



Autarquia de
Mobilidade de
Caruaru

2024

Relatório Anual de Segurança Viária

1ª Edição



CARUARU
PREFEITURA

EQUIPE TÉCNICA

PREFEITURA DE CARUARU

Rodrigo Anselmo Pinheiro dos Santos

Prefeito

Dayse Willyane Santos Silva

Vice-Prefeita

AUTARQUIA DE MOBILIDADE DE CARUARU - AMC

Edson Nóbrega de Almeida

Presidente da AMC

Isaque Bento Barbosa

Vice-presidente da AMC

Thacilla Lima Tavares

Coordenadora de Estatística

Isabela Carolina dos Santos da Silva Rodrigues

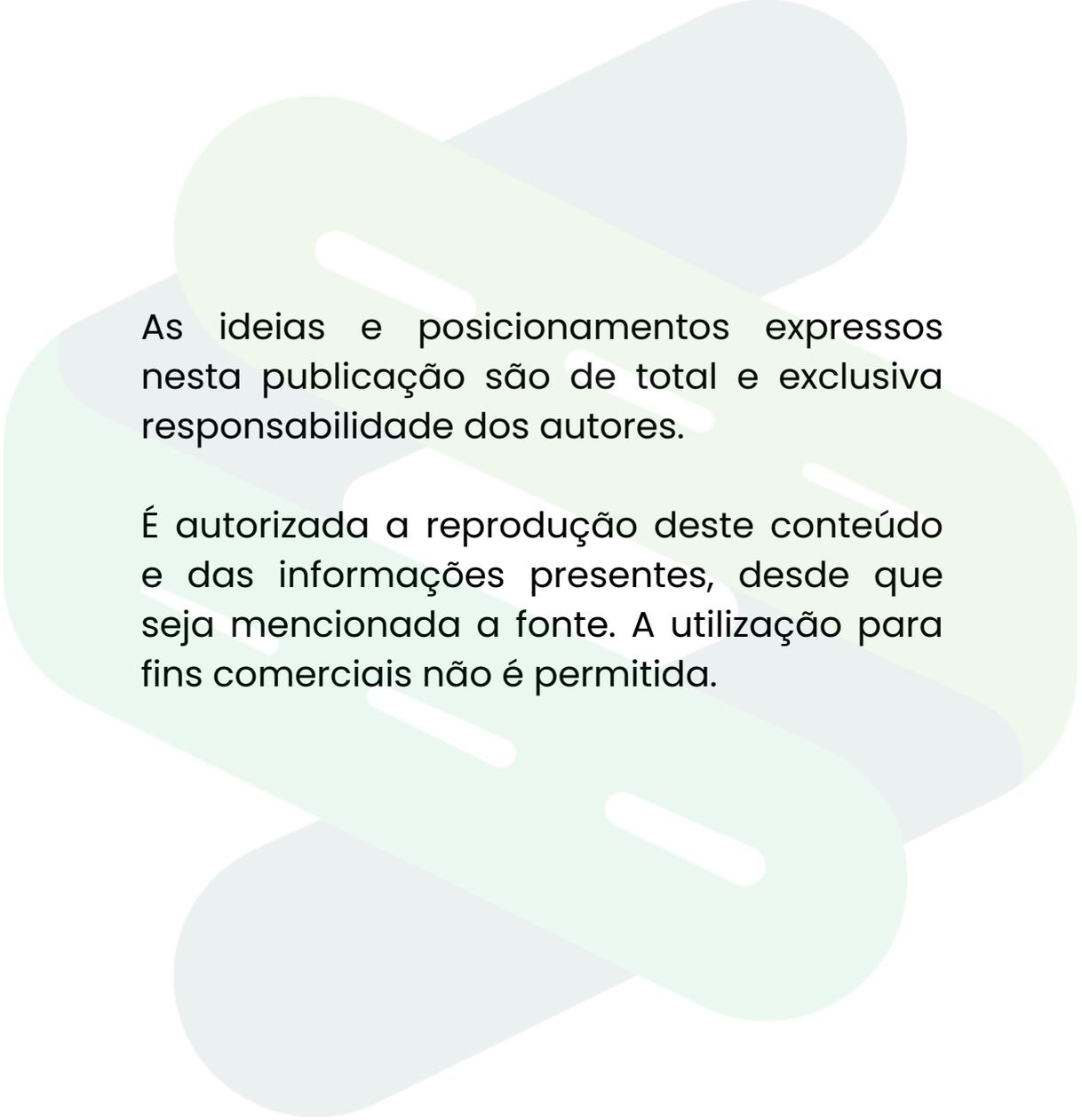
Assessora Técnica de Estatística

Ronaldo Carlos da Silva

Assessor Técnico de Estatística

José Carlos Claudino da Silva Júnior

Gerente de Processos



As ideias e posicionamentos expressos nesta publicação são de total e exclusiva responsabilidade dos autores.

É autorizada a reprodução deste conteúdo e das informações presentes, desde que seja mencionada a fonte. A utilização para fins comerciais não é permitida.

SUMÁRIO

DEFINIÇÕES

SINISTROS DE TRÂNSITO
DAS PESSOAS ENVOLVIDAS NOS SINISTROS
DOS TIPOS DE SINISTROS

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. CENÁRIO GLOBAL.....	14
2.1 PLANO GLOBAL.....	15
2.2 VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO.....	17
2.3 PNATRANS.....	18
3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA.....	19
3.1 FATORES DE RISCO.....	20
3.2 FROTA DE VEÍCULOS.....	22
3.3 TRÁFEGO DE VEÍCULOS.....	24
3.4 RESPEITABILIDADE NO TRÂNSITO.....	24
4. SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS NO MUNICÍPIO DE CARUARU.....	25
4.1 ANÁLISE 2024.....	26
4.2 ANÁLISE COMPARATIVA 2023 E 2024.....	27
4.3 POR TIPO DE SINISTRO.....	28
4.4 POR MODO DE TRANSPORTE.....	29
4.5 POR DIA DA SEMANA E TURNO.....	30
4.6 POR BAIRRO E LOGRADOURO.....	31
4.7 GEORREFERENCIAMENTO.....	32
4.7.1 ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO 2023.....	32
4.7.2 INTERVENÇÕES DE ENGENHARIA 2024.....	33
4.7.3 ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO 2024.....	34
5. DADOS DE VÍTIMAS FERIDAS.....	35
5.1 POR SEXO E FAIXA ETÁRIA.....	36
6. DADOS DE MORTES NO TRÂNSITO.....	37
6.1 ÓBITOS EM 2024.....	38
6.2 ANÁLISE COMPARATIVA 2023 E 2024.....	39
6.3 POR TIPO DE SINISTRO.....	40
6.4 POR MODO DE TRANSPORTE DA VÍTIMA.....	41
6.5 POR MODO DE TRANSPORTE E FAIXA ETÁRIA.....	43
7. PROJETOS E AÇÕES REALIZADAS.....	44
7.1 SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA.....	45
7.2 GESTÃO DE DADOS - GEST.....	47
7.3 VISITAS TÉCNICAS.....	49
7.4 ENGENHARIA DE TRÂNSITO PARA RUAS SEGURAS.....	52
7.5 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO.....	56
REFERÊNCIAS.....	59
ANEXOS.....	61

PREFÁCIO DO PREFEITO



Ao longo dos últimos anos, Caruaru tem se destacado pela busca constante de um trânsito mais seguro e humanizado. Nossa cidade, que se consolida como um importante polo de desenvolvimento econômico e cultural do Agreste pernambucano, enfrenta os desafios diários de mobilidade urbana com responsabilidade e compromisso com a vida. Sabemos que cada sinistro evitado é uma vitória para toda a sociedade, e cada medida preventiva adotada representa um passo em direção a um trânsito mais seguro.

