

PROGRAMA DE
SEGURANÇA VIÁRIA
DO RECIFE

>

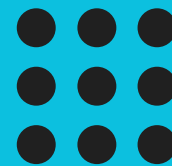
2026 - 2036

CTTU

Secretaria de
Ordem Pública
e Segurança



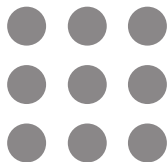
APRESENTAÇÃO



O **Programa de Segurança Viária do Recife (PSVR)** é parte integrante da Política Municipal de Mobilidade Urbana (Lei Municipal Nº 18.887/2021) e define as principais iniciativas e ações para **promoção da segurança viária** na cidade entre **2026 e 2036**.

O PSVR está fundamentado em dados e evidências de sinistros de trânsito que caracterizam o atual contexto da mobilidade do Recife. Foi construído com base nas melhores práticas de promoção da Segurança Viária aplicadas globalmente e contou, em sua formulação, com a parceria da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS) que apoia a cidade desde 2020. Os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Municipal Nº 18.887/2021 nortearam a estrutura do PSVR a fim de promover o **acesso amplo, seguro, eficiente, sustentável, resiliente e democrático à cidade**.

O esforço da Cidade do Recife em estabelecer uma estratégia abrangente para preservar vidas no trânsito busca alinhar-se com as diretrizes do **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**, que estabelece uma meta ambiciosa: alcançar uma redução de 50% nas taxas de mortes no trânsito por grupo de habitantes no Brasil.



O PSVR é uma iniciativa da Prefeitura do Recife, coordenada pela **Secretaria de Ordem Pública e Segurança (SEOPS)** e pela **Autarquia de Transito e Transporte Urbano (CTTU)**, com participação ativa da gestão da Prefeitura do Recife, incluindo secretarias e autarquias envolvidas na operação e infraestruturas de mobilidade da cidade e de entidades dos serviço de Saúde Pública, buscando implementar uma mobilidade centrada nas pessoas, fortalecendo políticas públicas voltadas para a proteção da vida no trânsito, especialmente dos usuários mais vulneráveis.

O presente documento apresenta as iniciativas e ações a serem realizadas entre 2026 e 2036 para orientar medidas de segurança viária que buscam tornar o trânsito do Recife mais seguro e sustentável.

“O trabalho para salvar vidas não pode parar e esse compromisso é incondicional. Vamos fazer o que for preciso para que os nossos cidadãos cheguem aos seus destinos ilesos. São pais e mães de famílias, filhos, esposas e maridos de alguém. Todas as pessoas no trânsito têm histórias, são amadas e têm para quem voltar, é com esse foco que a Prefeitura do Recife tem trabalhado incansavelmente para cuidar da nossa população”.



VICTOR MARQUES
Prefeito do Recife

A CONSTRUÇÃO DO PSVR

LINHA DO TEMPO



2021

Publicação da Lei Municipal Nº 18.887, de 29 de Dezembro de 2021 que define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife.

2022

Levantamento e análise de dados compartilhados e planos desenvolvidos pela cidade, consultas setoriais as instituições envolvidas na mobilidade do Recife, sobretudo os serviços de Saúde Pública.

2023

Desenvolvimento da base do Programa de Segurança Viária fundamentado nas melhores práticas globais e em documentos desenvolvidos por outras cidades.

2024

Audiência Pública (coleta de contribuições da sociedade civil) e escutas setoriais com técnicos e gestores da cidade vinculados aos eixos de atuação do PSVR.

2025

Análise e incorporação de contribuições e diagnóstico de recursos disponíveis para implementação, definição de iniciativas e ações e validações para publicação.

2026

Publicação e início da Implementação do PSVR



PROGRAMA DE
SEGURANÇA VIÁRIA
DO RECIFE

> 2026 - 2036



INTRODUÇÃO

O PROBLEMA DAS MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO



No **mundo**, estima-se que 1,19 milhão de mortes são registradas anualmente em decorrência de sinistros de trânsito, conforme dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2023). Esse número alarmante se traduz em cerca de 3.700 mortes diárias configurando-se como um grave problema de saúde pública, com raízes multissetoriais. Os países de baixa e média renda, como o Brasil, concentram cerca de 90% dessas mortes. A realidade é agravada pelas dezenas de milhões de feridos, muitos com sequelas permanentes.



O **Brasil**, enfrenta nos últimos anos um crescimento expressivo de mortes no trânsito. segundo o DATASUS em 2023 foram registradas 34.881 mortes no trânsito do país. Isso representa cerca de 95 mortes por dia, o que equivale a uma taxa de mortalidade de 16,5 para cada grupo de 100 mil habitantes.

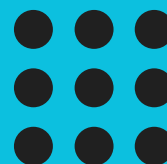


Entre 2019 e 2021, o Recife registrou uma redução expressiva de 24,78% no número de mortes no trânsito, período que coincidiu com os efeitos da pandemia de COVID-19. Desde então, acompanhando uma tendência observada em diversas cidades, o município voltou a apresentar crescimento nos óbitos no trânsito, com destaque para o aumento de 37% entre 2022 e 2023. Em 2024, foram registradas 147 mortes e aproximadamente 6.590 vítimas feridas no trânsito. Já os dados preliminares de 2025 indicam uma reversão parcial desse cenário, com redução de 4,8% no número de mortes, totalizando 140 óbitos, e queda aproximada de 10% no número de vítimas feridas, que passou para 5.930 registros. (Fonte: Dados preliminares COMPAT/SDS e SAMU Recife).

FUNDAMENTAÇÃO CONCEITUAL

A ABORDAGEM DO

SISTEMA SEGURO



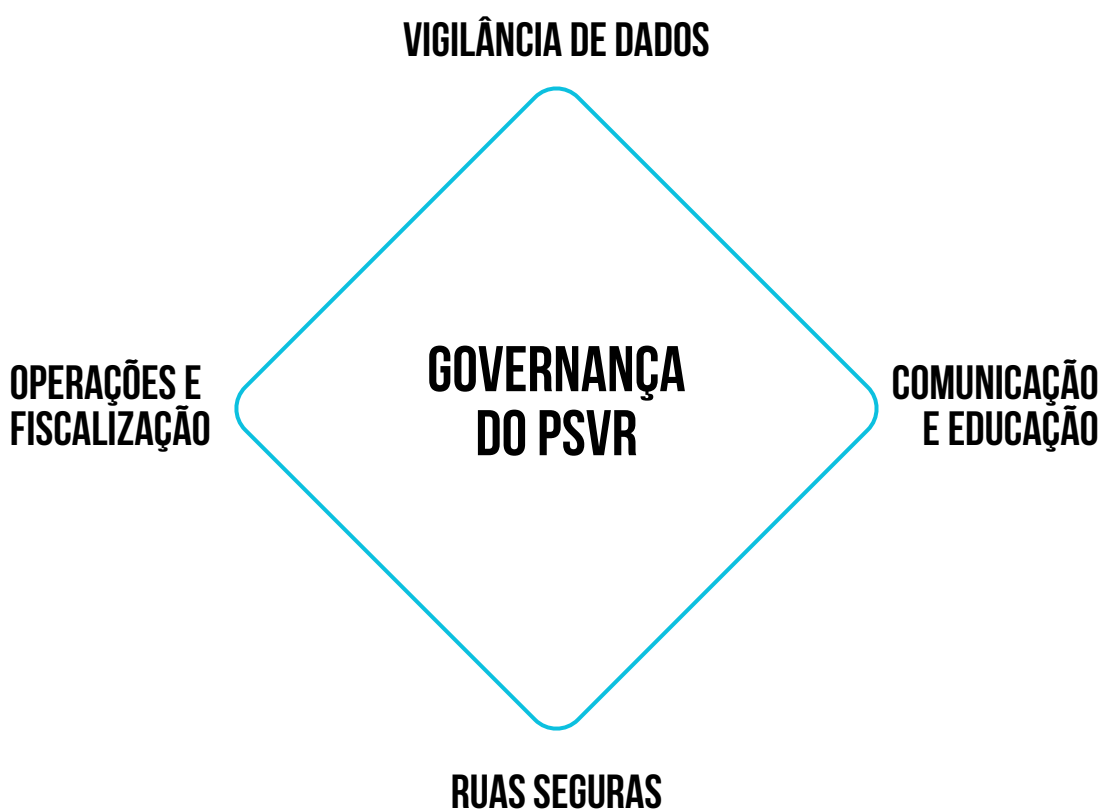
Desde 2020, em parceria com a iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global a cidade do Recife passa por uma mudança importante na gestão da segurança viária passando a aplicar em seus projetos e atividades operacionais o conceito da **Abordagem do Sistema Seguro**. Conceitualmente, essa abordagem reconhece que os erros no trânsito são inevitáveis e que a forma como o sistema viário é projetado, gerido e utilizado pode reduzir lesões e mortes no trânsito. A Abordagem do Sistema seguro tem atuação focada em medidas preventivas de segurança viária para evitar que lesões graves e mortes no trânsito ocorram.

