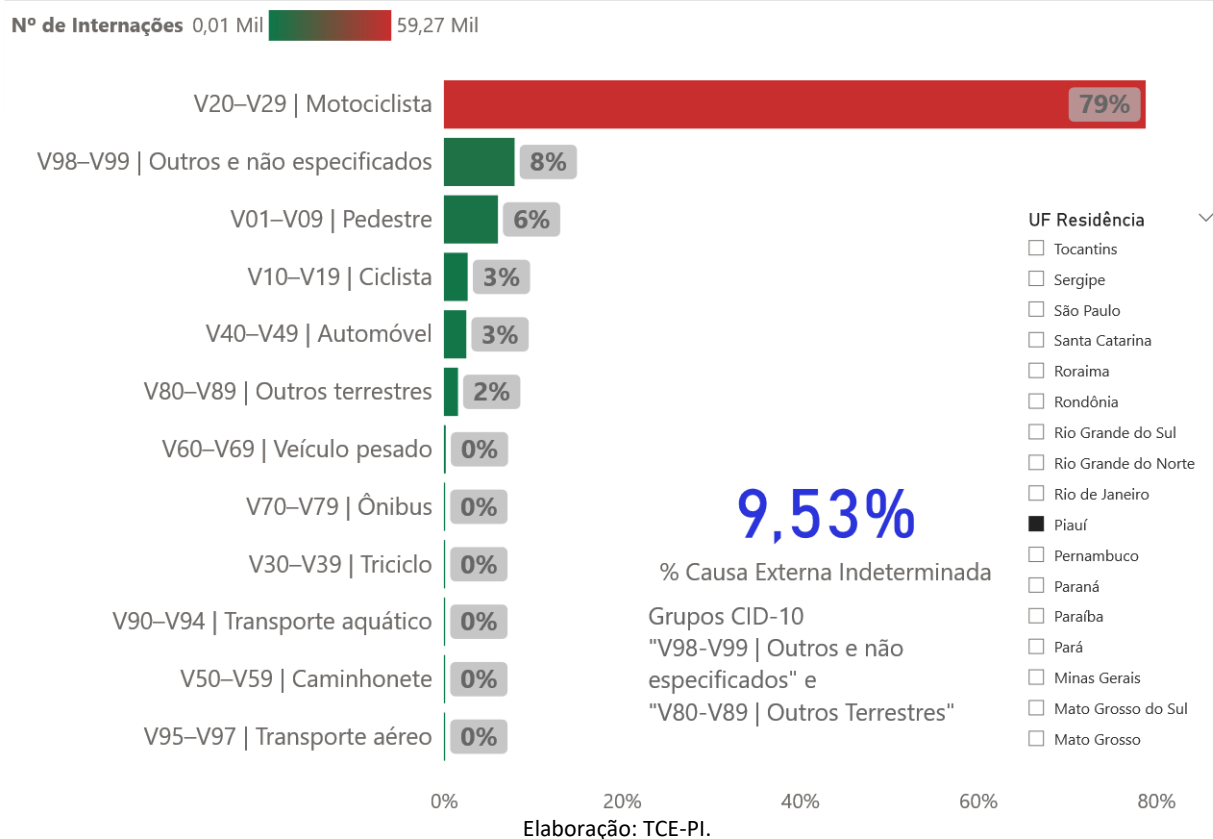


Adicionalmente, há um pico relevante nas segundas-feiras, porém a ausência da variável "hora da internação" no SIH inviabiliza análises mais detalhadas sobre a dinâmica horária dos sinistros.

Quanto ao tipo de modal envolvido, os dados indicam clara predominância dos acidentes com motociclistas, que representam cerca de 80% das internações por acidentes de transporte no Estado:

**Figura 53: Distribuição percentual das internações por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).
Internações por Modal de Transporte (%) - 01/2015 a 04/2025**

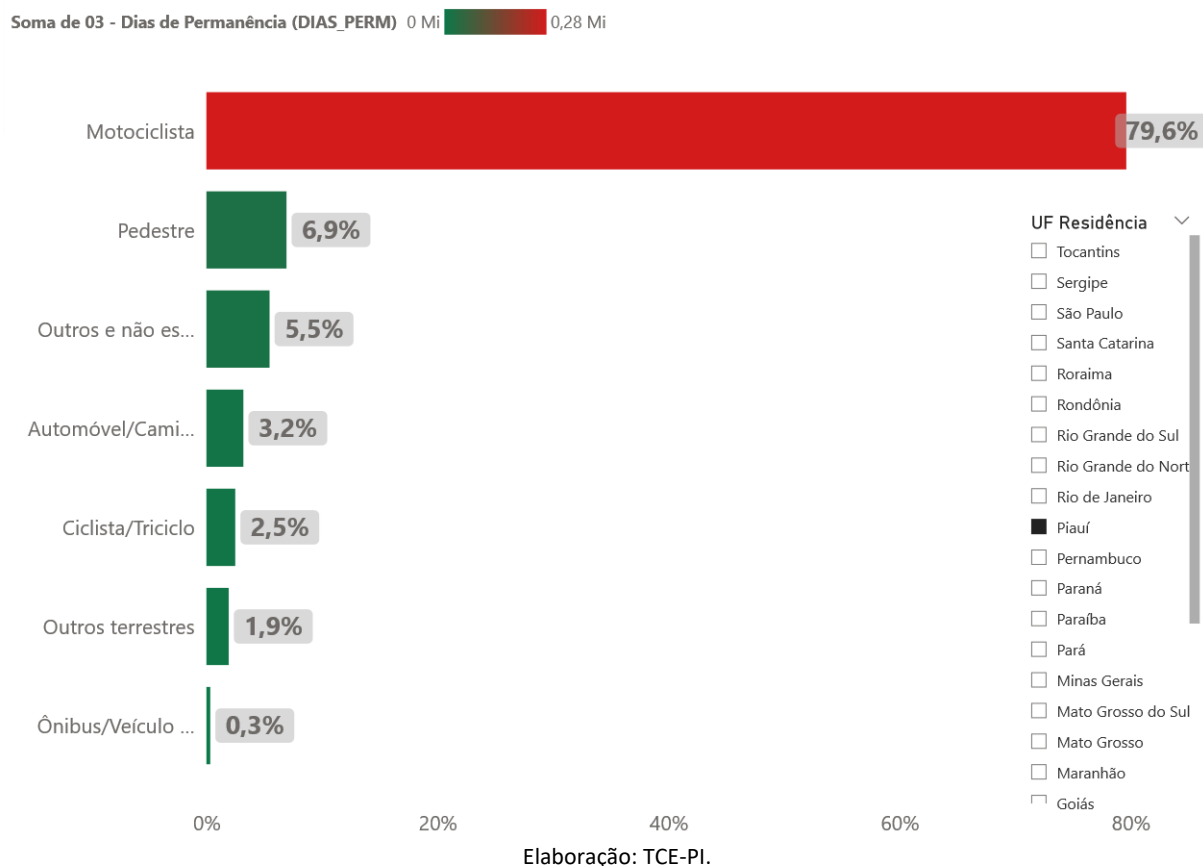
Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Diagnóstico Principal" (DIAG_PRINC), "Diagnóstico Secundário 1" (DIAGSEC1) e "Município de Residência" (MUNIC_RES) - CID's V01 a V99. Modal Indefinido "V98-V99 | Outros e não especificados", "V80-V89 | Outros terrestres".



Esse predomínio é mantido tanto na análise do número de internações quanto no total de dias de internação demandados por esse grupo:

Figura 54: Total de dias de internação por modal de transporte no Estado do Piauí (01/2015 a 04/2025).
Total de Dias de Internação por Modal de Transporte - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Dias de Permanência" (DIAS_PERM) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

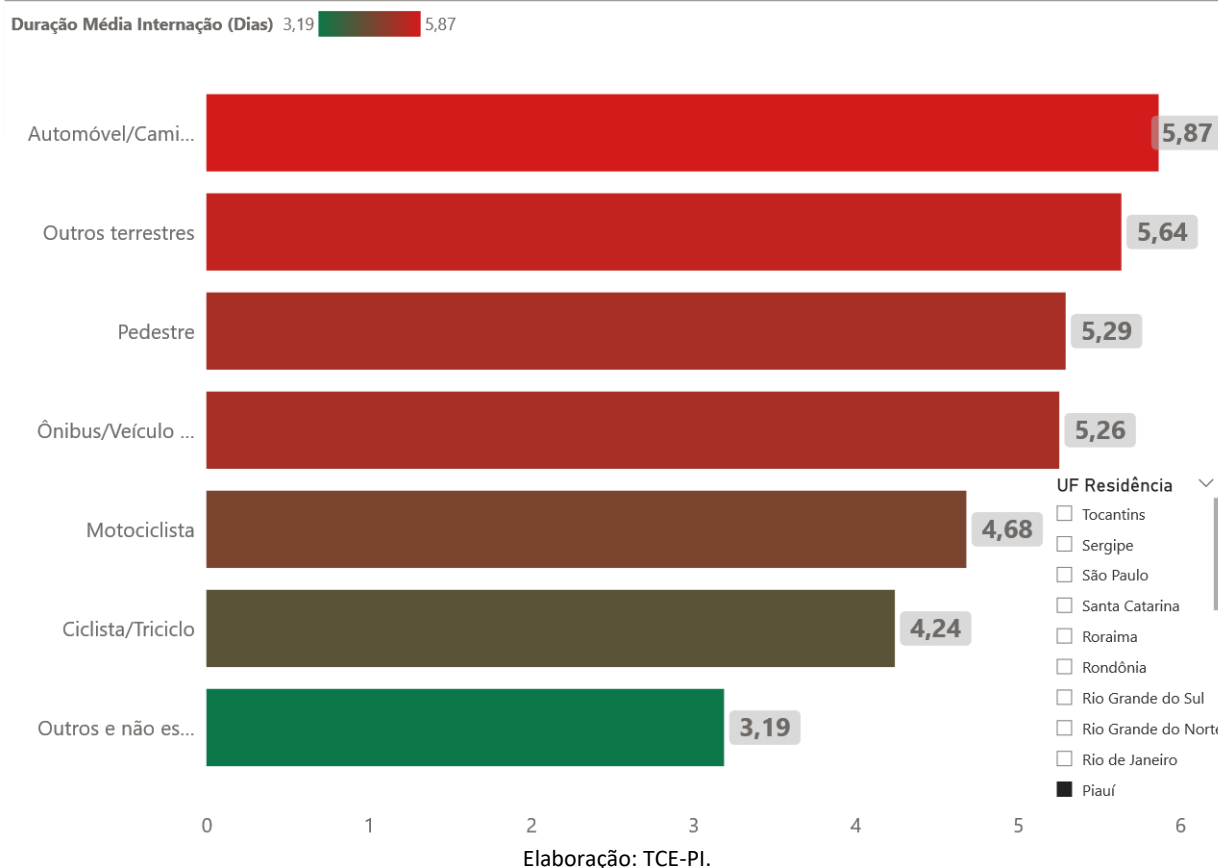


Também se observa que cerca de 9,5% das internações não possuem o modal devidamente especificado, valor ainda assim inferior à média nacional, que se aproxima dos 20%.