Em 2024, registramos avanços importantes graças ao trabalho conjunto entre a Prefeitura, a Autarquia de Mobilidade de Caruaru (AMC), os órgãos de segurança e toda a população. Por meio da implementação de políticas públicas baseadas em dados e melhores práticas, investimos em infraestrutura viária, sinalização eficiente e campanhas de conscientização para um trânsito mais seguro e inclusivo.

A segurança viária é um desafio complexo que demanda soluções integradas. Atentos a isso, ampliamos a fiscalização e promovemos a requalificação de vias urbanas, com foco na proteção dos pedestres e ciclistas, os mais vulneráveis no trânsito. Além disso, fortalecemos o transporte público e incentivamos iniciativas de mobilidade ativa, buscando garantir que cada cidadão possa se deslocar com segurança e dignidade.

É fundamental reconhecer que os avanços alcançados até o momento só foram possíveis graças ao engajamento dos caruaruenses. A mudança de comportamento no trânsito é um processo coletivo, que requer a conscientização e o compromisso de todos. Cada ação responsável contribui para a preservação de vidas e para a construção de uma cidade melhor.

Acreditamos que, com união e determinação, continuaremos avançando para transformar Caruaru em uma referência de segurança viária no Estado de Pernambuco. Com planejamento, investimentos estratégicos e participação cidadã, estamos certos de que um trânsito mais humano e seguro é plenamente possível.

RODRIGO PINHEIRO

Prefeito de Caruaru

PREFÁCIO DO PRESIDENTE DA AMC



É com grande satisfação que apresento o Relatório Anual de Segurança Viária de Caruaru - 2024. Este documento reflete o compromisso da Autarquia de Mobilidade de Caruaru (AMC) em promover um trânsito mais seguro e eficiente para todos os cidadãos. Ao longo do último ano, nossa equipe técnica, em colaboração com diversas instituições e especialistas, trabalhou incansavelmente para coletar e analisar dados sobre sinistros de trânsito, identificando fatores de risco e propondo soluções que visam mitigar esses problemas.

A criação do Grupo de Estudos de Sinistros de Trânsito (GEST) foi um marco importante em nossa trajetória, permitindo uma abordagem integrada e colaborativa na busca por melhorias na segurança viária. As ações implementadas, como o urbanismo tático e projetos voltados para a engenharia de trânsito, demonstram nosso empenho em transformar o espaço urbano, priorizando a segurança de pedestres, ciclistas e usuários de transporte público.

Estamos cientes de que a mobilidade urbana é um desafio constante, e é por isso que continuaremos a trabalhar em parceria com a comunidade e outras entidades para promover um trânsito mais seguro e acessível. Este relatório não é apenas um registro de nossas atividades, mas um convite à reflexão e à ação conjunta em prol de um futuro mais seguro para todos.

Agradeço a todos os envolvidos neste trabalho e convido você, leitor, a se engajar nas iniciativas que visam melhorar a segurança viária em Caruaru.

EDSON NÓBREGA DE ALMEIDA
Presidente da AMC

DEFINIÇÕES

SINISTRO DE TRÂNSITO

Conforme atualização realizada pela ABNT NBR 10.697/2020, define “sinistro de trânsito” como “todo evento que resulte em dano ao veículo ou a sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, a via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público”.

A expressão “sinistro de trânsito” foi recentemente adotada, substituindo “acidentes de trânsito”. A alteração ocorreu justamente devido ao significado da palavra anteriormente utilizada, 'acidente', que indicava algo imprevisível ou incontrolável. No entanto, isso não reflete a realidade dos sinistros de trânsito, que na maioria das vezes são provocados por ações humanas e podem ser evitados, caso sejam adotadas as medidas adequadas para reduzir a ocorrência.

DAS PESSOAS ENVOLVIDAS NO SINISTRO

Ferido

Vítima com lesões, decorrentes de sinistro de trânsito, que não venha a óbito em 30 dias após a sua ocorrência.

Óbito

Vítima que venha a falecer em razão das lesões e/ou em decorrência do sinistros de trânsito, no momento do sinistro de trânsito ou até 30 dias após sua ocorrência.

DOS TIPOS DE SINISTROS DE TRÂNSITO

Atropelamento de animal(is): sinistro de trânsito em que animal(is) sofre(m) o impacto de um veículo em movimento.

Atropelamento de pessoa(s): sinistro de trânsito em que pessoa(s) sofre(m) o impacto de um veículo em movimento.

Choque: sinistro de trânsito em que há impacto de um veículo contra qualquer objeto fixo ou objeto móvel sem movimento.

Colisão: sinistro de trânsito em que um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo também em movimento.

Queda: sinistro de trânsito em que há impacto em razão de queda livre do veículo, queda de pessoas ou cargas transportadas em razão do movimento do veículo.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMC	Autarquia de Mobilidade de Caruaru
AMPLA	Autarquia de Mobilidade de Petrolina
AMTTC	Autarquia de Mobilidade, Trânsito e Transporte de Caruaru
CBMPE	Corpo de Bombeiros Militar de Pernambuco
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CID - 10	Código Internacional de Doenças - 10
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DESTRA	Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco
GEST	Grupo de Estudos de Sinistros de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados
NEAT	Núcleo de Estudos de Acidentes de Trânsito
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PMPE	Polícia Militar de Pernambuco
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SEMOB	Secretaria de Mobilidade Urbana
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SIM	Sistema de Informação de Mortalidade
SIPAT	Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho
SM	Secretaria Municipal de Segurança
SMS	Secretaria Municipal de Saúde
STTP	Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

1 INTRODUÇÃO

O trânsito é um componente vital da infraestrutura de qualquer sociedade moderna, desempenhando um papel crucial na conectividade e no desenvolvimento econômico. No entanto, o aumento da densidade populacional e o crescimento contínuo das frotas de veículos têm imposto uma crescente pressão sobre os sistemas de transporte e mobilidade. Esse cenário tem resultado em uma série de desafios, incluindo congestionamentos, poluição ambiental e, principalmente, sinistros de trânsito, que são uma das principais causas de mortes e lesões em todo o mundo.

Em Caruaru, município localizado no Agreste de Pernambuco, com uma população de 378.048 habitantes (Censo IBGE 2022), circulam uma média diária de cerca de 180.000 veículos, segundo os pontos de fiscalização eletrônica, o que indica que esse número pode ser ainda maior. Como consequência, Caruaru enfrenta desafios para promover a segurança no trânsito e garantir mobilidade e fluidez para condutores, passageiros e pedestres.

No ano de 2009, através da Lei Municipal nº 4.762, de 9 de março, foi criada a Autarquia Municipal de Defesa Social, Trânsito e Transportes (DESTRA), com foco principal na segurança pública. Entretanto, no ano de 2020, entendeu-se a necessidade de separar a segurança pública da segurança viária, passando a denominar-se Autarquia de Mobilidade, Trânsito e Transporte de Caruaru (AMTTC), pela Lei nº 6.630, de 29 de dezembro de 2020. Em 2025, com a aprovação da Lei nº 7.345, de 10 de janeiro de 2025, recebeu o nome de Autarquia de Mobilidade de Caruaru (AMC).



Fonte: Secretaria de Comunicação, Caruaru, 2024.

A partir de 2022, iniciou-se um trabalho mais voltado ao controle de dados e informações sobre segurança viária, o que permitiu à AMC cumprir com maior ênfase e qualidade as atribuições previstas no art. 2º, incisos I, II e III da Lei nº 6.630, de 29 de dezembro de 2020, e todas as demais atribuições. Através da coleta de dados estatísticos, vistorias, estudos de casos sobre sinistros de trânsito, a Autarquia pode implementar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, além de realizar ações de engenharia voltadas para a segurança viária, bem como de educação para o trânsito.