A Abordagem do Sistema Seguro pode ser definida como uma plataforma sistêmica de atuação para promoção da segurança viária que busca garantir que os usuários do trânsito nunca estejam expostos a níveis de energia de impacto suficientes para lhes causar lesões graves ou mortes. A sua aplicação tem potencial para orientar a implementação de medidas de mudança de comportamento e de uma infraestrutura segura e protetiva. Requer uma gestão de dados que compreenda de forma clara os sinistros de trânsito e os riscos associados, além de comunicação e fiscalização integradas e eficazes. A Abordagem do Sistema Seguro atua como um mecanismo multisetorial que gerencia as interações entre todos os usuários da via e depende de uma gestão institucional capacitada e comprometida.

O PSVR foi desenvolvido com base nos princípios da Abordagem do Sistema Seguro, trazendo a perspectiva de que **toda morte no trânsito pode ser evitada**. O processo metodológico do PSVR considerou a adaptação conceitual da abordagem para a realidade contextual da cidade de Recife por meio da construção colaborativa de entes de diversos segmentos da administração pública e da sociedade civil.

OS EIXOS DO PSVR

O PSVR propõe a construção de uma estrutura institucional de Governança para monitorar e gerenciar iniciativas e ações distribuídas em 4 (quatro) eixos de atuação: Vigilância de dados de sinistros de trânsito; Fiscalização e Operação de trânsito; Comunicação e Educação para o trânsito; e Ruas Seguras, conforme demonstrado no gráfico abaixo:



As iniciativas, ações e estratégias vinculadas a cada eixo de atuação do PSVR devem atuar de forma integrada e sistêmica conduzidas pela estrutura institucional e multissetorial responsável por sua implementação (Governança do PSVR), por meio de medidas fundamentadas em dados e evidências de sinistros de trânsito (eixo de Vigilância de Dados) voltadas para a mitigação do comportamento inseguro (eixos de Fiscalização e Operações / Comunicação e Educação) e intervenções em infraestruturas de mobilidade (eixo de Ruas Seguras).

VISÃO, OBJETIVO E META DO PSVR

Com base na implementação sistêmica dos quatro eixos de atuação do PSVR foram estabelecidas a visão, o objetivo e a meta do PSVR considerando a implementação de suas iniciativas e ações até dezembro de 2036.

VISÃO

- GESTÃO INTEGRADA DA SEGURANÇA VIÁRIA BASEADA EM DADOS E EVIDÊNCIAS DE SINISTROS E VÍTIMAS DE TRÂNSITO.
- MINIMIZAR RISCOS DE LESÕES E MORTES NO TRÂNSITO.
- SALVAR VIDAS E REDUZIR O IMPACTO NO SISTEMA DE SAÚDE DA CIDADE.

OBJETIVO

- ESTABELECEER ESTRATÉGIAS E AÇÕES DE SEGURANÇA VIÁRIA PARA REDUZIR AS LESÕES E MORTES NO TRÂNSITO DO RECIFE.

META

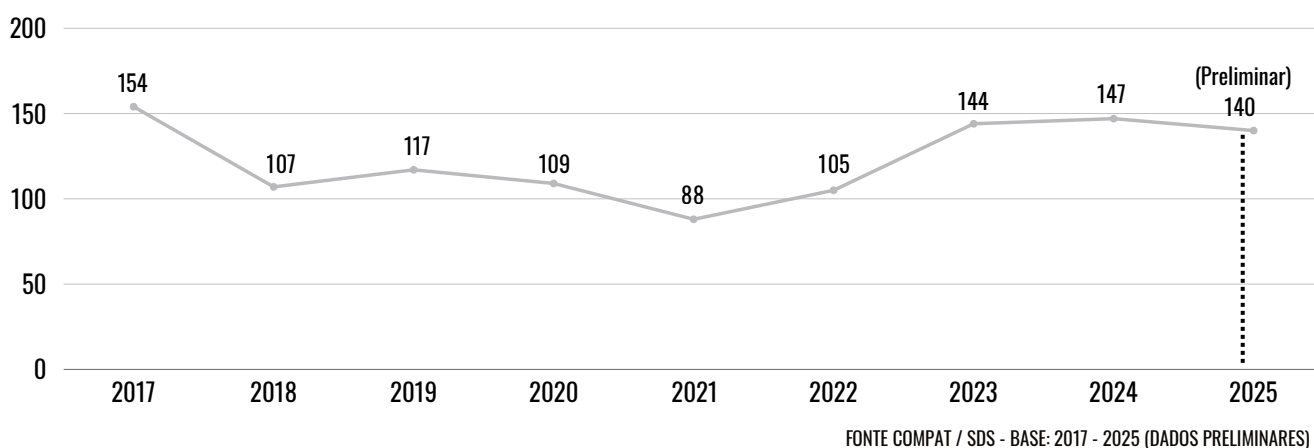
- REDUZIR EM **50%** O NÚMERO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO DO RECIFE **ATÉ 2036**.