No que diz respeito à gravidade dos eventos, medida pela média de dias de internação por tipo de modal, os maiores valores são observados nos acidentes com automóveis/caminhonetes e com veículos classificados como “outros terrestres”, seguidos pelos casos envolvendo pedestres:

Figura 55: Duração média da internação por modal (01/2015 a 04/2025).
Duração Média da Internação por Modal - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER) e "Dias de Permanência" (DIAS_PERM) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



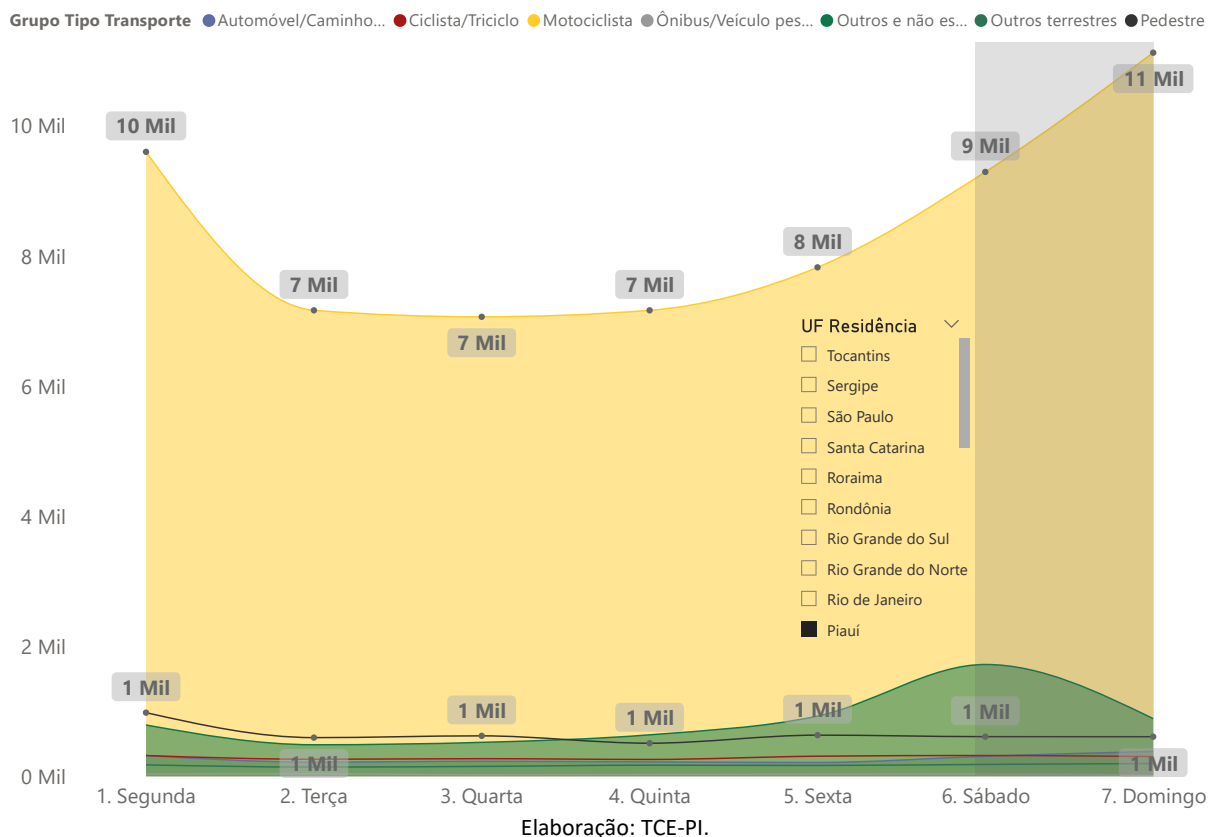
Apesar do volume expressivo de internações de motociclistas, esses apresentam tempo médio de permanência inferior, o que pode refletir uma combinação de fatores como agilidade no atendimento, perfil das lesões ou alta rotatividade hospitalar.

Prosseguindo na análise, a associação entre dia da semana e tipo de modal revela que os picos de internação aos finais de semana são puxados principalmente por acidentes com motociclistas, reafirmando o protagonismo desse grupo na dinâmica da violência no trânsito do Piauí:

Figura 56: Distribuição do número de internações por dia da semana e por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).

Internações por Dia por Modal de Transporte (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Data da Internação" (DT_INTER), "Diagnóstico Principal" (DIAG_PRINC) e "Diagnóstico Secundário 1" (DIAGSEC1) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

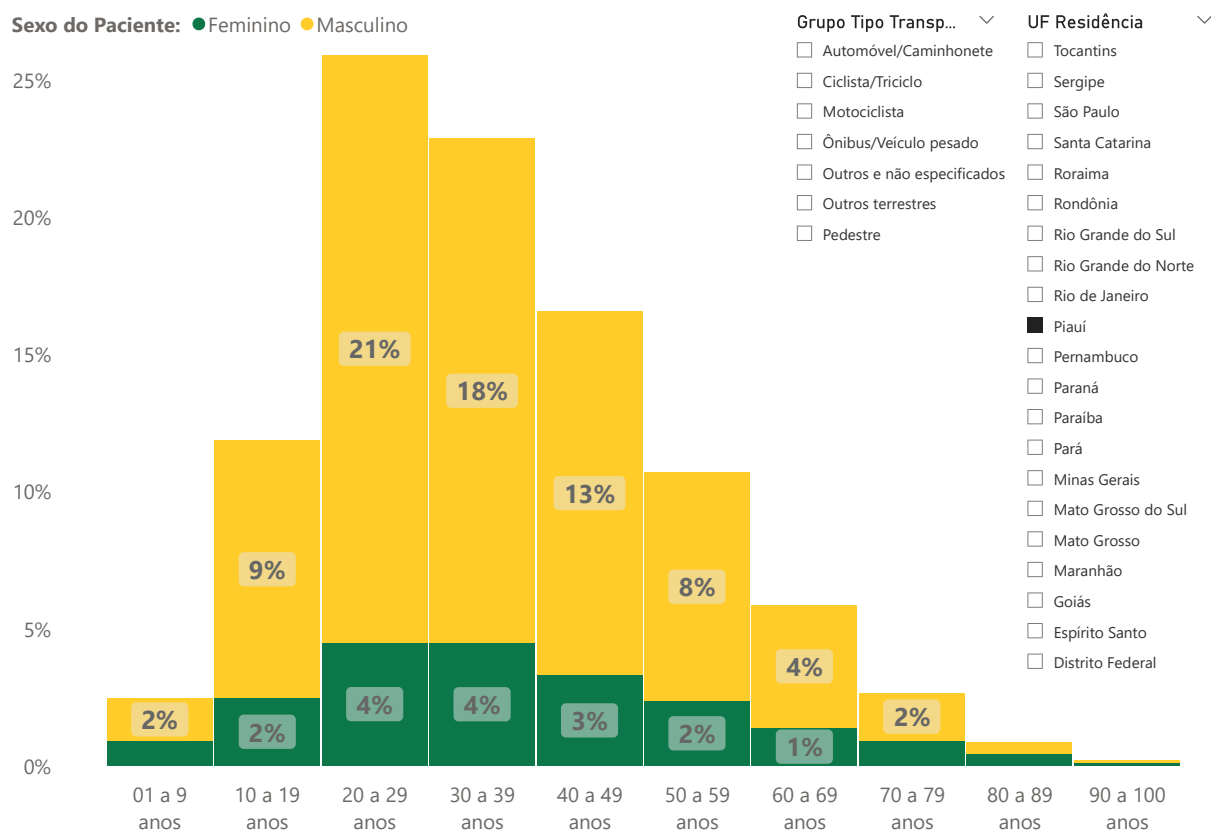


Por fim, a caracterização sociodemográfica das vítimas mostra um perfil concentrado em homens jovens: o maior percentual de internações se dá entre indivíduos do sexo masculino com idades entre 20 e 39 anos.

Figura 57: Distribuição percentual das internações por faixa etária e por sexo (01/2015 a 04/2025).