Além disso, visitas institucionais a outros órgãos de trânsito referências no país, serviram de base para que em 2023 fosse criado o Grupo de Estudos de Sinistros de Trânsito (GEST), estruturado a partir de parcerias entre a AMC, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), Secretaria Municipal de Saúde (SMS), Corpo de Bombeiros Militar (CBMPE), Polícia Militar (PM), Secretária Municipal de Segurança (SM), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco (DETRAN) e Especialistas em Trânsito, possibilitando a coleta de dados centrada na busca pelos registros de sinistros de trânsito com vítima, no perímetro do território caruaruense.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Através da equipe de estatística da AMC e dos parceiros, torna-se possível unir dados e tratá-los para a elaboração de ações voltadas para mitigar riscos, sinistros de trânsito e sua intensidade, criação de operações de trânsito, de educação e de engenharia, promovendo melhorias e segurança para o trânsito.

A metodologia adotada neste relatório e pesquisa é de natureza quantiqualitativa, combinando abordagens quantitativa e qualitativa para analisar os registros de sinistros de trânsito com vítimas. A abordagem quantitativa busca coletar dados numéricos sobre a frequência, gravidade e causas, a partir de estatísticas como o número de vítimas, tipos de colisões, tipos de veículos envolvidos e localização dos sinistros. Esses dados são analisados

para identificar padrões e tendências.

Já a abordagem qualitativa se concentra em compreender o perfil das vítimas envolvidas, incluindo pedestres, condutores e/ou passageiros, idade e sexo (masculino ou feminino). Essa combinação de métodos permite uma análise profunda, fornecendo uma acurácia de dados mais preciso.

A coleta de dados é realizada pelo setor de Estatística da AMC, que, diariamente coleta informações sobre ocorrências relacionadas a sinistros de trânsito com vítimas e após a análise é possível compilar dados sobre os sinistros e o perfil das vítimas, seguindo os parâmetros da Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), garantindo a remoção de qualquer informação privada que possa identificar a vítima.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

Este relatório tem **como objetivo apresentar uma análise detalhada dos sinistros de trânsito registrados ao longo de 2024, fornecendo uma visão abrangente sobre a frequência, gravidade e impacto desses eventos. O foco é compreender as áreas críticas, o perfil das vítimas, os tipos de sinistros e os veículos envolvidos, contribuindo para a formulação de estratégias eficazes para a redução das ocorrências no trânsito do município de Caruaru.** A elaboração deste documento reforça nosso compromisso com a promoção de um trânsito mais seguro, alinhado aos esforços globais de redução de sinistros de trânsito e preservação da vida.

2 CENÁRIO GLOBAL

De acordo com os dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), **em todo o mundo, os sinistros de trânsito causam aproximadamente 1,3 milhão de mortes evitáveis e cerca de 50 milhões de feridos por ano**, tornando-os a principal causa de mortes entre crianças e jovens de 15 a 20 anos.

A partir da Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança no Trânsito: “Tempo de Agir”, realizada em Moscou em novembro de 2009, a OMS, endossada pela ONU, recomendou a criação de uma campanha mundial pela redução dos sinistros de trânsito. Assim, foi proclamado, por meio da Resolução A/RES/64/2552, adotada em março de 2010, o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. No Brasil, a Década de Ação pela Segurança no Trânsito foi lançada em 11 de maio de 2011, marcando o início de várias ações dos órgãos envolvidos com a fiscalização e a infraestrutura viária no enfrentamento aos sinistros de trânsito.

Aprendendo com os sucessos e lições de anos anteriores, em 2020 a Assembleia Geral da ONU, proclamou a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito de 2021 a 2030, com a elaboração de um Plano Global, e alinhado à Declaração de Estocolmo, aprovada durante a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, estabelecendo uma linha de base para os esforços de cumprimento da meta da Segunda Década de Ação.

2.1 PLANO GLOBAL - DÉCADA DE AÇÕES E OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O Plano Global, elaborado pela OMS em parceria com as Comissões Regionais das Nações Unidas e outros colaboradores das Nações pela Segurança no Trânsito, **serve como um guia para apoiar a implementação da Segunda Década de Ação 2021-2030**. Esse plano faz parte de um **esforço global para reduzir em 50% as mortes no trânsito até 2030**, promovendo ações coordenadas entre governos, organizações e a sociedade.

A estrutura do plano é baseada em **cinco pilares fundamentais: gestão da segurança viária, infraestrutura segura, veículos mais seguros, comportamento responsável dos usuários e resposta eficaz a emergências**. Além disso, o documento ressalta a importância da educação e da conscientização para incentivar atitudes mais seguras no trânsito, bem como a necessidade de fortalecer políticas públicas e aprimorar a legislação.

Dentre as iniciativas previstas, destacam-se o incentivo ao uso de novas tecnologias e soluções inovadoras, como veículos mais seguros e melhorias na infraestrutura das vias. O plano também enfatiza a **necessidade de aprimorar o monitoramento e a coleta de dados para compreender melhor as causas dos sinistros de trânsito**, possibilitando a implementação de estratégias mais eficientes.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são um plano global criado pela ONU em 2015, composto por 17 metas voltadas para a promoção da paz, do bem-estar e da preservação do meio ambiente até 2030. Eles fazem parte da Agenda 2030, um esforço conjunto entre nações, empresas e a sociedade para construir um futuro mais sustentável. Os ODS tratam de aspectos essenciais do desenvolvimento social, econômico e ambiental, buscando melhorar a qualidade de vida da população sem comprometer as necessidades das próximas gerações, incluindo também a segurança no trânsito entre suas prioridades.



Fonte: Organização Nacional das Nações Unidas (ONU).

A segurança viária está especialmente relacionada ao ODS 11, que trata de cidades e comunidades sustentáveis. Esse objetivo busca tornar os espaços urbanos mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Dentro dele, a **meta 11.2 foca na segurança no transporte, incentivando melhorias na infraestrutura viária para reduzir sinistros e fatalidades**, beneficiando principalmente pedestres, ciclistas e motoristas.

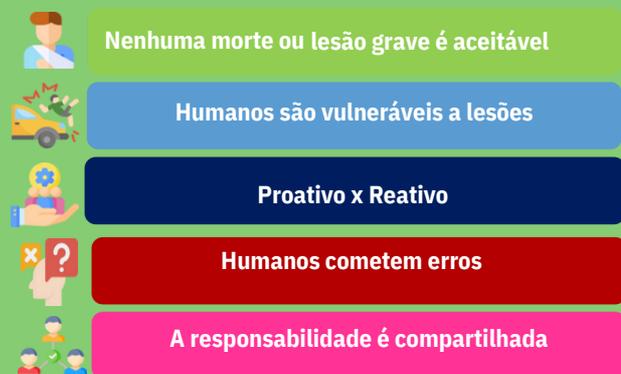


Fonte: Plano Global - Década de Ação 2021-2030.

2.2 VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO

O conceito de Visão Zero e Sistema Seguro teve origem na Suécia, no final da década de 1990. **Visão Zero define que nenhuma morte no trânsito é aceitável, entendendo que a principal prioridade é a vida humana.** O **Sistema Seguro, no contexto da segurança no trânsito refere-se a uma abordagem integrada e holística para prevenir sinistros e reduzir suas consequências.** Baseado na ideia de que erros humanos são inevitáveis, esse sistema busca minimizar os danos por meio da combinação de medidas que envolvem infraestrutura viária, veículos, comportamento dos usuários e a resposta de emergência.