PONTO DE PARTIDA

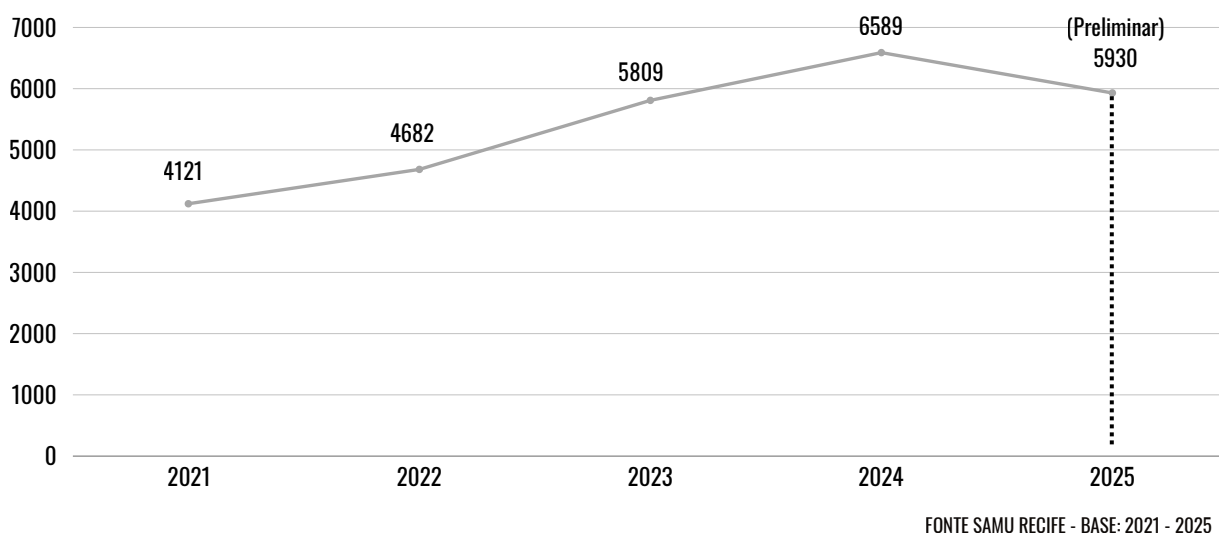
DADOS ATUAIS DE LESÕES E MORTES NO TRÂNSITO DE RECIFE

Para estabelecer um ponto de partida e cumprir com o objetivo prospectado com a implementação do PSVR: **reduzir em 50% o número de mortes e lesões no trânsito do Recife**, foram analisados os dados da série histórica de vítimas feridas e fatais disponíveis na cidade considerando a base de dados preliminares de vítimas fatais compartilhada pela SDS/COMPAT com registros entre janeiro de 2017 e dezembro de 2025 e a base de dados de vítimas feridas compartilhada pelo SAMU RECIFE com registros entre janeiro de 2021 e dezembro de 2025 conforme ilustrado nos gráficos abaixo:

PROJEÇÃO DE REDUÇÃO DE VÍTIMAS FATAIS



PROJEÇÃO DE REDUÇÃO DE VÍTIMAS FERIDAS



OBS 1: Para definir a meta geral do PSVR até 2036, projetou-se a redução de 50% das mortes e lesões que ocorreram no território do Recife, no ano de 2025 (ano de referência inicial), a partir dos dados preliminares de vítimas fatais e dados consolidados de feridas.

OBS 2: Os valores de referência adotados como linha de base do PSVR 140 vítimas fatais e 5.930 vítimas feridas, correspondem a dados preliminares de 2025, fornecidos respectivamente pela SDS/COMPAT e pelo SAMU Recife. Quando da consolidação oficial desses dados, o **Comitê Técnico de Segurança Viária** procederá à revisão dos valores absolutos das metas anuais, mantendo inalterado o compromisso percentual central do programa: a redução de 50% no número de mortes e lesões no trânsito do Recife até dezembro de 2036.



MOTOCICLISTAS NO CENTRO DO DESAFIO DA SEGURANÇA VIÁRIA

O cenário recente de mortes e lesões no trânsito do Recife evidencia a motocicleta como um dos principais desafios da Segurança Viária na cidade. No período pós-pandemia, a intensificação do uso de motocicletas para deslocamentos cotidianos, entregas por aplicativo e transporte individual de passageiros ampliou a exposição desse modo aos riscos do trânsito urbano. Esse fenômeno acompanha uma mudança observada na composição da frota municipal: entre 2021 e março de 2026, a frota registrada de motocicletas cresceu de 166.183 para 221.857.

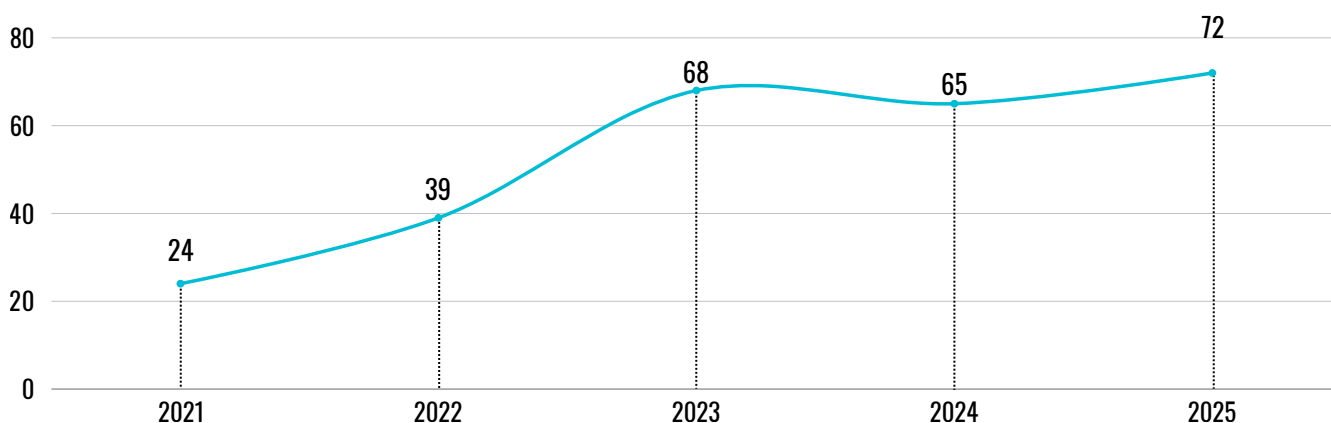
CRESCIMENTO DA FROTA DE MOTOCICLETAS: RECIFE (2021 - MAR/2026)



FONTE: DETRAN/PE (DADOS ENTRE JAN/2021 - MAR/2026))

Esse aumento de exposição tem reflexo direto nos indicadores de segurança viária. Entre 2021 e 2025, as mortes de ocupantes de motocicleta passaram de 24 para 72 vítimas por ano, crescimento de 200%, tornando os motociclistas a principal vítima fatal do trânsito do Recife em 2025. No mesmo ano, das 140 vidas perdidas no trânsito, aproximadamente metade estava relacionada a ocupantes de motocicleta.

MORTES DE MOTOCICLISTAS POR ANO : RECIFE (2021 - 2025)



FONTE COMPAT / SDS - BASE: 2021 - 2025 (DADOS PRELIMINARES)

O crescimento das mortes de motociclistas em ritmo superior ao aumento da frota indica que o problema não está apenas na quantidade de motos em circulação, mas também na exposição cotidiana desses usuários a vias, velocidades e conflitos viários que ampliam a gravidade dos sinistros.



MOTOCICLISTAS FERIDOS PRESSIONAM O SISTEMA DE SAÚDE

O impacto dos sinistros envolvendo motocicletas não se limita às vítimas fatais. A morbidade associada a esse modo representa uma das maiores pressões diárias sobre o sistema público de saúde. Em 2025, o SAMU Recife registrou 5.930 vítimas feridas no trânsito, o equivalente a cerca de 16 atendimentos por dia.

Desse total, 4.232 vítimas estavam em motocicletas, correspondendo a aproximadamente 71% das vítimas feridas atendidas pelo SAMU. Isso significa que, em média, quase 12 pessoas por dia foram atendidas em decorrência de sinistros envolvendo motocicletas. Esse volume mobiliza equipes de atendimento pré-hospitalar, ambulâncias, unidades de emergência, leitos, exames, cirurgias, reabilitação e acompanhamento posterior.