Internações por Faixa Etária por Sexo (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Idade" (IDADE) e "Sexo do Paciente" (SEXO) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



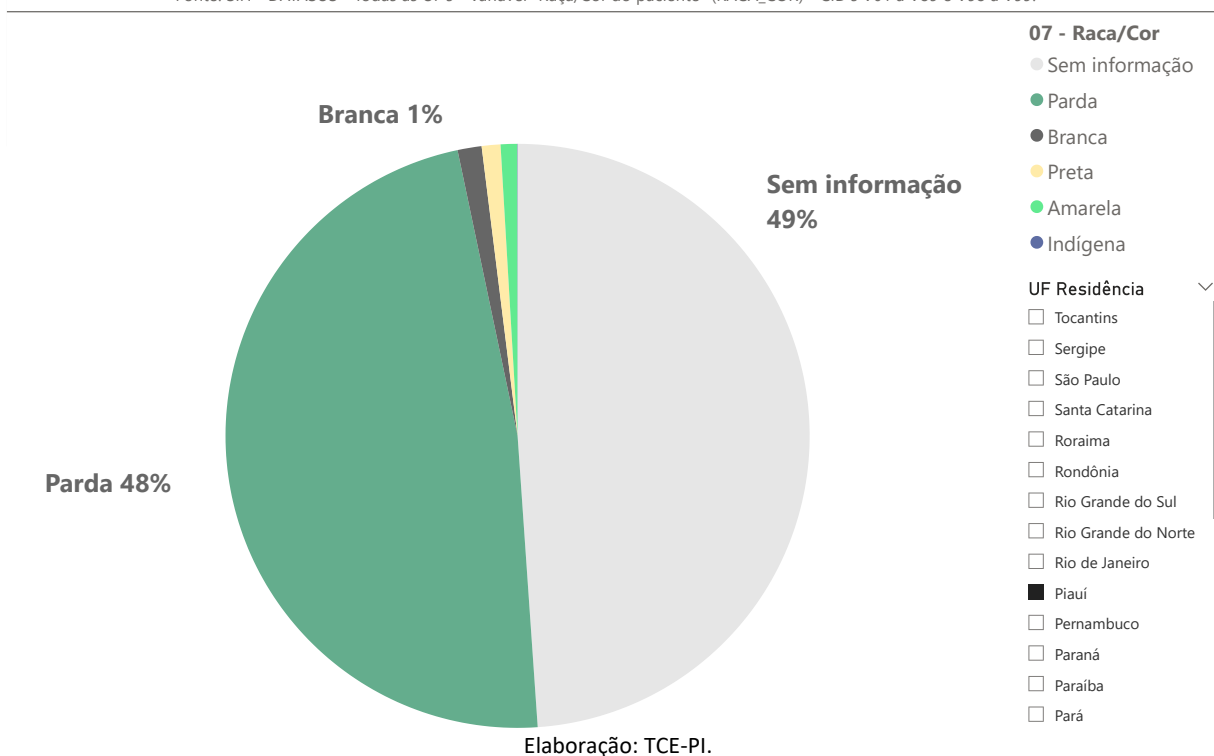
Elaboração: TCE-PI.

Em relação à raça/cor, há uma predominância de pessoas autodeclaradas pardas (48%), embora quase metade dos registros não possuam essa informação preenchida, comprometendo a qualidade da análise neste aspecto:

Figura 58: Distribuição percentual das internações por raça/cor (01/2015 a 04/2025).

Internações por Raça/Cor (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Raça/Cor do paciente" (RACA_COR) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.

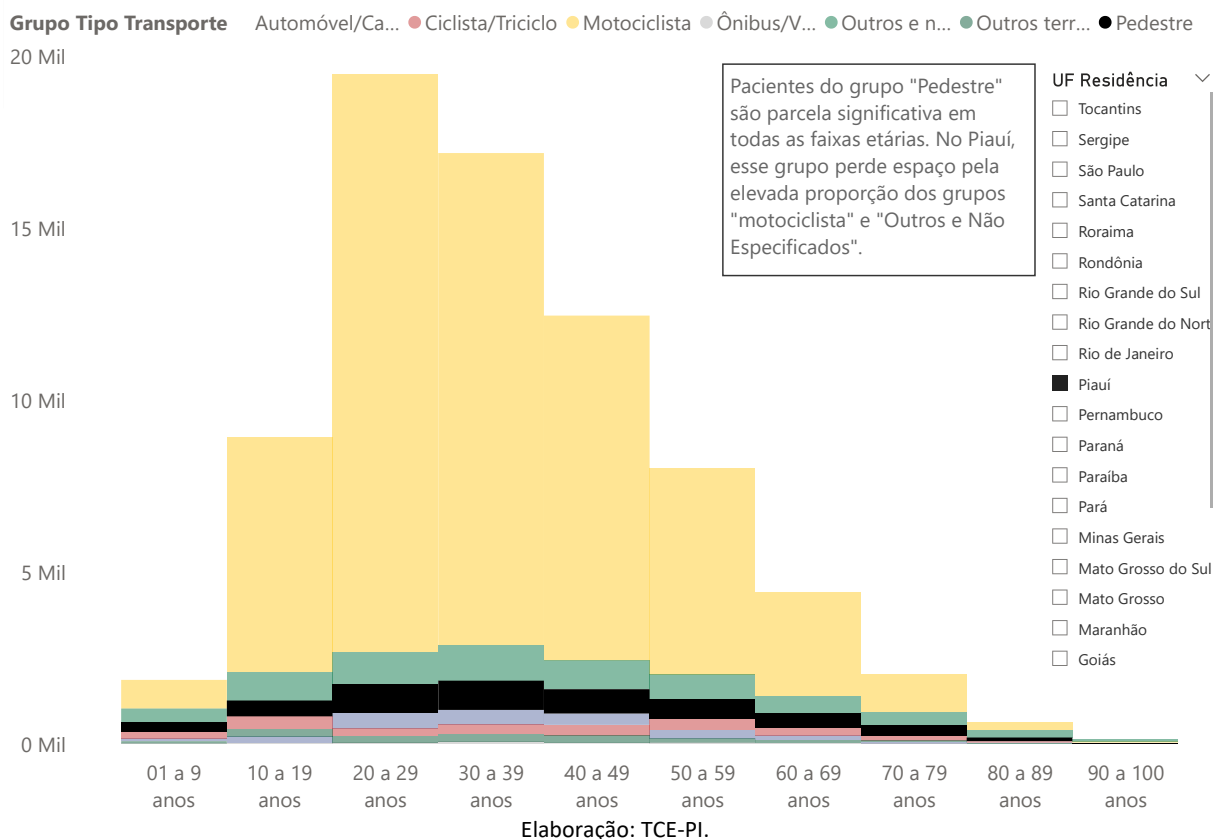


Por fim, a estratificação por faixa etária e modal reforça a centralidade do grupo motociclista em praticamente todas as idades, seguido dos registros classificados como “outros e não especificados”, que superam, por exemplo, os casos de pedestres:

Figura 59: Número de internações por faixa etária e por modal de transporte (01/2015 a 04/2025).

Internações por Faixa Etária por Modal (%) - 01/2015 a 04/2025

Fonte: SIH - DATASUS - Todas as UF's - Variável "Idade" (IDADE), "Diagnóstico Principal" (DIAG_PRINC) e "Diagnóstico Secundário 1" (DIAGSEC1) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Essa caracterização conjunta permite uma compreensão da dinâmica das internações por acidentes de transporte no Estado, bem como contribui para a elaboração de políticas públicas específicas de prevenção e resposta no âmbito da segurança viária.

6.2 Indicadores de Violência no Trânsito: Mortalidade, Internações, Frota e Habilitados por 100 mil habitantes.

Para entender a dinâmica da violência no trânsito no Piauí, foram elaborados quatro indicadores: óbitos por 100 mil habitantes, feridos por 100 mil habitantes, frota por 100 mil habitantes e condutores habilitados por 100 mil habitantes. No caso dos sistemas de mortalidade (SIM) e de internações hospitalares (SIH), o cálculo se dá pela razão entre o número de óbitos ou pacientes internados e a população estimada para o respectivo ano, multiplicada por 100 mil habitantes. Nesses casos, recorreu-se à padronização por faixa etária (com base nos anos de 2013 ou 2015, a depender do indicador) para neutralizar distorções geradas por mudanças no perfil etário da população ao longo do tempo.

A base populacional adotada foi a do DATASUS, com estimativas produzidas a partir dos censos demográficos de 2000, 2010 e 2022, além das projeções populacionais publicadas para 2024. Essa metodologia possibilita estimativas intercensitárias detalhadas, permitindo a construção de indicadores segmentados por ano, município, sexo e faixa etária. A documentação técnica da base populacional será anexada a este relatório para fins de transparência e reprodutibilidade.

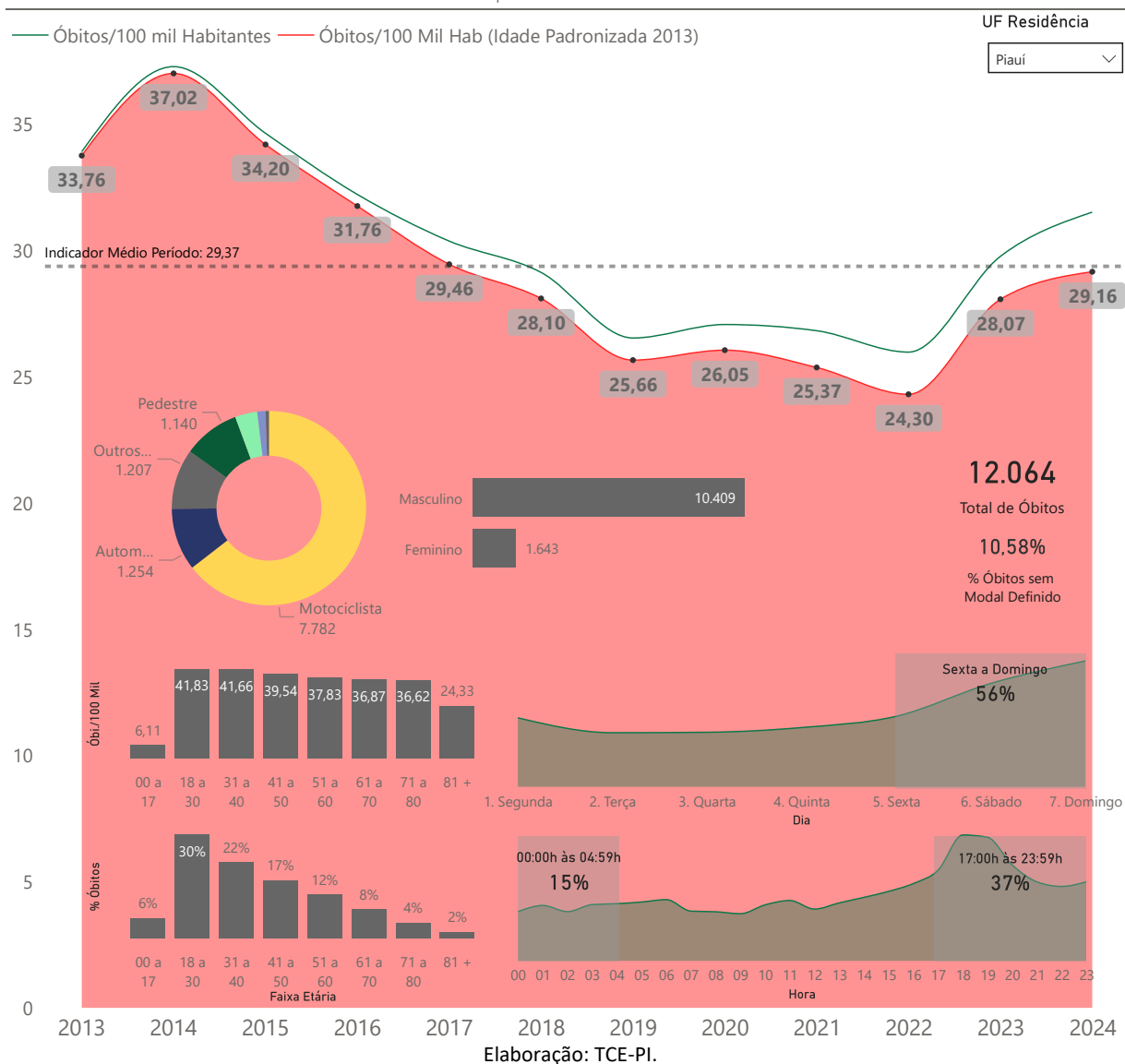
6.2.1 Óbitos por 100 mil habitantes – Piauí