A premissa fundamental do Sistema Seguro é que **a segurança no trânsito pode ser garantida por meio de sistemas mais resilientes e projetados para proteger todos os envolvidos.** Isso inclui a criação de vias mais seguras, veículos com tecnologias avançadas de segurança, educação e conscientização para motoristas e pedestres, e um atendimento rápido e eficiente em caso de sinistros. A ideia é reduzir o risco de fatalidades e lesões graves, promovendo um ambiente de tráfego mais seguro para todos, de acordo com os seguintes princípios:



De acordo com a Secretária Nacional de Trânsito (SENATRAN), a abordagem de Sistema Seguro e Visão Zero reconhece que a segurança no trânsito é resultado da relação de diversos componentes que atuam juntos, formando um sistema. As dinâmicas nas ruas são influenciadas pelas interações de diferentes variáveis: instituições, leis, regulamentos, usos do solo, infraestruturas, veículos e usuários da via. Esse sistema interfere na maneira como as pessoas se deslocam e, conseqüentemente, no

seu nível de exposição aos riscos de sinistros.

A abordagem de Sistema Seguro pressupõe uma responsabilidade compartilhada pela segurança viária. Para um trânsito mais seguro cabe às autoridades a responsabilidade de projetar e construir sistemas que considerem as falhas humanas, enquanto os usuários da via devem obedecer às leis e regulações de trânsito.

2.3 PLANO NACIONAL DE REDUÇÃO DE MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO - PNATRANS

O PNATRANS é uma estratégia do governo brasileiro, lançado pelo Ministério da Infraestrutura, através da Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, com o objetivo de reduzir o número de mortes no trânsito em todo o país. Alinhando-se aos compromissos globais de segurança viária, o Pnatrans é dividido em 6 pilares revisados conforme indicação para cada meta do Plano Global da Segunda Década de Ação 2021-2030.

Em dezembro de 2023, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), aprovou a Resolução 1004, que determina que, todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito devem executar produtos no PNATRANS que contribuam efetivamente com a redução de mortes e lesões no trânsito, no limite de suas competências legais, em alinhamento com a nova Década de Ação para a Segurança no Trânsito proclamada pela ONU e no período de dez anos, reduzir no mínimo à metade o índice de mortes no trânsito por cem mil habitantes, relativo ao índice apurado em 2020.

O PNATRANS é estruturado com seis pilares principais:

- **Pilar 1:** Gestão da Segurança no Trânsito;
- **Pilar 2:** Vias Seguras;
- **Pilar 3:** Segurança Veicular;
- **Pilar 4:** Educação para o Trânsito;
- **Pilar 5:** Atendimento às Vítimas;
- **Pilar 6:** Normatização e Fiscalização.

Além desses pilares, o PNATRANS também estabelece resoluções específicas que orientam ações concretas, como a implementação de leis de segurança mais rígidas, campanhas educativas, investigações mais profundas sobre os sinistros e o incentivo à adoção de tecnologias, como os veículos autônomos e conectados. Esse plano visa criar um ambiente mais seguro no trânsito, alinhando esforços entre as esferas federal, estadual e municipal, além de envolver a sociedade e o setor privado na busca pela redução de sinistros de trânsito.

No Estado de Pernambuco, **Caruaru se destaca como um dos 3 municípios que participam do painel do PNATRANS.**

3 CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA

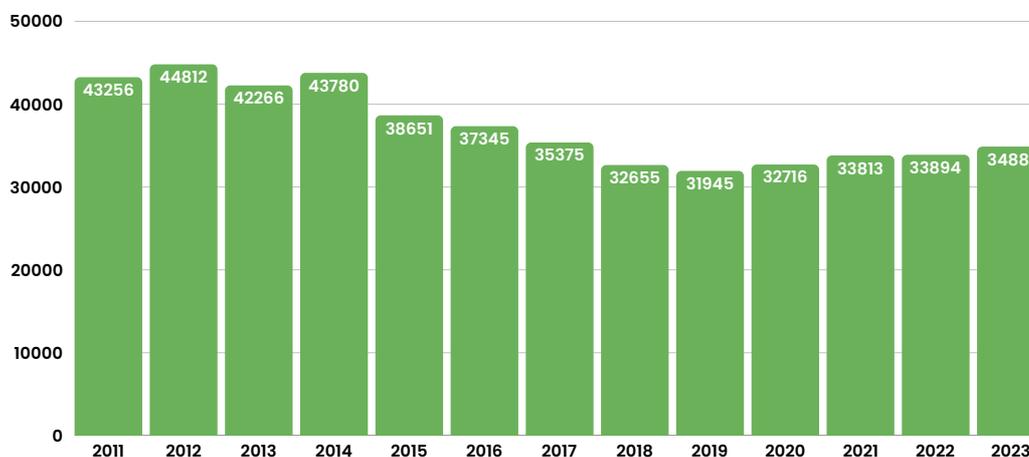
3.1 FATORES DE RISCO

As mortes no trânsito representam uma das maiores crises de segurança pública no mundo. De acordo com a OMS, cerca de 1,35 milhão de pessoas morrem todos os anos em sinistros viários. O trânsito vem se tornando uma das principais causas de mortes, especialmente entre jovens de 15 a 29 anos. Esse cenário exige atenção e medidas urgentes que visem diminuir essas fatalidades.

Vários fatores contribuem para o aumento do número de mortes no trânsito, as principais causas são o excesso de velocidade, o consumo de álcool antes de dirigir, a falta do uso do cinto de segurança e capacete, além do uso de celulares ao volante. As consequências das mortes no trânsito vão além da perda de vidas. Cada fatalidade representa uma tragédia para a família e as comunidades, gerando impactos emocionais profundos e danos financeiros. Estudos apontam que os custos associados a sinistros de trânsito, incluindo despesas médicas e perdas de produtividade, podem chegar a bilhões de dólares anualmente, prejudicando o desenvolvimento econômico de diversos países.

Segundo dados do Observatório Nacional de Segurança Viária, “A quantidade de óbitos anuais no trânsito brasileiro cresceu novamente. Em 2023, o Brasil registrou um número de 34.881 óbitos no trânsito, um aumento de 987 óbitos em comparação com os dados de 2022, o que representa uma variação percentual de 2,91%. **Os gráficos a seguir apresentam a quantidade absoluta de óbitos no trânsito por ano no Brasil.**”

Gráfico 1. Série histórica de óbitos no trânsito entre os anos 2011 a 2023



Fonte: Observatório Nacional de Segurança Viária.

Quando diminui-se o raio e se analisa por macrorregiões do Brasil, nota-se que em 2023 o Nordeste aumentou percentualmente, atingindo 8,40%, Sudeste 2,30%, Sul -1,87%, Norte -0,87% e Centro-Oeste 1,36%. **Em Pernambuco o aumento foi de 11% na taxa de óbitos por sinistro de trânsito comparando os dados de 2022 para 2023**, colocando o estado em 3º lugar no ranking de mortes no trânsito em 2023, segundo o relatório do Observatório Nacional de Segurança Viária.

Tabela 1. Variação de percentual de mortalidade no trânsito entre 2022 e 2023, nas macrorregiões

	2022	2023	Variação	Variação percentual
Nordeste	9.824	10.649	825	8,40%
Sudeste	10.770	11.018	248	2,30%
Centro-Oeste	3.966	4.020	54	1,36%
Norte	3.436	3.406	-30	-0,87%
Sul	5.898	5.788	-110	-1,87%

Fonte: Observatório Nacional de Segurança Viária.

O aumento da frota de veículos, especificamente motocicletas, é apontado como um dos principais fatores para mortes no trânsito. No Brasil eram 6,8 milhões em 2004, em 2024 atingiram a marca de 34,4 milhões. Um número que pode ser explicado pelo maior emprego das motos em trabalhos como o de entregadores de mercadorias e mototaxistas.