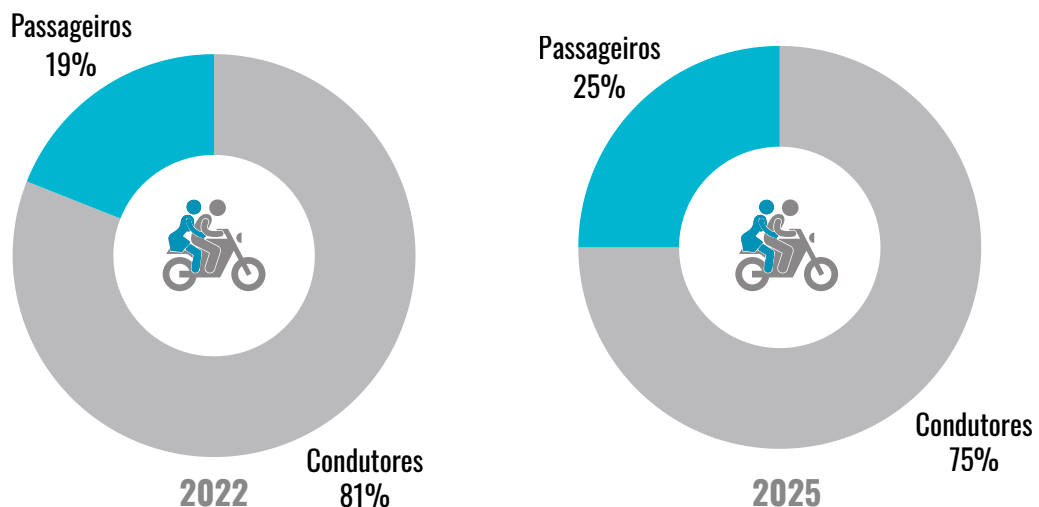
VÍTIMAS FERIDAS NO TRÂNSITO DE RECIFE POR TIPO: (2025)



FONTE SAMU RECIFE: 2025 (DADOS PRELIMINARES)

Além do elevado número de condutores feridos, os dados indicam aumento da participação de passageiros de motocicleta entre as vítimas. Entre 2022 e 2025, a proporção de passageiros feridos passou de 19% para 25% entre as vítimas em motocicleta. Esse dado sugere que o risco associado à motocicleta se expandiu para além do condutor, alcançando garupas e passageiros transportados em deslocamentos cotidianos ou por aplicativos.

MOTOCICLISTAS FERIDAS NO TRÂNSITO DE RECIFE PROPORÇÃO CONDUTORES X PASSAGEIROS: (2022 X 2025)



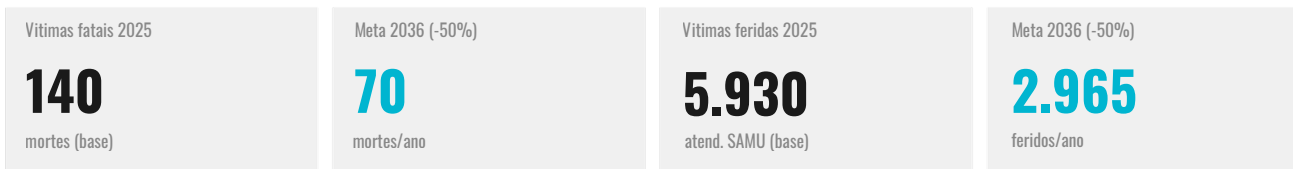
FONTE SAMU RECIFE: 2022 - 2025 (DADOS PRELIMINARES)

Diante desse quadro, a redução das mortes e lesões envolvendo motociclistas deve ser tratada como prioridade transversal do PSVR. A resposta precisa articular gestão de velocidade, fiscalização em pontos críticos, comunicação direcionada, redesenho de vias com maior proteção aos usuários vulneráveis e monitoramento contínuo dos dados do SAMU, SDS/COMPAT e demais bases integradas de segurança viária.

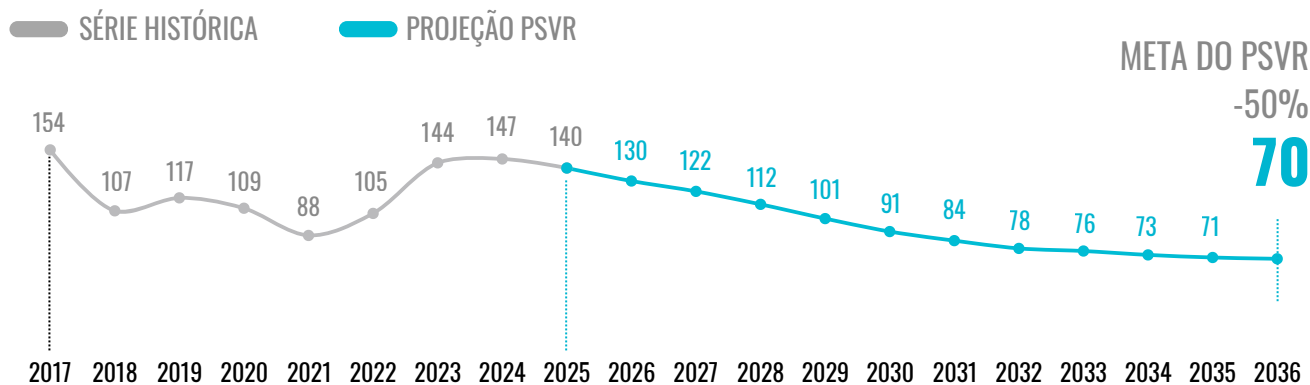
META DO PSVR

PROJEÇÃO DE REDUÇÃO DE LESÕES E MORTES NO TRÂNSITO

Para estabelecer a meta central do PSVR: reduzir em 50% o número de mortes e lesões no trânsito do Recife até 2036, foram utilizados como linha de base os dados mais recentes disponíveis: 140 vítimas fatais em 2025, a partir da base preliminar SDS/COMPAT, e 5.930 vítimas feridas atendidas pelo SAMU Recife em 2025. A partir desses valores, os gráficos projetam uma trajetória progressiva de redução até alcançar, em 2036, 70 mortes por ano e 2.965 vítimas feridas por ano, correspondentes à redução de metade do cenário registrado no ano-base.

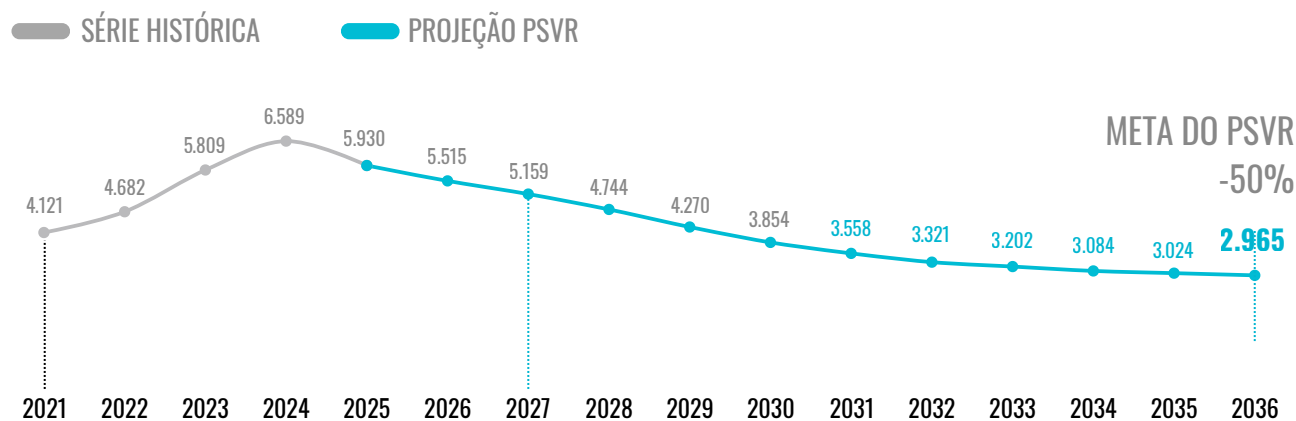


PROJEÇÃO ESTIMADA DE REDUÇÃO DE VÍTIMAS FATAIS



FUNTE: COMPAT / SDS — BASE: 2017-2025 (DADOS PRELIMINARES)

PROJEÇÃO ESTIMADA DE REDUÇÃO DE VÍTIMAS FERIDAS



FUNTE: SAMU RECIFE — BASE: 2021-2025 (DADOS PRELIMINARES)

As curvas projetadas não pressupõe uma queda imediata e linear dos indicadores, mas uma trajetória gradual de maturação das ações do PSVR, considerando que os resultados tendem a se consolidar à medida que os quatro eixos do programa: dados, fiscalização, comunicação e ruas seguras, sejam implementados de forma integrada. Por isso, a projeção deve ser compreendida como referência estratégica de planejamento e monitoramento, sujeita à avaliação anual, à atualização das bases de dados e à capacidade de execução das ações previstas.