O primeiro infográfico a seguir apresenta um panorama geral dos óbitos por acidentes de transporte no Piauí entre 2013 e 2024. O dado de mortalidade do Piauí conta com 10,58% dos registros sem modal definido, de modo que o Piauí é um dos estados com melhor qualidade nesse quesito:

Figura 60: Indicador de óbitos por 100 mil habitantes (2013 a 2024)

Óbitos por 100 Mil Hab. - Piauí - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Indicador calculado com população padronizada de 2013.



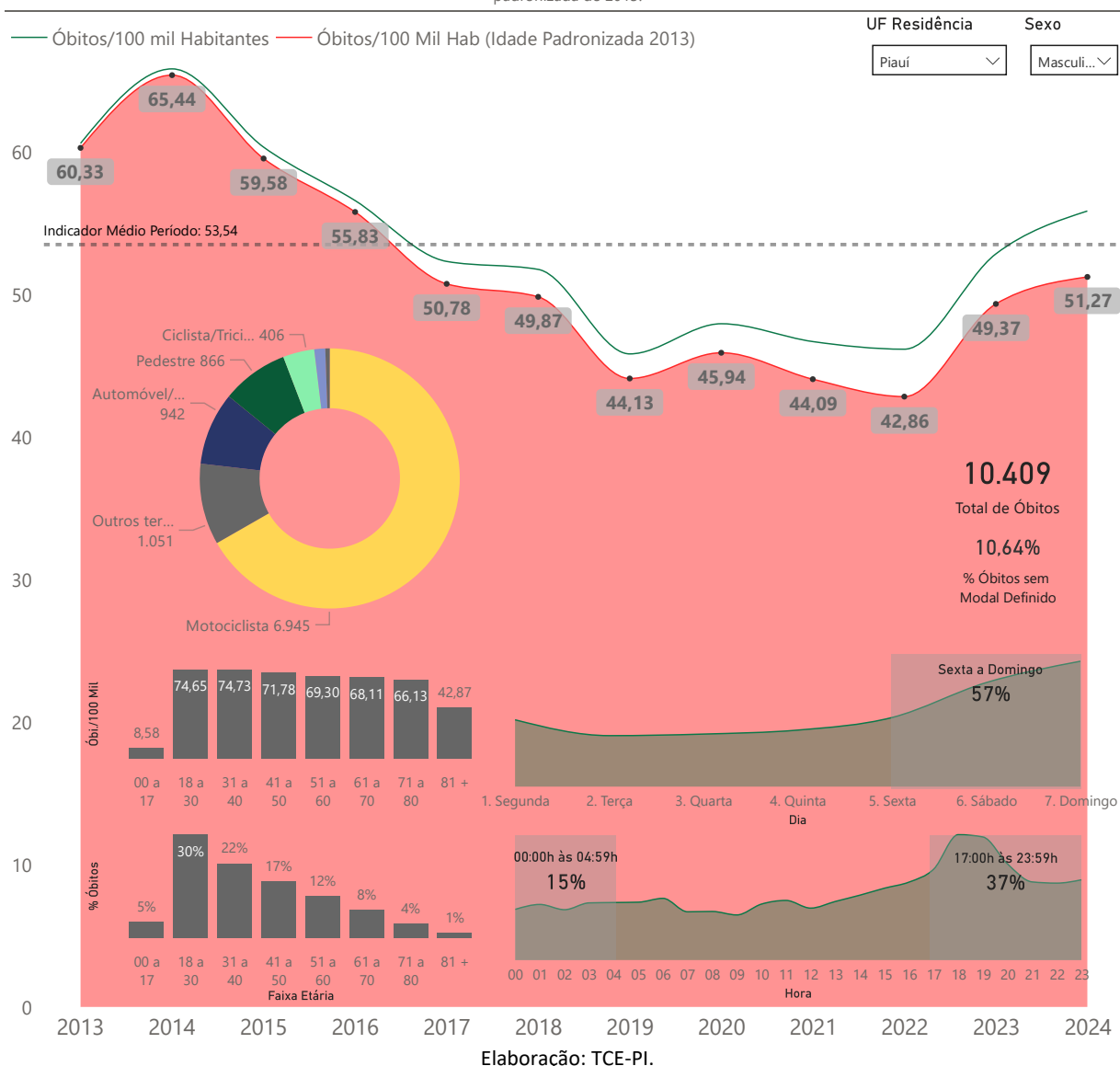
Observa-se uma trajetória de queda consistente do indicador entre 2014 e 2022. Contudo, a partir de 2022, há dois anos consecutivos de aumento. Os homens são responsáveis pela grande maioria dos óbitos, com destaque para o modal “motociclista” em números absolutos, seguido por automóveis e pedestres em patamares semelhantes. O recorte do indicador por faixa etária revela uma distribuição relativamente uniforme entre os grupos, com leve predomínio entre os adultos jovens de 18 a 40 anos.

Ao restringir a análise ao sexo masculino, constata-se que o aumento observado a partir de 2022 está concentrado nesse grupo, que representa mais de 86% do total de óbitos.

Figura 61: Indicador de óbitos por 100 mil habitantes de homens no Estado do Piauí (2013 a 2024).

Óbitos por 100 Mil Hab. - Piauí - Homens - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Indicador calculado com população padronizada de 2013.



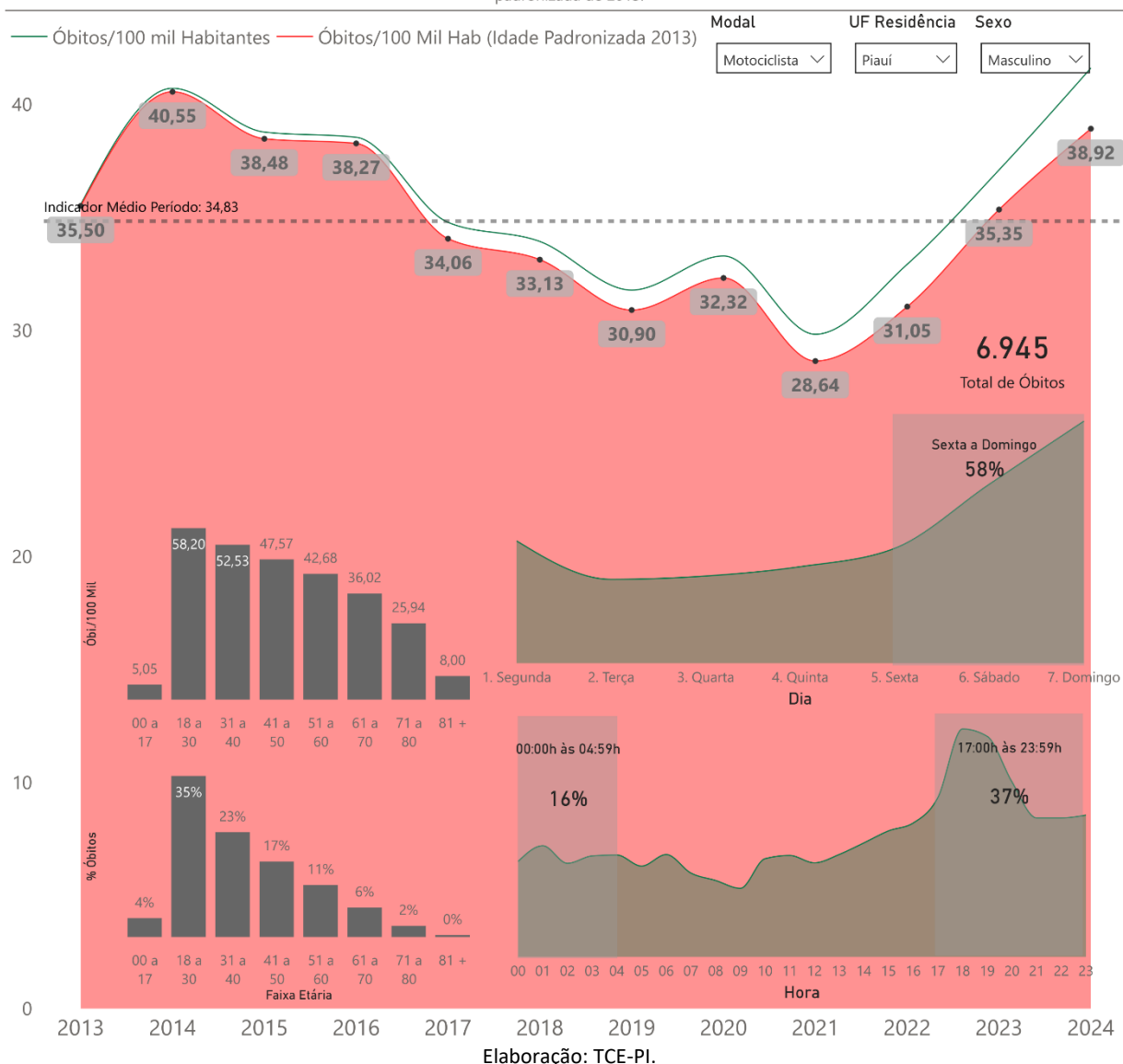
Nesse recorte masculino, a predominância por modal “motociclista” se mantém e o indicador por faixa etária também mantém seu comportamento equânime entre as faixas etárias, ainda que, em valores absolutos, a faixa de 18 a 30 anos represente 30% do total de óbitos no período.