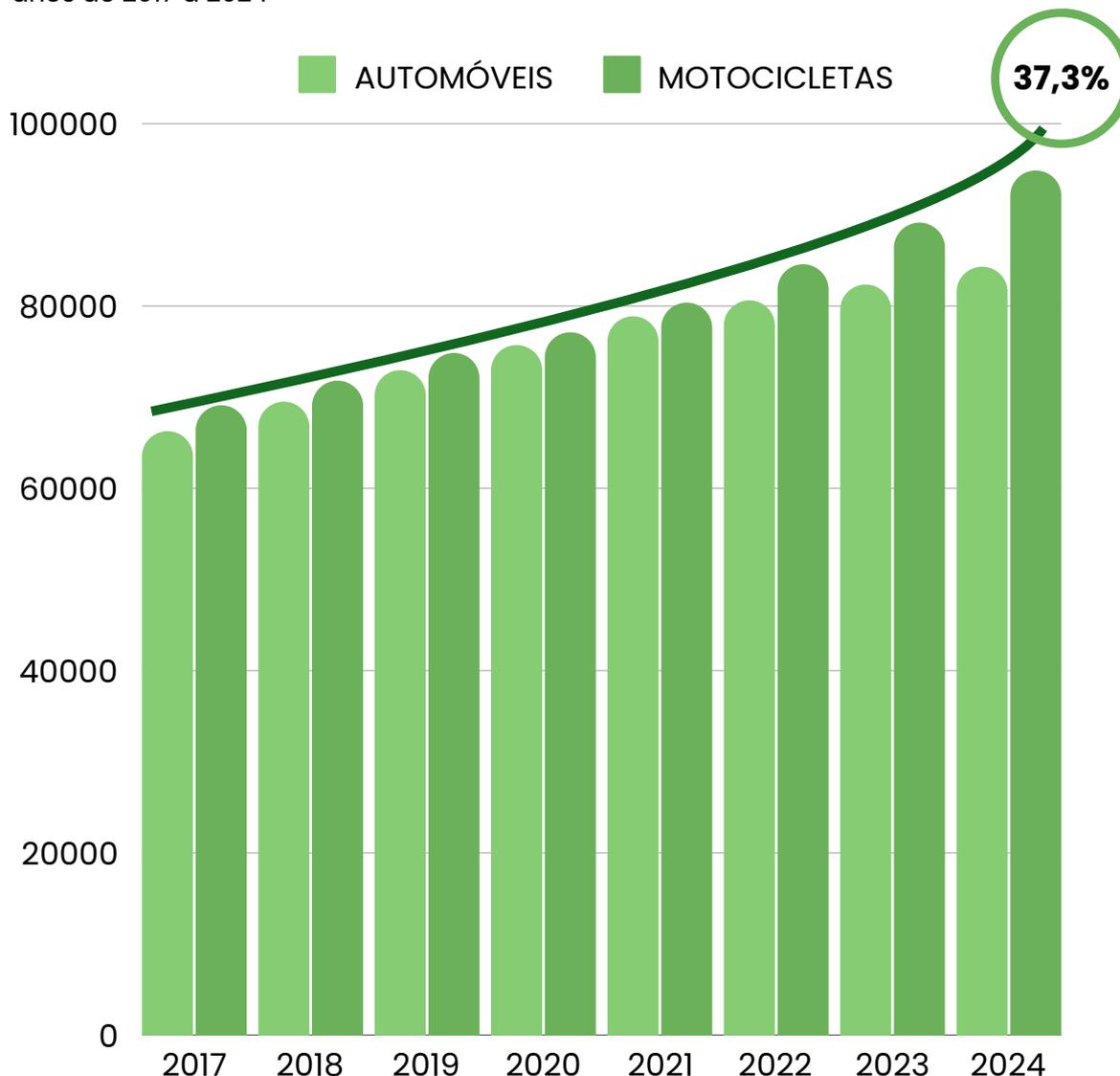
O uso da moto como instrumento de trabalho, sobretudo no pós-pandemia, é um dos fatores que levaram a maior presença do meio de locomoção nas ruas. Dados do SENATRAN indicam que o crescimento se deu principalmente no Norte e Nordeste. Entre 2004 e 2024, o salto foi de 405% no país.

Em Pernambuco, conforme reportagem realizada pela TV Jornal, publicada no dia 31/01/2025, foi registrado em dezembro de 2024, um aumento de 6,5% na frota de motocicletas em comparação com o mesmo período de 2023, segundo dados da SENATRAN. Esse crescimento marca o maior aumento registrado nos últimos 10 anos, colocando Pernambuco como o 5º estado com maior número de motocicletas no nordeste.

3.2 FROTA DE VEÍCULOS

De acordo com dados da SENATRAN, **Caruaru possui uma frota de 214.443 veículos**, desse total de veículos, 44,24% são compostos por motocicletas. A taxa de crescimento de motocicletas em Caruaru de 2017 até 2024 foi de 37,3%.

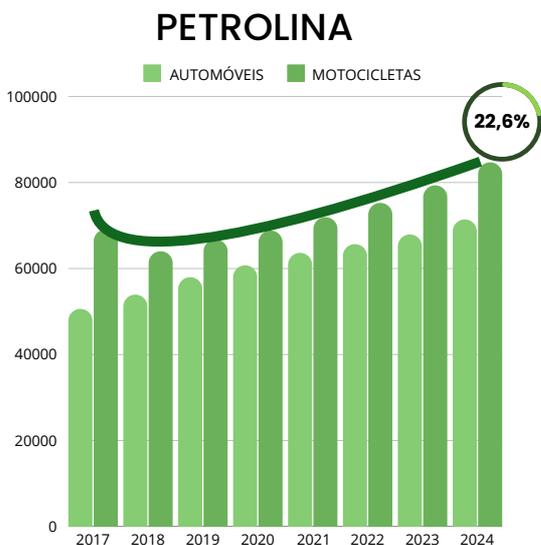
Gráfico 2. Série histórica da frota de automóveis e motocicletas em Caruaru, dos anos de 2017 a 2024



Fonte: SENATRAN, 2025.

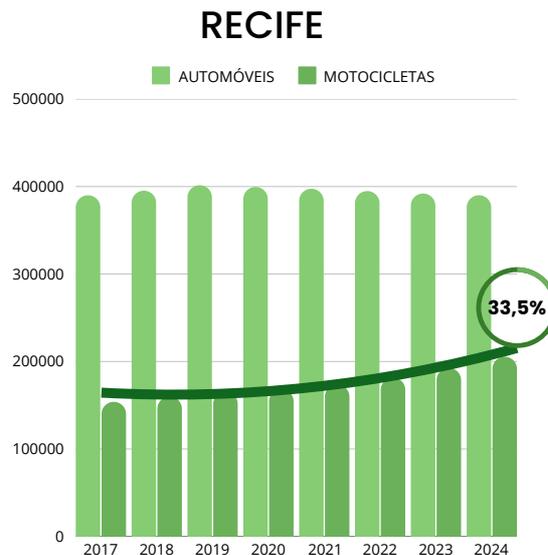
Se compararmos com outras grandes cidades pernambucanas (gráficos 3 e 4), **Caruaru apresentou o maior crescimento da frota de motos, de 2017 a 2024, em relação a Petrolina e a Capital Recife.**

Gráfico 3. Série histórica da frota de automóveis e motocicletas em Petrolina, dos anos de 2017 a 2024



Fonte: SENATRAN, 2025.

Gráfico 4. Série histórica da frota de automóveis e motocicletas em Recife, dos anos de 2017 a 2024



Fonte: SENATRAN, 2025.

De acordo com o último censo do IBGE, Caruaru possui uma população de 378.048 habitantes, possuindo em média **56.724 veículos para cada 100.000 habitantes**. Um número expressivo em relação as demais cidades pernambucanas, como Petrolina e Recife. De acordo com dados da SENATRAN, Petrolina tem uma frota de 49.948 veículos a cada 100.000 habitantes, já Recife, conta com 50.701 veículos por 100.000 habitantes.