VIDAS PRESERVADAS, LESÕES EVITADAS E CUSTO SOCIOECONÔMICO RECUPERADO

A trajetória de redução projetada pelo PSVR representa um impacto direto sobre a preservação da vida e a redução da morbidade no trânsito do Recife. Considerando a curva progressiva de maturação das ações do programa entre 2026 e 2036, estima-se que **o alcance da meta poderá evitar aproximadamente 350 mortes e poupar cerca de 22,5 mil pessoas de lesões no trânsito**. Além do impacto humano, essa redução também representa diminuição de custos associados aos sinistros, como atendimento de urgência e emergência, internações, perda de produtividade, danos materiais, custos institucionais e outros efeitos econômicos e sociais.

ESTIMATIVA DE IMPACTO NAS MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO ENTRE 2026 E 2036

350

VIDAS SALVAS

22.500

FERIDOS POUPADOS

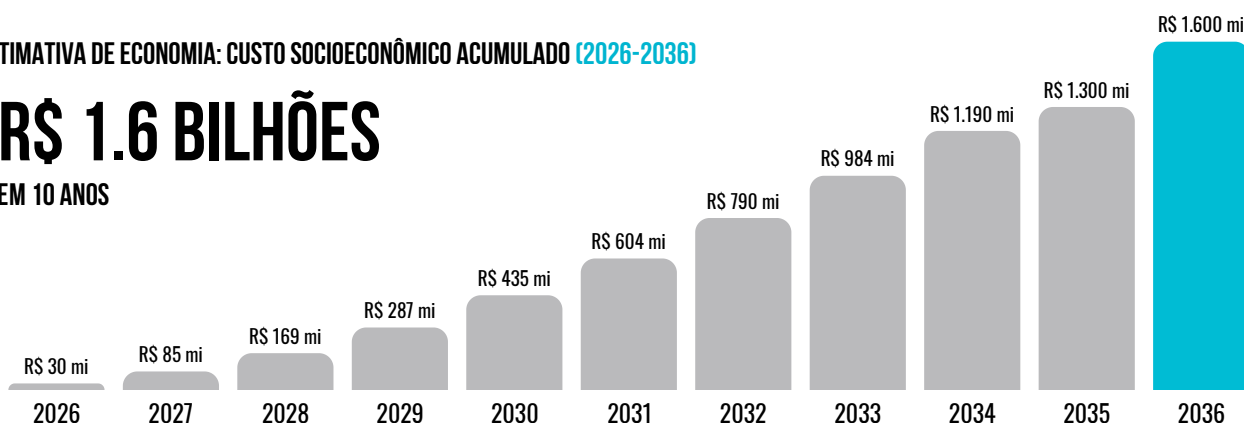
CUSTO SOCIOECONÔMICO RECUPERADO

Os sinistros de trânsito geram custos que ultrapassam o atendimento imediato às vítimas. **Além das despesas diretas com resgate, saúde e reabilitação, há impactos econômicos associados à perda de produtividade, despesas das famílias, danos a veículos e propriedades, custos administrativos, previdenciários e judiciais.** Para estimar a ordem de grandeza desses impactos no Recife, foi adotada a metodologia de custos médios de sinistros urbanos com vítimas desenvolvida pelo Ipea/ANTP, atualizada monetariamente pelo IPCA, índice oficial de inflação calculado pelo IBGE.

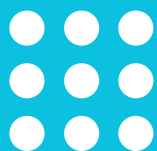
ESTIMATIVA DE ECONOMIA: CUSTO SOCIOECONÔMICO ACUMULADO (2026-2036)

-R\$ 1.6 BILHÕES

EM 10 ANOS



A estimativa indica que a redução progressiva de mortes e lesões projetada pelo PSVR poderá evitar aproximadamente R\$ 1,6 bilhão em custos socioeconômicos acumulados até 2036. A metodologia considera os custos médios de sinistros urbanos com vítimas estimados pelo Ipea/ANTP, atualizados pelo IPCA, e aplica esses valores à projeção de mortes e lesões evitadas pelo PSVR. Portanto, o resultado expressa o potencial de redução de custos para a sociedade e para o poder público, incluindo saúde, produtividade, danos materiais e custos institucionais.



ESTRUTURA DO
**PROGRAMA DE
SEGURANÇA
VIÁRIA DO
RECIFE**

PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA

DO RECIFE 2026 - 2036

O PSVR está estruturado com 12 iniciativas, 43 ações e 46 indicadores agrupados por eixo de atuação, com subgrupos de ações e indicadores por iniciativas temáticas permitindo monitoramento simples e integração entre ações. Abaixo apresenta-se o quadro de quantidades de iniciativas, ações e indicadores por eixo:

	INICIATIVAS	AÇÕES	INDICADORES
GOVERNANÇA	1	3	5
VIGILÂNCIA DE DADOS	3	9	10
FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÕES	2	9	9
COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO	3	10	10
RUAS SEGURAS	3	12	12
	12	43	46

As **metas** quantitativas associadas a cada ação serão definidas e monitoradas anualmente pelo **Comitê Técnico de Segurança Viária**, com base nos dados atualizados de vítimas fatais e feridas no trânsito e na capacidade de execução disponível. Essa abordagem garante que as metas reflitam a realidade operacional e os recursos efetivamente disponíveis em cada ciclo de gestão.

O Comitê Técnico produzirá anualmente um **Relatório de Monitoramento do PSVR** com o status de implementação de cada ação, os indicadores atualizados e os ajustes adotados, orientando o direcionamento de recursos e decisões do Conselho Executivo. O norte permanente de toda a estrutura de monitoramento é a meta central do programa: reduzir em 50% o número de mortes e lesões no trânsito do Recife até 2036.

PROGRAMA DE SEGURANÇA VIÁRIA

DO RECIFE 2026 - 2036

INICIATIVAS DO PSVR

GOVERNANÇA DO PSVR

Iniciativa única: Institucionalizar a Governança do PSVR

EIXO 1 – VIGILÂNCIA DE DADOS

Iniciativa 1.1: Aprimorar a coleta de dados de sinistros de trânsito

Iniciativa 1.2: Sistematizar a Integração de bases de dados de sinistros de trânsito

Iniciativa 1.3: Produzir evidências de sinistros de trânsito

EIXO 2 – FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÕES

Iniciativa 2.1: Promover o comportamento seguro no trânsito por meio de operações de fiscalização

Iniciativa 2.2: Modernizar os sistemas tecnológicos de operações e fiscalização para redução de fatores de risco de sinistros de trânsito

EIXO 3 – COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

Iniciativa 3.1: Realizar campanhas de mídia para promoção da segurança viária

Iniciativa 3.2: Fortalecer o tema da segurança viária junto à imprensa

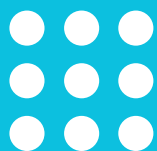
Iniciativa 3.3: Realizar ações de educação para o trânsito

EIXO 4 – RUAS SEGURAS

Iniciativa 4.1: Implantar projetos de Ruas Seguras

Iniciativa 4.2: Garantir a sustentabilidade e manutenção dos projetos implantados e a capacitação técnica das equipes.