Ao aprofundar a análise especificamente no perfil mais afetado — homens motociclistas — o indicador revela aumento contínuo desde 2021, com três anos consecutivos de crescimento até 2024:

Figura 62: Óbitos por 100 mil habitantes de homens motociclistas no Estado do Piauí (2013 a 2024).

Óbitos por 100 Mil Hab. - Piauí - Homem Motociclista - 2013 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Indicador calculado com população padronizada de 2013.



Diferentemente do panorama geral, neste recorte o indicador por faixa etária não é homogêneo: a faixa de 18 a 30 anos concentra a maior taxa de óbitos, com redução progressiva nas faixas etárias seguintes. Isso indica uma vulnerabilidade crítica dos jovens motociclistas no estado.

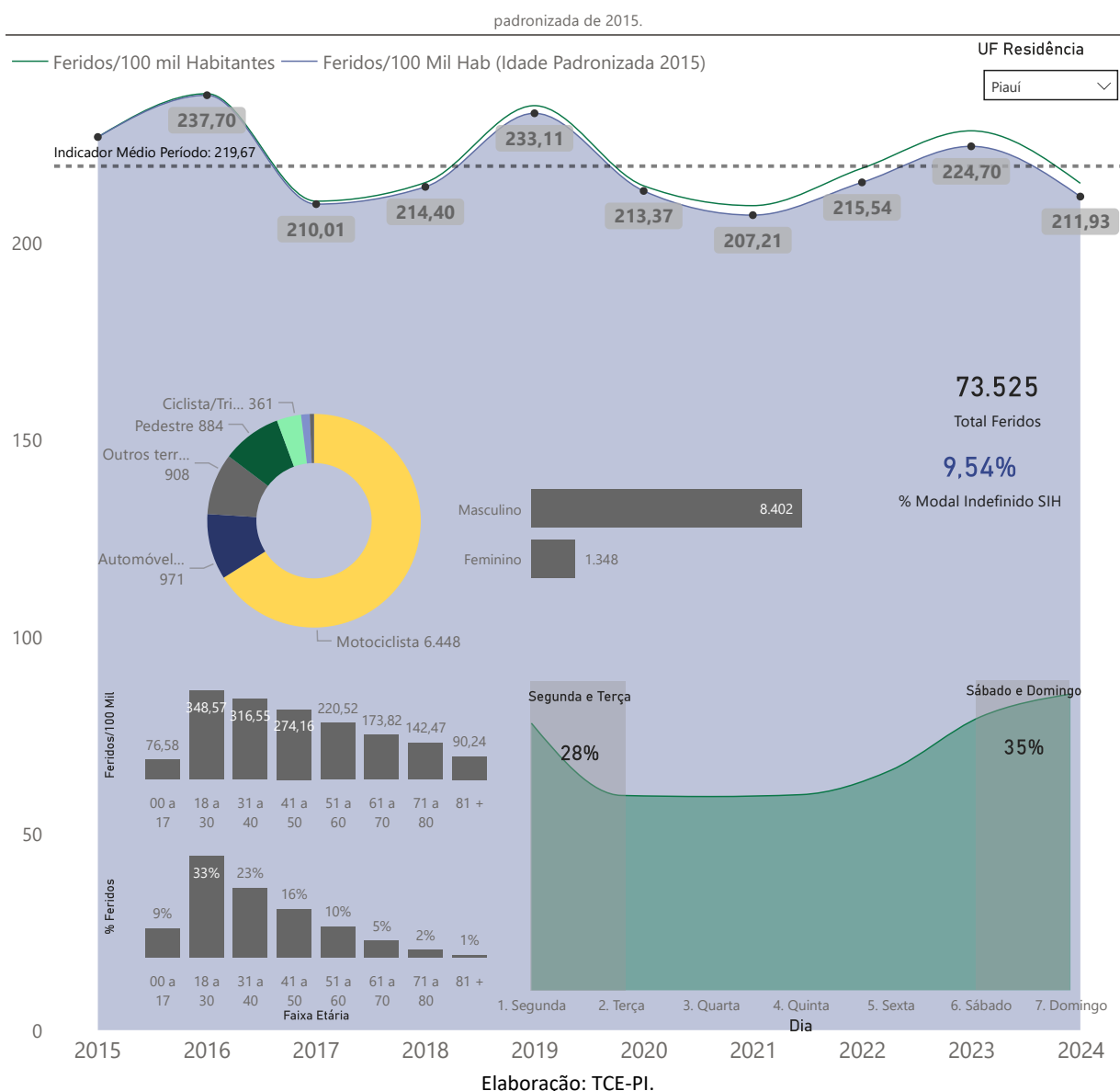
Desse modo, é essencial que seja aprofundada a análise desse indicador para que sejam mapeados os municípios que mais têm contribuído para esse aumento de indicador.

Assim, a partir de um retrato municipal detalhado, no contexto de uma ação de controle do tipo auditoria, é possível direcionar deliberações específicas para os municípios onde se evidenciar, com grau razoável de confiança, maior criticidade em relação à segurança viária.

6.2.2 Feridos por 100 mil habitantes – Piauí

Em relação ao dado de internações hospitalares, se verifica, de pronto, a predominância masculina e incidência mais elevada entre os jovens:

Figura 63: Feridos por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí (2015 a 2024).
Feridos por 100 Mil Hab. - Piauí - 2015 a 2024

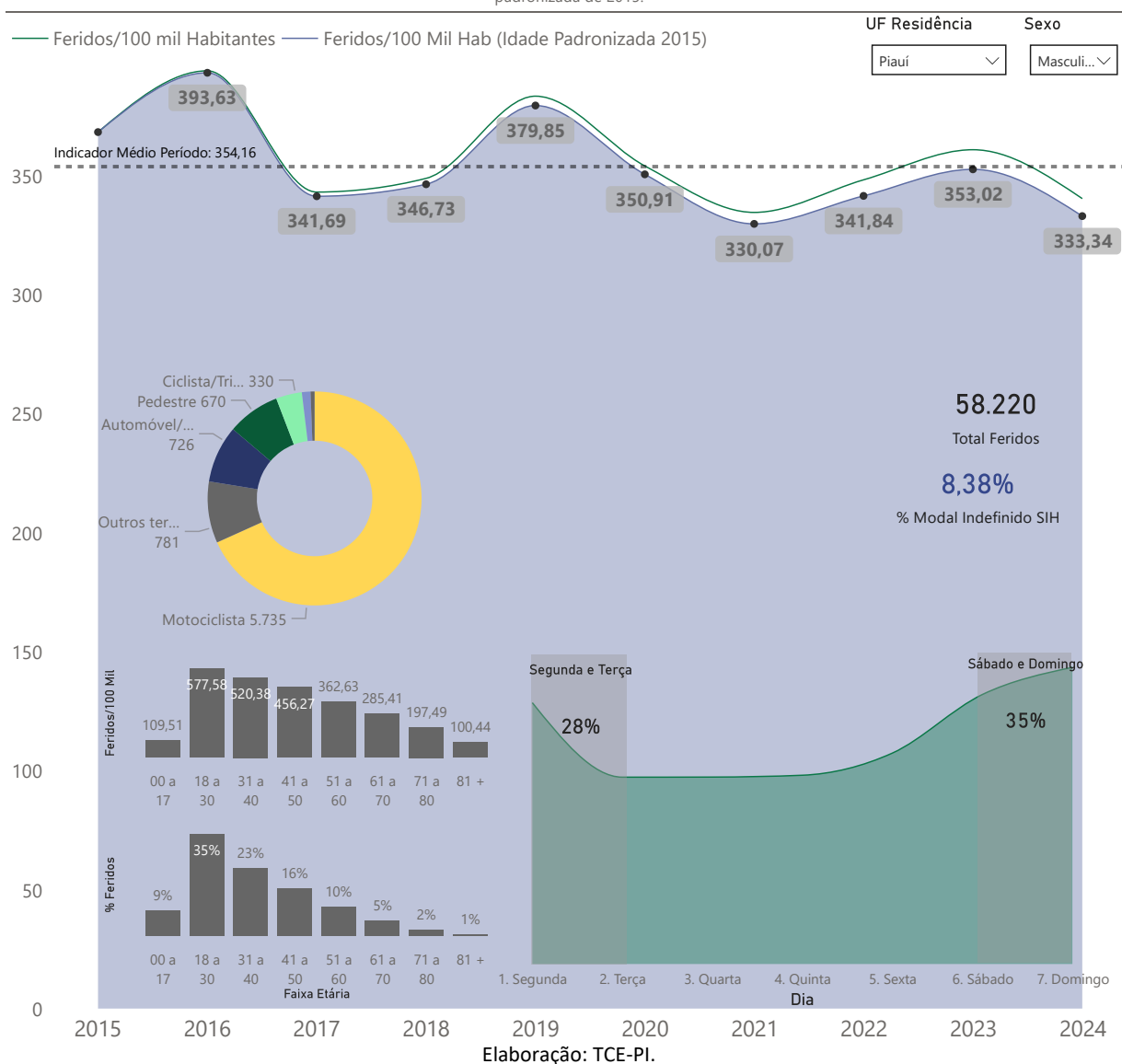


A série histórica do indicador apresenta comportamento cíclico, com três picos identificáveis: em 2016, 2019 e 2023. Não há evidências visual de tendência consistente de alta ou de queda, mas sim de variações periódicas. A distribuição por dia da semana e por horário repete o padrão já observado nos óbitos.