Considerando apenas as motocicletas, **o município de Caruaru tem cerca de 25.092 motocicletas a cada 100.000 habitantes, ou seja, uma motocicleta para cada quatro habitantes**. Já Petrolina conta com 21.895 motos por 100.000 habitantes e Recife possui 13.795 motos por 100.000 habitantes.

Tabela 2. Quantidade da frota, de motocicletas e de automóveis por habitantes em Caruaru, Petrolina e Recife

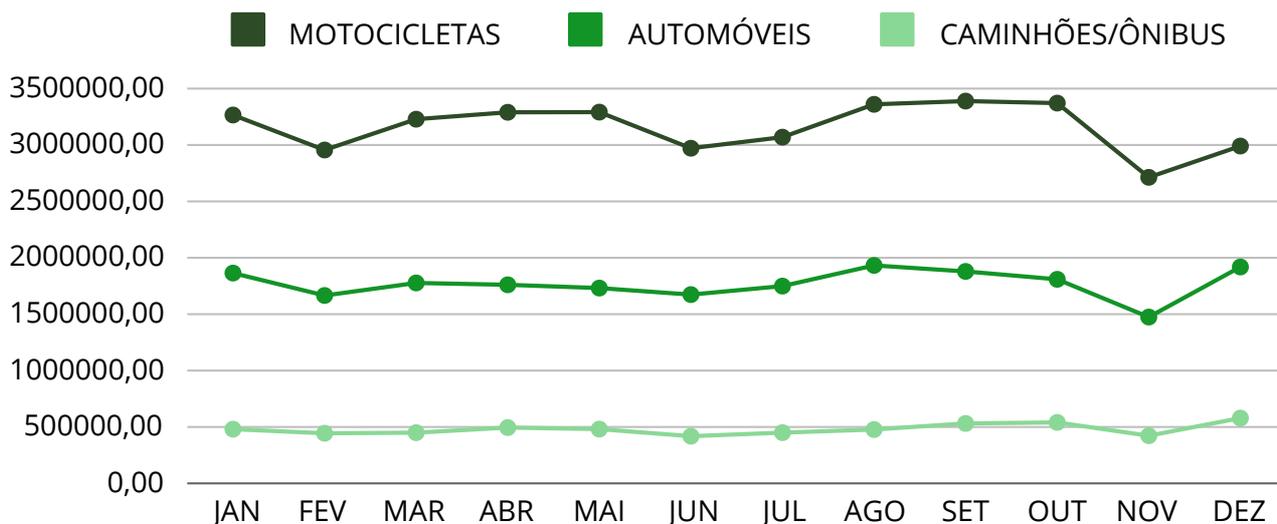
DESCRIÇÃO	CARUARU	PETROLINA	RECIFE
MOTOCICLETA POR 100.000 HABITANTES	25.092	21.895	13.795
AUTOMÓVEL POR 100.000 HABITANTES	22.300	48.461	26.197
FROTA TOTAL POR 100.000 HABITANTES	56.724	49.948	50.701

Fonte: SENATRAN, 2025.

3.3 TRAFÉGO DE VEÍCULOS

O expressivo número de motocicletas em circulação no município de Caruaru é um aspecto evidente no trânsito da cidade. De acordo com dados obtidos por meio do sistema de fiscalização eletrônica, verifica-se que **mais da metade dos veículos que trafegam diariamente no município são motocicletas**, evidenciando sua predominância na frota local.

Gráfico 5. Quantidade de veículos por tipo que trafegam pelo sistema de fiscalização eletrônica em 2024

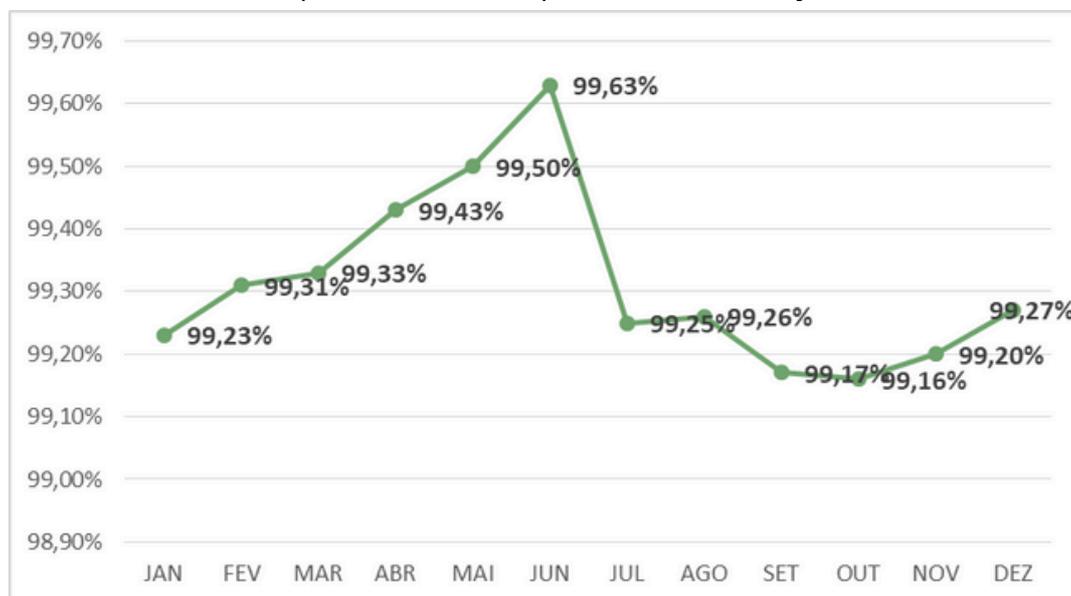


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

3.4 RESPEITABILIDADE NO TRÂNSITO

A taxa de respeitabilidade é medida com base nos registros realizados pelo sistema de fiscalização eletrônica, sendo possível verificar o percentual de veículos que circularam dentro do limite de velocidade no ano de 2024.

Gráfico 6. Taxa de respeitabilidade nos pontos de fiscalização eletrônica em 2024