Iniciativa 4.3: Realizar estudos e Implementar projetos piloto de readequação de limites de velocidade

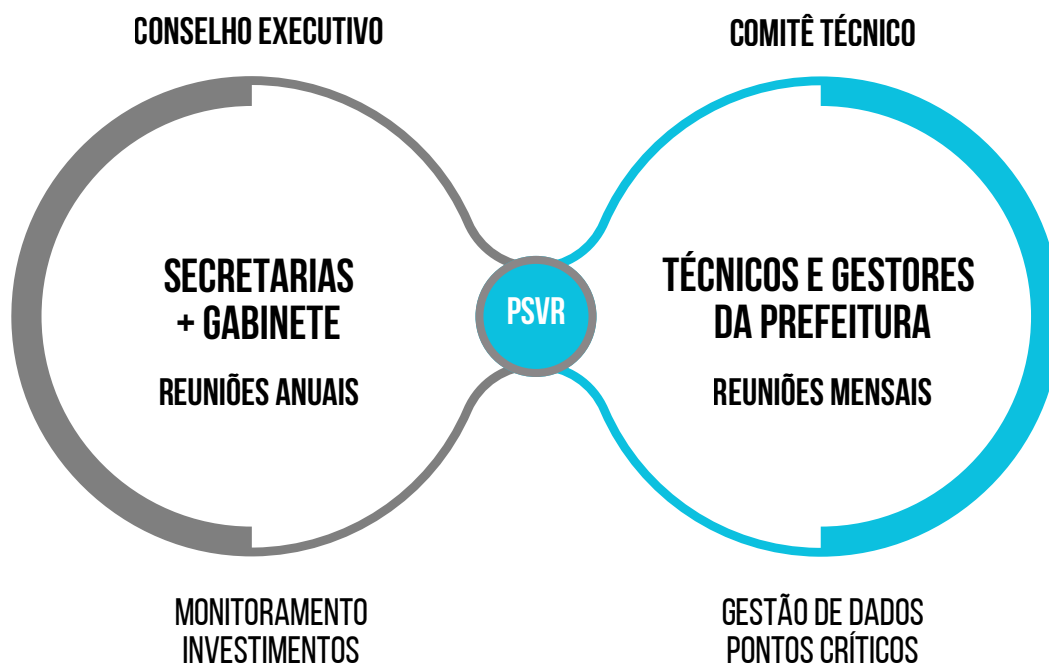


GOVERNANÇA

DO PROGRAMA
DE SEGURANÇA VIÁRIA
DO RECIFE

GOVERNANÇA DO PSVR

A institucionalização da governança do PSVR visa garantir que as medidas de segurança viária propostas no PSVR sejam incorporadas ao planejamento estratégico da cidade por meio da criação de duas entidades de gestão e monitoramento. O objetivo é estabelecer periodicidade de interações dedicadas ao acompanhamento das metas do PSVR e subsidiar a tomada de decisão e direcionamento de recursos necessários para sua implementação. Os grupos de trabalho a serem constituídos devem reunir-se periodicamente e trabalhar de forma integrada, estruturados conforme demonstrado no infográfico abaixo:



O Comitê Técnico de Segurança Viária produzirá anualmente um Relatório de Monitoramento do PSVR, contendo o status de implementação de cada ação, os indicadores atualizados e as medidas corretivas adotadas, para apresentação ao Conselho Executivo, com o objetivo de garantir que os resultados estejam alinhados com a meta de redução de 50% até 2036.

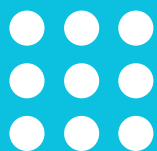
GOVERNANÇA DO PSVR

INICIATIVA (ÚNICA): INSTITUCIONALIZAR A GOVERNANÇA DO PSVR

OBJETIVO: Garantir a execução das metas do PSVR de forma contínua a partir de evidências e de dados atualizados e confiáveis.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Constituir o Conselho Executivo de Gestão do PSVR, (Monitorar, apoiar a execução do programa e garantir recursos para sua sustentabilidade).	GABINETE DO PREFEITO SEOPS CTTU SECOMSEINFRA SESAU- SAMU	Conselho Executivo constituído
		Reunião Anual realizada
Constituir o Comitê Técnico de Segurança Viária para promover a governança do PSVR a partir do monitoramento de dados e definição de estratégias prioritárias. Nas reuniões mensais no núcleo deverão participar: (Membros das equipes técnicas dos setores de Engenharia de tráfego, Mobilidade Humana, Semafórica, Fiscalização e Gestão de Dados).	SEOPS - CTTU	Comitê Técnico constituído
		Reunião Mensal realizada
Produzir Relatório Anual de Monitoramento do PSVR para apresentação ao Conselho Executivo com resultados das metas do PSVR. *	COMITE TÉCNICO DO PSVR	Relatório produzido

* **As metas** de cada ação serão estabelecidas e revisadas anualmente pelo **Comitê Técnico de Segurança Viária**, com base nos dados atualizados de sinistros e na disponibilidade de recursos para implementação, garantindo que os compromissos assumidos sejam exequíveis e verificáveis. Os resultados serão publicados anualmente no **Relatório de Monitoramento do PSVR**, e apresentado ao Conselho Executivo. A meta central do programa: redução de 50% nas mortes e lesões até 2036, permanece como referência de toda a estrutura de monitoramento.



VIGILÂNCIA

DE DADOS DE SINISTROS DE
TRÂNSITO COM VÍTIMAS
FERIDAS E FATAIS

EIXO 1: VIGILÂNCIA DE DADOS

INICIATIVA 1.1: APRIMORAR O PROCESSO DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS INTEGRADOS DE SINISTROS COM VÍTIMAS DE TRÂNSITO

OBJETIVO: Promover a melhoria da qualidade e da análise das informações registradas dos sinistros com vítimas.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Firmar Convênios de Compartilhamento Mensal de Dados com os órgãos envolvidos no atendimento a vítimas de trânsito (CTTU, SAMU, USIATT, SDS-PE, COMPAT)	SEOPS - CTTU	Convênios Firmados e em vigor
	SEOPS - CTTU	Bases de dados compartilhadas mensalmente
Aprimorar o processo de Coleta/Registro de Atendimento a Vítimas de Trânsito de cada órgão envolvido (completude dos dados com georreferenciamento) para posterior integração.	SEOPS - CTTU	Novos aprimoramentos aplicados a coleta de dados dos órgãos
Produzir análise de dados dos pontos, trechos e/ou vias críticas (com altos índices de sinistros de trânsito com vítimas feridas e fatais).	SEOPS - CTTU	Análise de dados de pontos, trechos e/ou vias críticas produzida
Atualizar a Série Histórica de Registros de Atendimento a Vítimas de Trânsito de cada órgão envolvido (completude dos dados, com georreferenciamento) para posterior integração.	SEOPS - CTTU	Série Histórica de dados do órgão atualizada

EIXO 1: VIGILÂNCIA DE DADOS

INICIATIVA 1.2: INTEGRAR BASES DE DADOS DE SINISTROS COM VÍTIMAS DE TRÂNSITO

OBJETIVO: Integrar as informações dos registros dos sinistros e vítimas de trânsito coletados pelos diversos órgãos envolvidos.