Ao restringir o indicador para o sexo masculino, o padrão anterior se mantém, com maior incidência entre os jovens e maior parcela no modal “Motociclista”:

Figura 64: Feridos por 100 Mil habitantes de homens (2015 a 2024).
Feridos por 100 Mil Hab. - Piauí - Homens - 2015 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Indicador calculado com população padronizada de 2015.

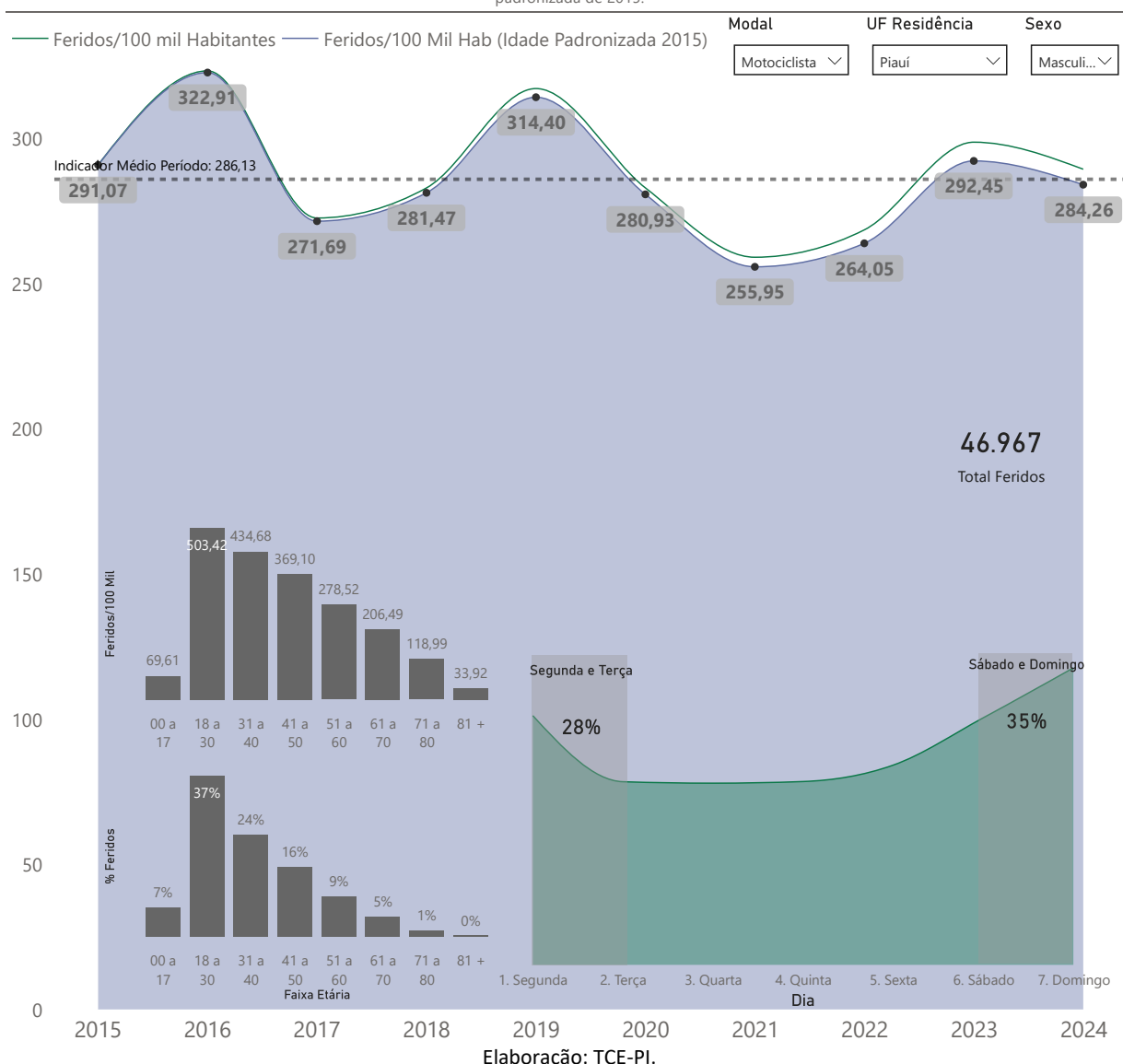


No entanto, há uma leve redução nos picos de internações ao longo do tempo: 393 em 2016, 379 em 2019 e 353 em 2023. Essa redução sutil pode sugerir um avanço tímido no indicador acidentes de trânsito.

Ao avançar para o recorte modal mais significativo — homens motociclistas feridos — confirma-se a mesma tendência de variação cíclica, com leve redução nos picos:

Figura 65: Feridos por 100 Mil habitantes de homens motociclistas no Estado do Piauí (2015 a 2024).
Feridos por 100 Mil Hab. - Piauí - Homem Motociclista - 2015 a 2024

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Indicador calculado com população padronizada de 2015.



Do gráfico acima, percebe-se que a faixa de 18 a 30 anos concentra a maior taxa de internações (503 Feridos/100 mil hab.), indicando a concentração de risco sobre esse grupo populacional no Piauí. O comportamento do indicador permanece estável em termos de distribuição semanal.

Assim, conclui-se que é fundamental uma análise desse indicador a nível municipal, para que sejam mapeados os municípios que mais contribuem para esse indicador.

Assim, a partir de um retrato municipal detalhado desse indicador, no contexto de uma ação de controle do tipo auditoria, é possível direcionar deliberações específicas para os municípios onde se evidenciar, com grau razoável de confiança, maior criticidade em relação à segurança viária.

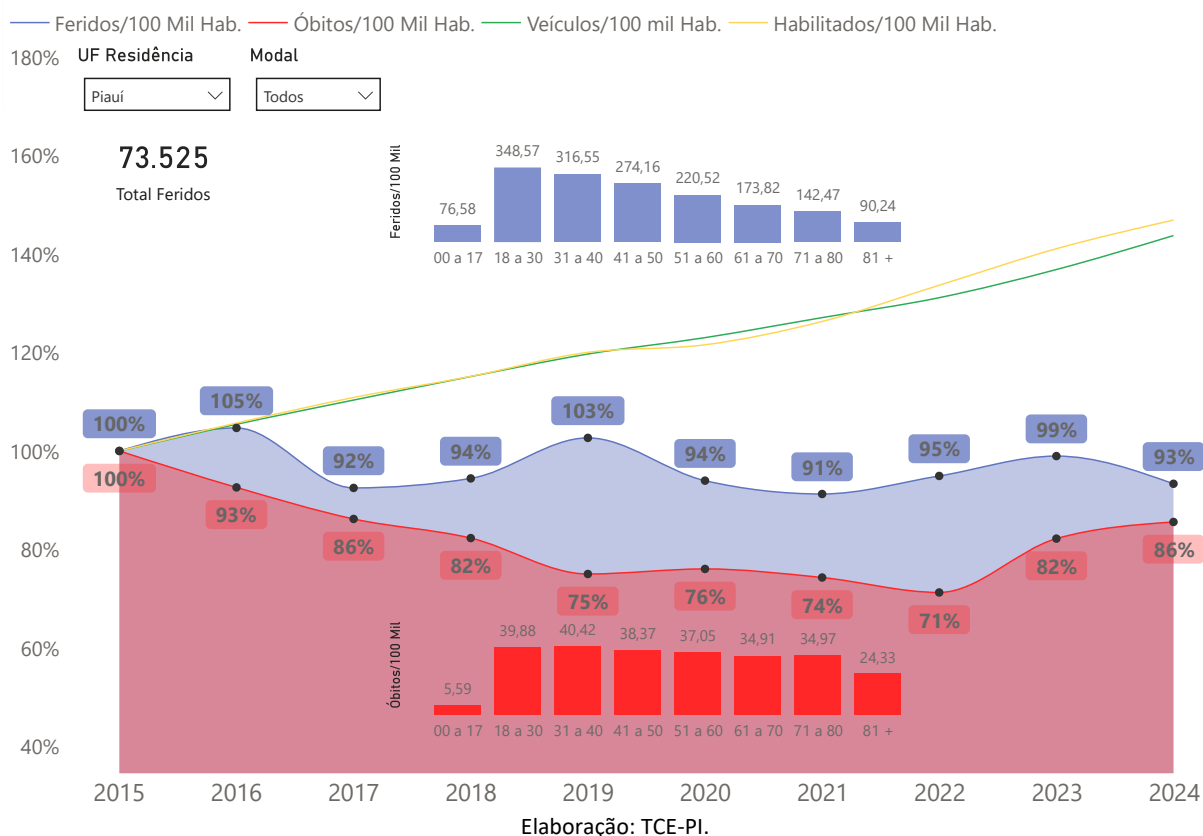
6.2.3 Indicadores Integrados: Óbitos, Feridos, Frota e Habilitados

Após apresentados os indicadores de óbitos e feridos, esse tópico busca analisá-los em conjunto com os indicadores de Frota/100 mil hab. e Habilitados/100 mil hab. Assim, apresenta-se no infográfico seguinte essa integração dos quatro indicadores para o estado do Piauí:

Figura 66: Relação de óbitos x feridos x habilitados por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí (2015 a 2024).

Óbitos x Feridos x Frota x Habilitados (por 100 Mil Hab) - Piauí - 2015 a 2024.

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Frota SENATRAN por UF - Dezembro de cada ano. Indicador de Óbitos e Feridos calculados com população padronizada de 2015. Indicadores indexados a 2015.