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

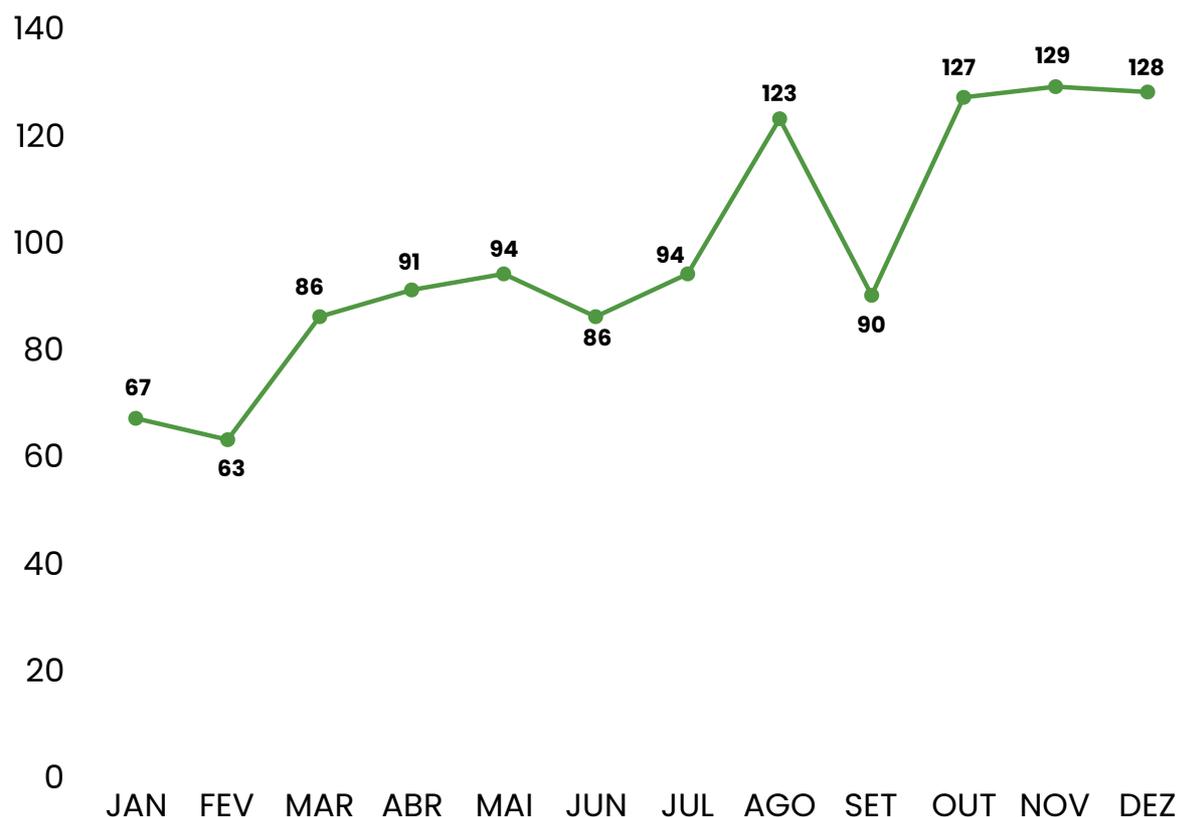
4 SINISTROS DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS NO MUNICÍPIO DE CARUARU

Este capítulo tem como objetivo quantificar e qualificar os sinistros de trânsito com vítimas no perímetro do território caruaruense, nas áreas urbanas e rurais, sob responsabilidade da Autarquia de Mobilidade de Caruaru.

4.1 ANÁLISE 2024

No ano de 2024, foram registrados 1.178 sinistros de trânsito com vítimas no Município de Caruaru. De acordo com o Gráfico 7 é possível identificar o aumento das ocorrências a partir do segundo semestre, tendência que pode estar relacionada ao crescente desrespeito aos limites de velocidade. Essa possível correlação pode ser observada no Gráfico 6 que trata-se da taxa de respeitabilidade de velocidade, e portanto, a redução do cumprimento das normas de trânsito podem ter contribuído para a elevação dos índices de sinistralidade no período.

Gráfico 7. Sinistros de trânsito com vítimas por mês em 2024

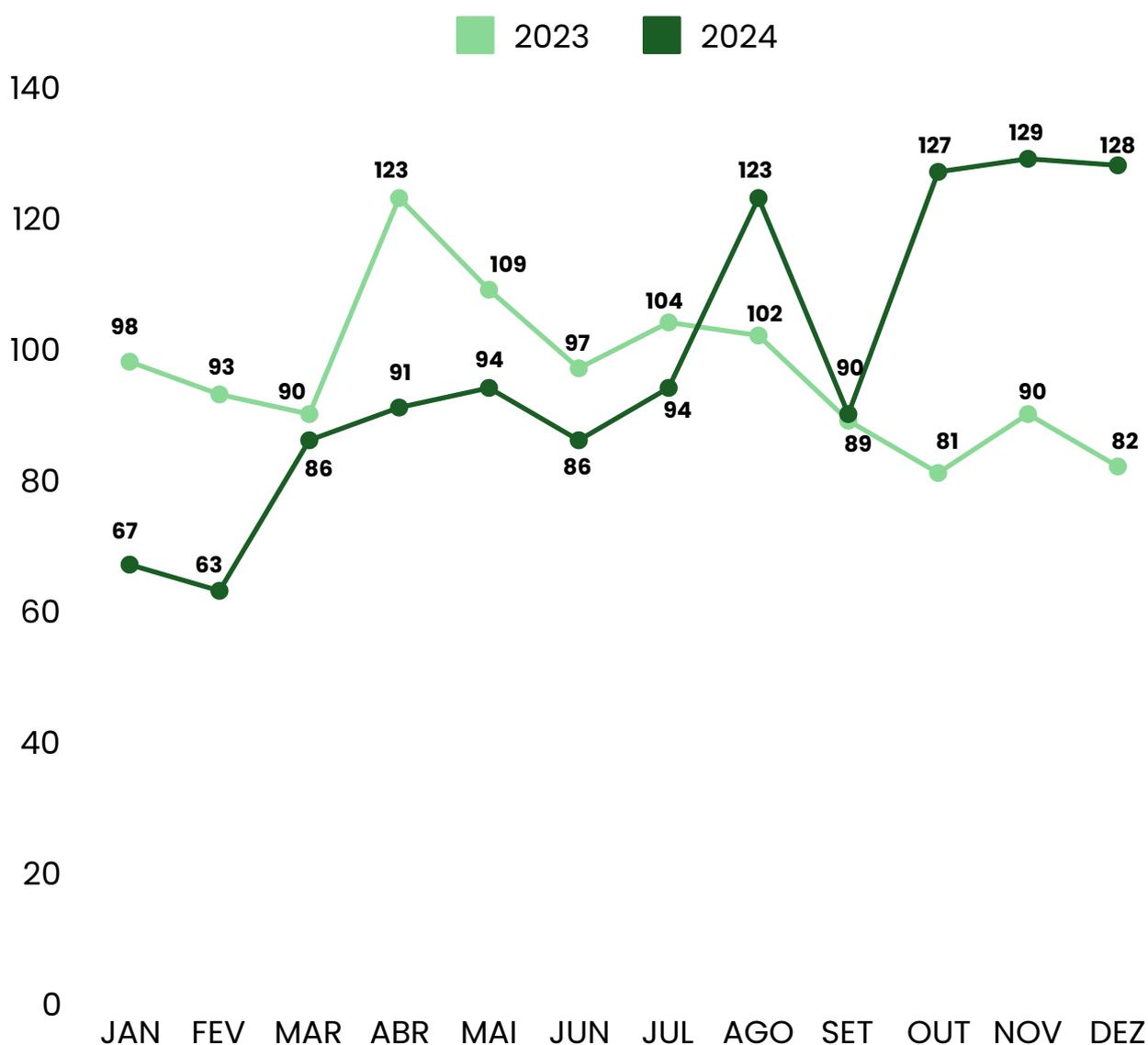


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

4.2 ANÁLISE COMPARATIVA 2023 E 2024

Ao longo do ano de 2024 é possível observar uma redução no número de sinistros até o mês de julho, no entanto, a partir de agosto, houve um crescimento expressivo na quantidade de ocorrências, resultando no aumento de 1,70% em relação ao número total de sinistros de trânsito do ano anterior. Esse aumento pode está relacionado a diversos fatores como a redução da taxa de respeitabilidade de velocidade, o aumento da frota, a falta de conscientização e o descumprimento das normas de trânsito.