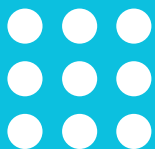
AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Atualizar continuamente o Banco de Dados integrado de Sinistros com Vítimas Feridas e Fatais	SEOPS - CTTU	Banco de dados integrado atualizado
Investir na implementação de Plataforma de Integração de dados de Sinistros com Vítimas Feridas e Vítimas Fatais.	SEOPS - CTTU EMPREL	% da Ferramenta tecnológica implementada

EIXO 1: VIGILÂNCIA DE DADOS

INICIATIVA 1.3: PRODUZIR EVIDÊNCIAS DE SINISTROS DE TRÂNSITO

OBJETIVO: Subsidiar o planejamento, implementação e o monitoramento das ações de segurança viária a partir de dados e evidências consolidadas.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Produzir Relatórios de Segurança Viárias Anuais e Periódicos (curtos) com evidências ou alertas relevantes para a gestão da segurança viária.	SEOPS - CTTU	Relatórios Anuais e Periódicos publicados
Realizar Pesquisas Observacionais de Fatores de Risco (velocidade, Bebida e Direção, capacete e cinto/cadeirinha/celular) seguindo o protocolo das pesquisas conduzidas em parceria com a BIGRS.	SEOPS - CTTU	Pesquisas observacionais realizadas
Realizar Estudos (antes e depois) de avaliação da eficácia das medidas de Segurança Viária implementadas com base na variação de mortes e lesões no trânsito.	SEOPS - CTTU	Estudos (Antes e Depois) realizados



FISCALIZAÇÃO

E OPERAÇÕES DE TRÂNSITO

EIXO 2: FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÕES

INICIATIVA 2.1: PROMOVER O COMPORTAMENTO SEGURO NO TRÂNSITO, POR MEIO DE OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO

OBJETIVO: Realizar operações de fiscalização, fundamentadas em dados e evidências de fatores de risco para mudança do comportamento inseguro no trânsito.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Realizar Operações de Fiscalização baseada em dados de sinistros de trânsito e sinalizadas com campanhas de comunicação.	SEOPS - CTTU	Operações baseadas em dados realizadas
Implementar rotina de Coleta de Dados das Operações de Fiscalização (Dados da operação, Número de Abordagens, Perfil, Infrações registradas)	SEOPS - CTTU	Rotina de Coleta de dados Implementada
Elaborar Manual de Procedimentos Operacionais (MPO) para as Operações de fiscalização voltadas para a Segurança Viária.	SEOPS - CTTU	MPO elaborado
Ampliar a capacidade da CTTU de Atendimento a Sinistros de Trânsito com Vítimas Feridas e Fatais.	SEOPS - CTTU	% de sinistros com vítimas registrados pela CTTU em relação aos registrados pelo SAMU
Realizar Capacitações Técnicas / Periódicas das melhores práticas de fiscalização voltadas para a Segurança Viária.	SEOPS - CTTU	Capacitações realizadas

EIXO 2: FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÕES

INICIATIVA 2.2: MODERNIZAR OS SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE OPERAÇÕES E FISCALIZAÇÃO PARA REDUÇÃO DE FATORES DE RISCO DE SINISTROS DE TRÂNSITO

OBJETIVO: Fortalecer a redução dos fatores de risco com o uso de tecnologia para aumentar a capacidade operacional do órgão de trânsito no esforço de diminuir o comportamento de risco.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Implementar novos Equipamentos de Fiscalização Eletrônica (Velocidade e Respeito a Sinalização Semafórica) em pontos críticos.	SEOPS - CTTU	Novos equipamentos de fiscalização eletrônica implementados
Produzir Estudo com evidências de mortes e lesões entre 22h e 5h para fundamentar pedido de religamento de radares de velocidade neste intervalo.	SEOPS - CTTU	Estudo com evidências de mortes e lesões elaborado
Ampliar a Fiscalização por Videomonitoramento	SEOPS - CTTU	Novas câmaras de videomonitoramento em operação
Implementar Novas Tecnologias de Fiscalização Preditiva com o uso do sistema de videomonitoramento.	SEOPS - CTTU	Implementação de Nova Tecnologia realizada



COMUNICAÇÃO

E EDUCAÇÃO PARA O
TRÂNSITO

EIXO 3: COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

INICIATIVA 3.1: REALIZAR CAMPANHAS DE MÍDIA PARA PROMOÇÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

OBJETIVO: Disseminar campanhas de comunicação estratégica baseada em dados de sinistros com vítimas para promoção do comportamento seguro no trânsito.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Veicular Campanhas de Mídia de Massa baseadas em dados atualizados de sinistros de trânsito, com foco nas principais vítimas.	SEOPS - CTTU SECOM	Campanhas veiculadas
Veicular Campanhas em Canais de digitais de Mídia Institucional (Sites, Redes Sociais etc.) com conteúdo voltado para promoção da segurança viária.	SEOPS - CTTU SECOM	Campanhas Digitais Veiculadas em canais de mídia institucional
Produzir Marca e Material de Mídia para Operações de Fiscalização voltadas para a Segurança Viária	SEOPS - CTTU SECOM	Marca e Material de Mídia produzido
Construir projeto de Pesquisas Pós-Campanha para avaliação da eficiência e alcance da mensagem de mudança de comportamento.	SEOPS - CTTU SECOM	Projeto de pesquisa pós campanha elaborado

EIXO 3: COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

INICIATIVA 3.2: FORTALECER O TEMA DA SEG. VIÁRIA JUNTO A IMPRENSA

OBJETIVO: Fortalecer a relação com os canais de mídia jornalística para intensificar as publicações voltadas para promoção da segurança viária.

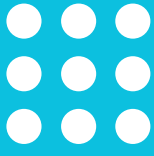
AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Promover o tema da Segurança Viária na Imprensa (local, regional ou nacional) com a produção de releases de divulgação de ações, estudos e implantações.	SEOPS - CTTU SECOM	Inserções em mídias ganhas
Realizar Treinamento de Porta-Vozes sobre as melhores práticas de segurança viária.	SEOPS - CTTU SECOM	Treinamentos realizados
Construir projeto para Capacitar Agentes de Comunicação (Jornalistas e Influenciadores), com potencial para abordar a pauta da segurança viária, por meio de treinamentos e visitas técnicas.	SEOPS - CTTU SECOM	Projeto para capacitação de jornalistas elaborado.