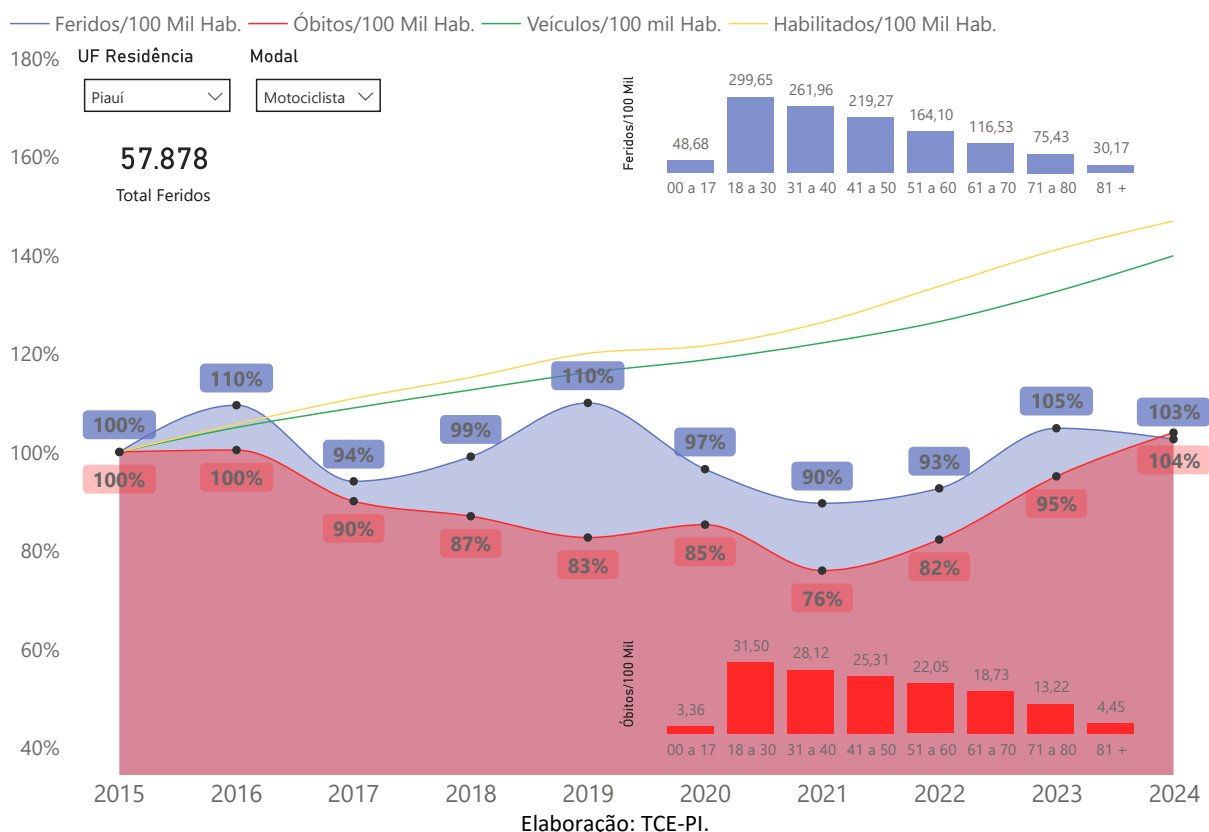


Verifica-se que, embora a frota de veículos e o número de habilitados por 100 mil habitantes tenham crescido continuamente desde 2015, os indicadores de óbitos e feridos não seguiram esse mesmo padrão.

Ao restringir ao modal de “motocicletas”, temos o seguinte comportamento:

**Figura 67: Relação óbitos x feridos x frota x habilitados por 100 Mil habitantes no Estado do Piauí de Motos (2015 a 2024).
Óbitos x Feridos x Frota x Habilitados (por 100 Mil Hab) - Piauí - Motos - 2015 a 2024.**

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99. Frota SENATRAN por UF - Dezembro de cada ano. Indicador de Óbitos e Feridos calculados com população padronizada de 2015. Indicadores indexados a 2015.



Especificamente nesse recorte por motociclistas, nota-se que, em 2024, o indicador de óbitos supera ligeiramente o de feridos em relação ao patamar de 2015, o que indica um agravamento do indicador de óbitos em relação ao de feridos.

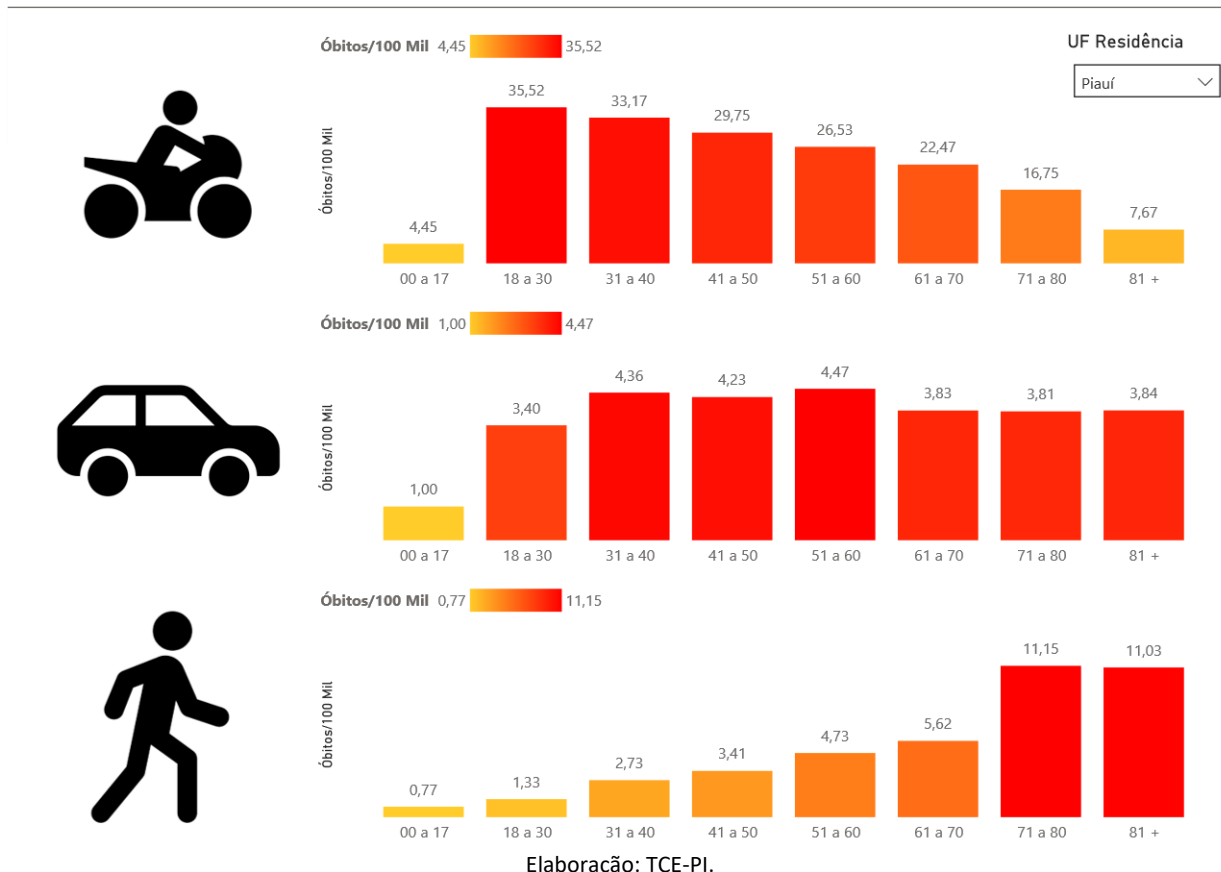
Além disso, o índice de habilitados cresceu mais rapidamente do que o de veículos ciclomotores, ou seja, o distanciamento entre esses indicadores aponta que a proporção de habilitados (qualquer categoria) cresceu mais do que o número de veículos do grupo motociclos em relação à população.

Por fim, apresenta-se a seguir o resultado do indicador de óbitos por faixa etária e os 3 principais modais.

Figura 68: Óbitos por 100 Mil habitantes por modal de transporte no Estado do Piauí (2013 a 2024).

Óbitos por 100 Mil Hab. por Modal - Piauí - 2013 a 2024.

Fonte: SIM - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Causa Básica do Óbito" (CAUSABAS) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Em resumo, ao detalhar o indicador de óbitos por modal e faixa etária acima, observa-se que:

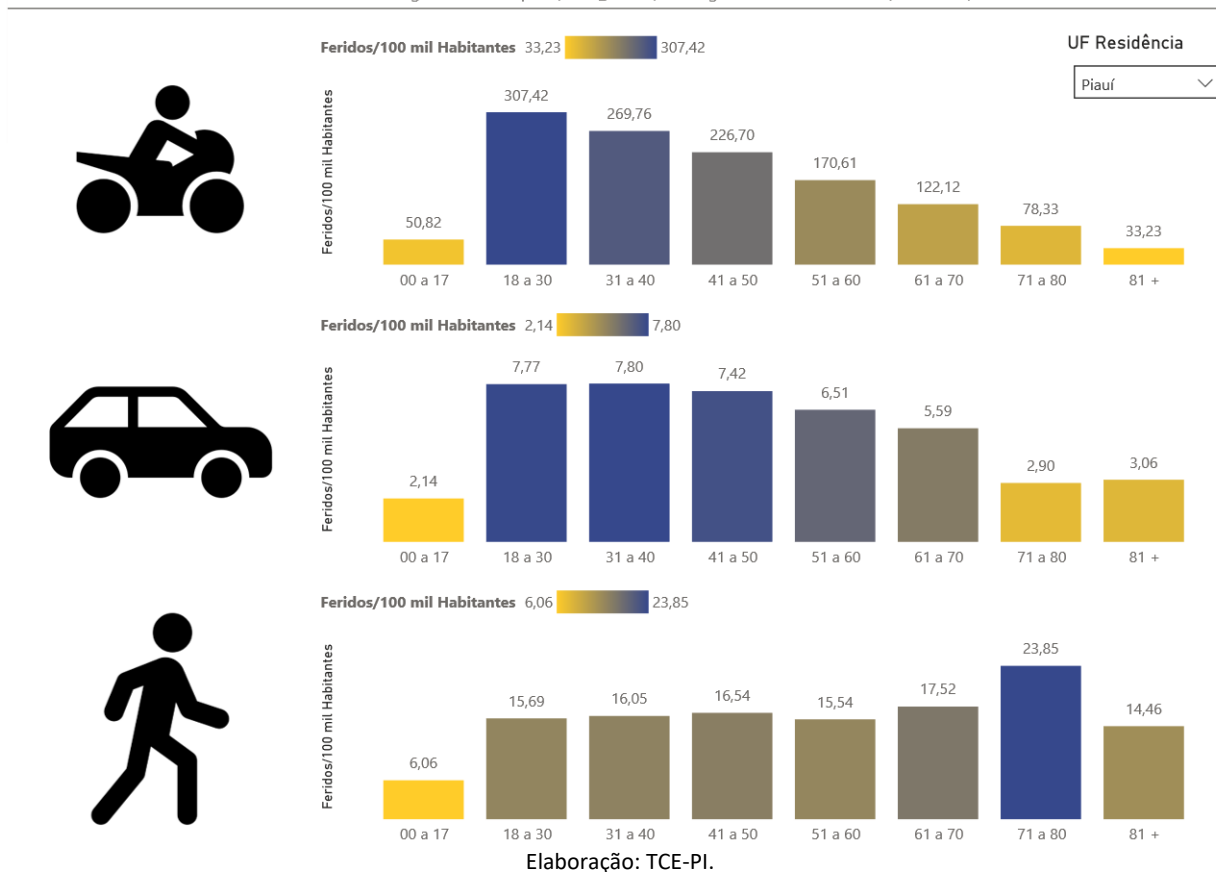
- Para motocicletas, a incidência é mais alta entre os jovens, reduzindo-se com a idade.
- Para automóveis, o indicador mantém-se estável entre os 18 e os 80 anos.
- Para pedestres, o indicador cresce com a idade, sendo os idosos os mais afetados.

De modo semelhante, apresenta-se a seguir o resultado dos indicadores de feridos por faixa etária e os 3 principais modais:

Figura 69: Feridos por 100 Mil habitantes por modal de transporte no Estado do Piauí (2015 a 2024).

Feridos por 100 Mil Hab. por Modal - Piauí - 2015 a 2024.

Fonte: SIH - DATASUS - Todas UF's - Variáveis "Diagnóstico Principal" (DIAG_PRINC) e "Diagnóstico Secundário 1" (DIAGSEC1) - CID's V01 a V89 e V98 a V99.



Entre os feridos, o padrão dos motociclistas repete o dos óbitos: maior incidência entre os jovens. No caso de automóveis, os feridos são mais frequentes entre os mais jovens do que entre os idosos, invertendo o padrão observado nos óbitos. Para pedestres, os feridos estão mais distribuídos ao longo das faixas etárias, indicando que as internações são menos concentradas do que os óbitos.

7 Conclusões

O presente levantamento técnico evidenciou que o tema da segurança viária no Estado do Piauí apresenta elementos suficientes para ser tratado como um problema público de significativa relevância. A partir da análise normativa, observou-se que a responsabilidade sobre o tema é compartilhada entre os entes federados, com a municipalização do trânsito prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mas ainda incipiente em grande parte dos municípios piauienses. A ausência de regulamentação local, conselhos municipais e instrumentos de planejamento limitam a capacidade institucional de enfrentamento ao problema na esfera municipal.

No plano das ações executivas, embora haja iniciativas pontuais do poder público estadual e de alguns municípios, ainda não se observa uma articulação estruturada e contínua de políticas públicas voltadas à redução da morbimortalidade no trânsito. A atuação tende a ser fragmentada e reativa, com baixa coordenação intersetorial, o que reforça a importância de iniciativas de indução e controle externo.

A análise dos dados oriundos do SIM e do SIH/DATASUS permitiu identificar padrões de risco e de distribuição dos acidentes de transporte. No que se refere à mortalidade, observou-se uma prevalência de vítimas do sexo masculino. As mortes se concentram nos finais de semana, especialmente aos domin-

gos, com pico de ocorrências no final da tarde. A maioria dos óbitos ocorre em via pública no veículo “motocicleta”.

Em relação às internações hospitalares, o padrão é semelhante: predominância de motociclistas, maior demanda às sextas, sábados e domingos, e perfil concentrado em homens jovens.

Nesse contexto, o Hospital de Urgência de Teresina (HUT) destaca-se como o principal equipamento de saúde para vítimas de acidentes de transporte no Estado, com uma demanda significativa de municípios vizinhos e até mesmo de outros estados, como o Maranhão, de modo que o HUT figura entre os três hospitais do Brasil com maior proporção de internações de pacientes não residentes no estado, entre os estabelecimentos com mais de 10 mil atendimentos.

Os indicadores desenvolvidos permitiram comparações padronizadas ao longo do tempo. Assim, foi constatada uma redução gradual nos óbitos por 100 mil habitantes até 2021, seguida de uma reversão com aumento nos anos seguintes, especialmente entre homens motociclistas jovens. Já o indicador de feridos demonstrou comportamento cíclico, com picos em 2016, 2019 e 2023, e maior concentração em faixas etárias mais jovens.

A análise da frota e da habilitação mostrou que ambos os indicadores cresceram de forma consistente no Piauí e sem correspondência direta com a evolução dos indicadores de mortalidade e morbidade. Em 2024, inclusive, o indicador de óbitos ultrapassou o de feridos por 100 mil habitantes, o que pode sinalizar maior letalidade nos acidentes registrados mais recentemente.

Por fim, a avaliação da distribuição dos leitos hospitalares com potencial para atender vítimas de acidentes demonstrou uma desigualdade regional, com a macrorregião Meio-Norte (onde se localiza Teresina) concentrando a maior parte da capacidade instalada.

Diante desse conjunto de análises, a segurança viária no Piauí revela-se como um desafio multifacetado, que exige resposta institucional coordenada, baseada em dados, com atuação preventiva, qualificação dos serviços de atendimento e fortalecimento da governança local. O papel dos órgãos de controle, nesse contexto, é produzir diagnósticos, induzir a ação estatal e acompanhar os resultados de forma sistemática.

8 Propostas de Encaminhamento

Considerando que o processo de levantamento não acarreta sanções, e que dispensa a citação dos gestores (art. 6º, § 3º, da Resolução TCE/PI n.º 010/2020), a Diretoria de Fiscalização de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano – DFINFRA requer a submissão do relatório ao Plenário para conhecimento e deliberação quanto às seguintes sugestões de encaminhamento:

- a) **Promover** a divulgação dos resultados, inclusive com criação de painéis/infográficos decorrentes deste trabalho, nos meios de comunicação, site institucional e redes sociais do TCE/PI, a fim de oferecer ao cidadão acesso à informação clara e de fácil compreensão, com vistas ao fortalecimento do controle social;
- b) **Compartilhar** os resultados do estudo com os seguintes Órgãos de Controle da Administração Pública: (i) Ministério Público Estadual, (ii) Controladoria-Geral do Estado do Piauí (CGE/PI) e (iii) Assembleia Legislativa do Estado do Piauí (ALEPI);
- c) **Dar ciência** do presente relatório à Associação Piauiense de Municípios (APPM), Secretaria da Saúde (SESAPI); Secretaria do planejamento (SEPLAN); Secretaria da Segurança Pública (SSP/PI); Departamento Estadual de Trânsito do Piauí (DETRAN) e Secretaria de Estado da Educação (SEDUC).
- d) **Envio de Ofício-Circular**, através do Cadastro de Aviso com link para acesso ao relatório, aos gestores das Prefeituras Municipais e aos seus respectivos órgãos de Controle Interno, bem como às Câmaras Municipais do Estado do Piauí, para fins de conhecimento.

Equipe de fiscalização:

(assinado digitalmente)

Francisco Leite da Silva Neto
Auditor de Controle Externo
Mat. 96.968

(assinado digitalmente)

Carlos André da Silva Batista de Souza
Auditor de Controle Externo
Mat. 98.854

(Assinado digitalmente)

Matheus de Sousa Guimarães
Auditor de Controle Externo
Mat. 98.805

(assinado digitalmente)

Alisson de Moura Macedo
Auditor de Controle Externo
Mat. 98.812

(assinado digitalmente)

Teresa Cristina de Jesus Guimarães Moura
Auditora de Controle Externo
Mat. 97.130

Visto:

(assinado digitalmente)

Matheus de Sousa Guimarães
Auditor de Controle Externo
Chefe da I Divisão Técnica da DFINFRA
Mat. 98.805

(assinado digitalmente)

Bruno Camargo de H. Cavalcanti
Auditor de Controle Externo
Diretor da DFINFRA
Mat. 97.288

ASSINATURA DIGITAL

Certificamos que a peça nº 3 está assinada digitalmente por:

IDENTIFICAÇÃO DO(S) ASSINANTE(S)		
CPF/CNPJ	Nome	Data e hora
39*.***-**3-15	TERESA CRISTINA DE JESUS GUIMARAES	30/06/2025 14:13:54
05*.***-**3-89	MATHEUS DE SOUSA GUIMARAES	30/06/2025 14:16:29
09*.***-**4-38	CARLOS ANDRE DA SILVA BATISTA DE SOUZA	30/06/2025 14:17:45
06*.***-**3-00	FRANCISCO LEITE DA SILVA NETO	30/06/2025 14:18:03
03*.***-**3-18	ALISSON DE MOURA MACEDO	30/06/2025 14:20:39
03*.***-**4-99	BRUNO CAMARGO DE HOLANDA CAVALCANTI	30/06/2025 14:27:05

Protocolo: 005674/2025

Código de verificação: 5AA7DEAD-2DDD-4F99-959A-5AA895735197

Portal de validação:

<https://sistemas.tce.pi.gov.br/eprocesso/validador/documento>