EIXO 3: COMUNICAÇÃO E EDUCAÇÃO

INICIATIVA 3.3: REALIZAR AÇÕES DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

OBJETIVO: Promover ações de educação para o trânsito a partir da adoção dos conceitos de Visão Zero e Sistema Seguro.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Realizar Eventos, Treinamentos e Campanhas em datas e/ou períodos alusivos à Segurança Viária como Maio Amarelo, Dia do Pedestre, Semana Nacional do Trânsito etc.	SEOPS - CTTU	Eventos / Treinamentos / Campanhas realizadas
Realizar atividades de Educação para o Trânsito em Instituições de Ensino (Liga nas escolas, Volta as Aulas etc)	SEOPS - CTTU	Atividades realizadas
Realizar atividades de Educação para o Trânsito em parceria com a Iniciativa Privada (Piloto Seguro, Bora Motô, Bora de Bike etc.)	SEOPS - CTTU	Atividades realizadas



RUAS SEGURAS

EIXO 4: RUAS SEGURAS

INICIATIVA 4.1: IMPLANTAR PROJETOS DE RUAS SEGURAS

OBJETIVO: Implementar infraestruturas de mobilidade adequadas para o deslocamento seguro de usuários vulneráveis no trânsito com a aplicação de ferramentas de proteção e moderação de tráfego.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Implantar Projetos Táticos de Ruas Seguras* por meio da técnica do Urbanismo Tático, com base em dados de sinistros de trânsito.	SEOPS - CTTU	Projeto Tático implantado
Implantar Projetos Permanentes de Ruas Seguras** com base em dados de sinistros de trânsito, incluindo a conversão de projetos táticos em permanentes.	SEOPS - CTTU SEINFRA	Projeto Permanente implantado
Implantar Projetos de Ruas Seguras para Crianças*** (entorno de escolas, parques infantis etc.) com base nas diretrizes do Manual “Streets for Kids” da GDCI.	SEOPS - CTTU SEINFRA SEPIN	Projeto para Crianças implantado
Ampliar a extensão da rede de Estruturas Cicloviárias seguindo as melhores práticas de Segurança Viária.	SEOPS - CTTU SEINFRA	Rede Cicloviária ampliada
Implantar Projetos de Mudanças de Circulação, Adequações Geométricas e Semafóricas com o objetivo de promover a segurança viária.	SEOPS - CTTU SEINFRA	Projeto implantado

* *Projetos de Ruas Seguras Táticos: intervenções de implantação rápida com pintura de piso em cores contrastantes, tachões, balizadores e mobiliário flexível para moderação de tráfego e proteção de usuários vulneráveis. Podem ser convertidos em projetos permanentes após avaliação de eficiência.*

** *Projetos de Ruas Seguras Permanentes: infraestruturas físicas definitivas com ampliação de passeios, canteiros, ilhas e refúgios de pedestres, podendo ser desenvolvidas a partir de geometrias validadas em implementações táticas anteriores.*

*** *Projetos de Ruas Seguras para Crianças: adequação do espaço público no entorno de escolas e equipamentos de uso infantil, combinando técnicas táticas e permanentes conforme diagnóstico local, orientadas pelas diretrizes do Manual Streets for Kids (GDCI).*

EIXO 4: RUAS SEGURAS

INICIATIVA 4.2: GARANTIR A SUSTENTABILIDADE DOS PROJETOS DE RUAS SEGURAS IMPLANTADOS E DA CAPACIDADE TÉCNICA.

OBJETIVO: Promover a manutenção de projetos de ruas seguras e de sinalização viária existentes e garantir a continuidade da capacitação técnica das equipes de trabalho com base nas melhores práticas de desenho de ruas seguras.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
Realizar de Manutenção de Projetos de Ruas Seguras existentes considerando reforço da sinalização e adequações geométricas.	SEOPS - CTTU	Manutenção de Rua Segura existente realizada
Realizar a Manutenção das Estruturas Ciclovias existentes considerando reforço da sinalização e adequações geométricas.	SEOPS - CTTU	Manutenção de Estrutura Ciclovias existente realizada
Realizar a Manutenção Sin. Viária de Corredores Críticos existentes considerando reforço da sinalização e adequações geométricas.	SEOPS - CTTU	Manutenção de Corredor Crítico existente realizada
Realizar Capacitações Periódicas de Desenho de Ruas Seguras orientados pelas diretrizes do Manual de Desenho de Ruas do Recife (MDRR)	SEOPS - CTTU	Capacitações realizadas
Avaliar a Eficiência dos Projetos de Ruas Seguras a partir de métricas para promoção da segurança viária (pesquisas antes e depois), usando como referência a metodologia da Global Designing Cities Initiative (GDCI).	SEOPS - CTTU	Projetos avaliados

EIXO 4: RUAS SEGURAS

INICIATIVA 4.3: IMPLEMENTAR PROJETOS DE READEQUAÇÃO DE LIMITES DE VELOCIDADE

OBJETIVO: Adequar os limites de velocidade de acordo com parâmetros seguros, reduzindo mortes e lesões associadas a este fator de risco.

AÇÕES	ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS	INDICADOR
<p>Desenvolver Estudo Técnico de Viabilidade e Diagnóstico para implantação de Projeto(s) Piloto de Readequação de Velocidade considerando:</p> <ul style="list-style-type: none">- Análise de Pontos Críticos de sinistros de trânsito;- Coleta de métricas (velocidade operacional, pesquisa volumétrica, linha de desejo de pedestres);- Análise e simulação de impacto no trânsito;- Pesquisas Observacionais e diagnóstico de uso do solo;- Análise de estruturas de radares e semáforos;	SEOPS - CTTU	Estudos Técnicos realizados.
<p>Implantar Projeto(s) Piloto de Readequação de Velocidade com base em estudo técnico considerando:</p> <ul style="list-style-type: none">- Projeto de Adequação Geométrica;- Projeto de Sinalização Viária;- Projeto e programação Semafórica;- Projeto de Radares de Velocidade;- Planejamento de Comunicação (Dados e Resultados);- Pesquisas de Métricas (Avaliação - Depois);	SEOPS - CTTU SEINFRA SECOM	Projetos-Piloto implantados

Referências:

BLOOMBERG PHILANTHROPIES. Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Nova York: Bloomberg Philanthropies, 2020. Disponível em: <https://www.bloomberg.org/public-health/road-safety/bloomberg-initiative-for-global-road-safety/>. Acesso em: abr. 2026.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: abr. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/pnatrans>. Acesso em: abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do SUS. DATASUS: Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM). Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2023. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>. Acesso em: abr. 2026.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI). Global Street Design Guide. Nova York: National Association of City Transportation Officials, 2016. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>. Acesso em: abr. 2026.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE (GDCI). Streets for Kids: Designing Safe, Healthy and Fun Streets for Children. Nova York: GDCI, 2020. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/streets-for-kids/>. Acesso em: abr. 2026.

IPEA; ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Brasília: Ipea/ANTP, 2003. IPEA. Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Texto para Discussão n. 2565. Brasília: Ipea, 2020. IBGE. Calculadora do IPCA: atualização de valores pela inflação oficial brasileira.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). Global Status Report on Road Safety 2023. Genebra: World Health Organization, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>. Acesso em: abr. 2026.

RECIFE. Lei Municipal nº 18.887, de 29 de dezembro de 2021. Define a Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife e dá outras providências. Diário Oficial do Município do Recife, Recife, PE, 29 dez. 2021.

RECIFE. Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU). Manual de Desenho de Ruas do Recife (MDR). Recife: CTTU; Prefeitura do Recife, 2022. Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/manual-de-desenho-de-ruas-do-recife-0>. Acesso em: abr. 2026.

RECIFE. Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU); Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Relatório Anual de Segurança Viária do Recife 2024. Recife: CTTU, 2025. Disponível em: <https://cttu.recife.pe.gov.br/relatorios-anuais-de-seguranca-viaria>. Acesso em: abr. 2026.

RECIFE. Secretaria de Defesa Social (SDS). Coordenadoria de Análise e Planejamento Estratégico (COMPAT). Base de dados de vítimas fatais no trânsito do Recife: série histórica 2017–2025 (dados preliminares). Recife: SDS/COMPAT, 2025.

RECIFE. Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU Recife). Base de dados de vítimas feridas no trânsito do Recife: série histórica 2021–2025. Recife: SAMU Recife, 2025.

UNITED NATIONS. Decade of Action for Road Safety 2021–2030. Nova York: United Nations, 2021. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>. Acesso em: abr. 2026.



Secretaria de
Ordem Pública
e Segurança