Gráfico 8. Comparativo da quantidade de sinistros de trânsito com vítimas em 2023 e 2024

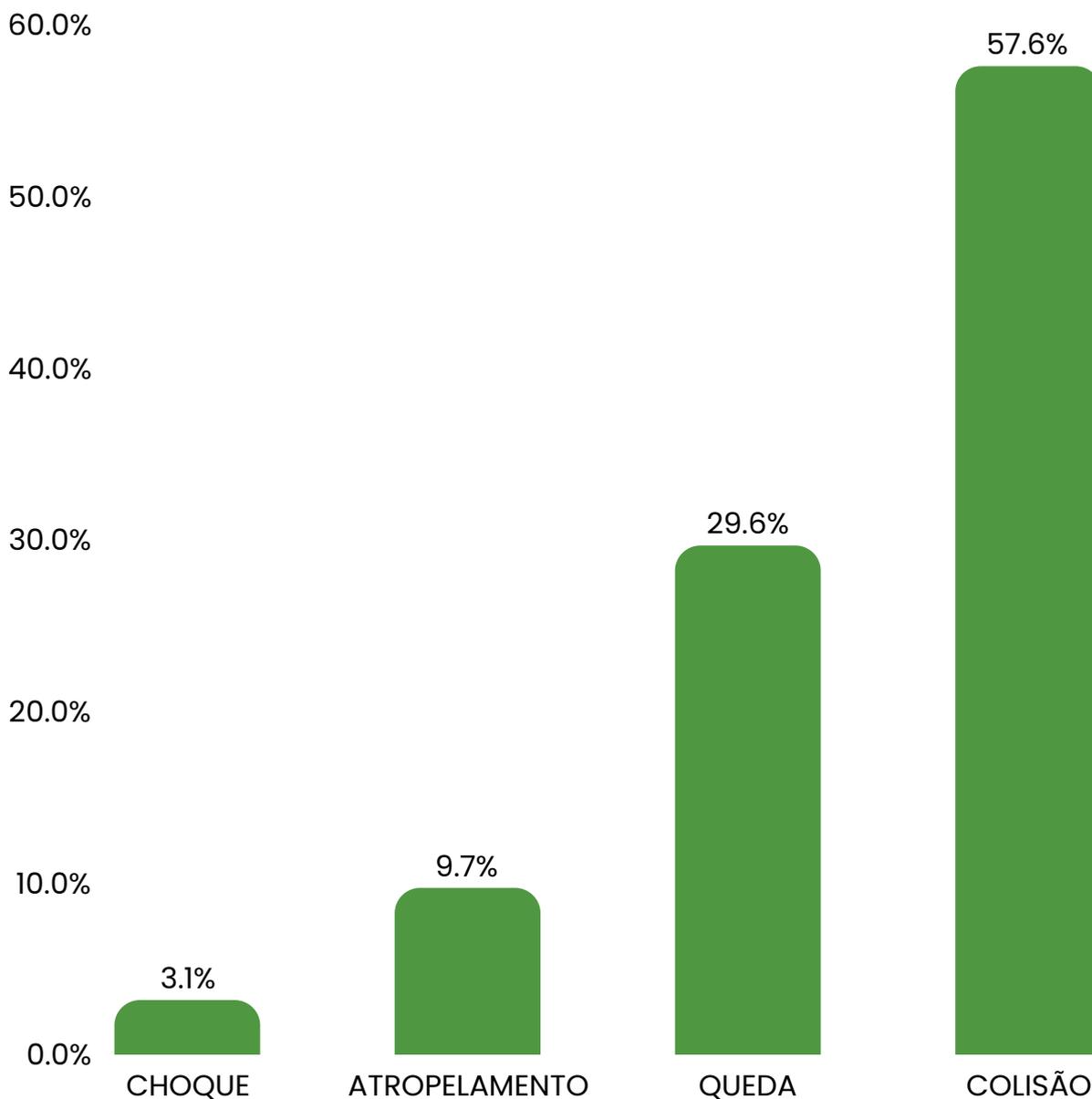


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

4.3 POR TIPO DE SINISTRO

O Gráfico 9 ilustra a distribuição dos sinistros de trânsito por tipo no ano de 2024, evidenciando a predominância das colisões, que correspondem a 57,6% do total. Em seguida, destacam-se as quedas, representando 29,6% dos casos.

Gráfico 9. Percentuais de sinistros de trânsito com vítimas por tipo

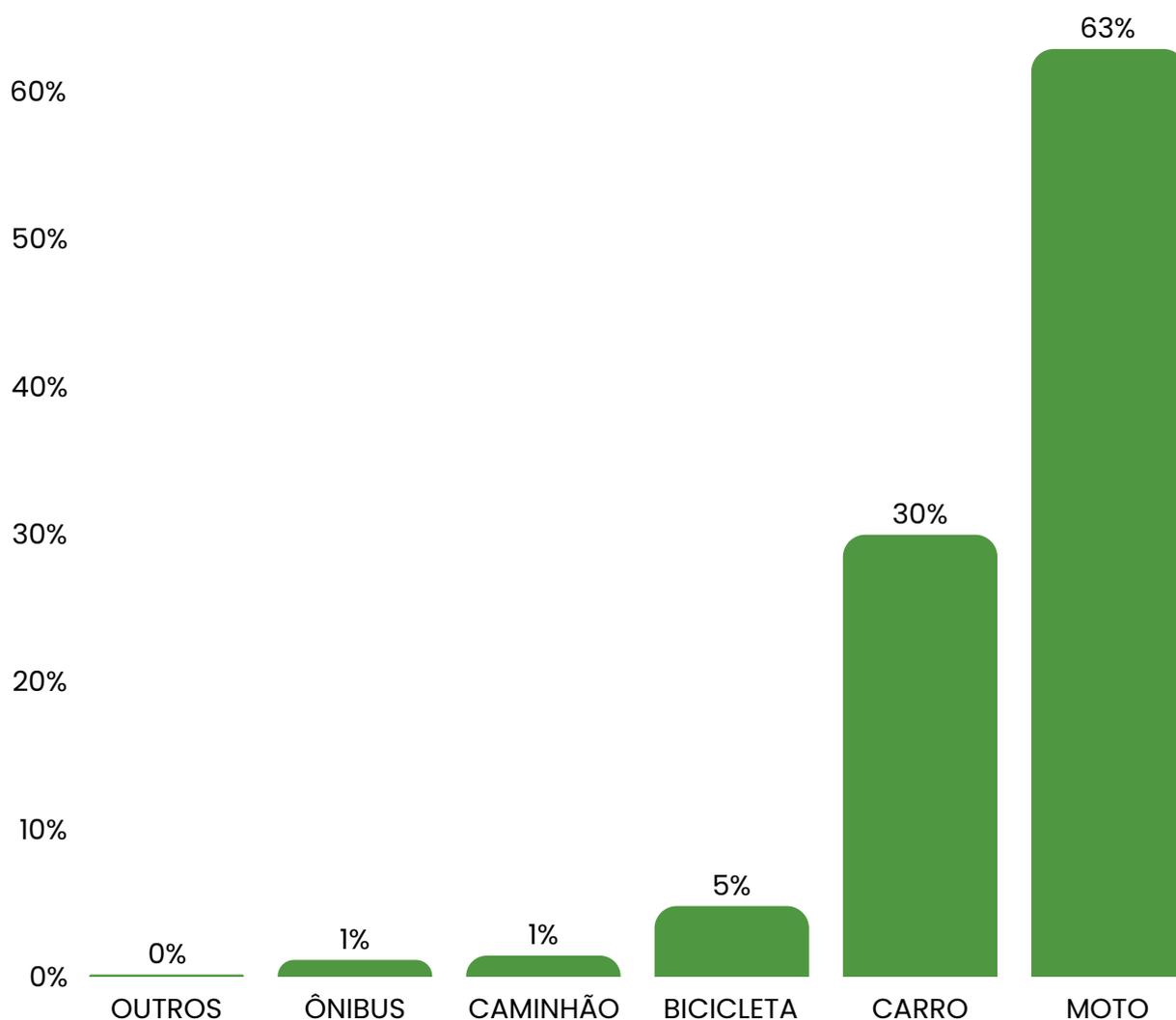


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

4.4 POR MODO DE TRANSPORTE

O aumento da frota de motocicletas apresentado no Gráfico 2, e a alta circulação demonstrada no Gráfico 5, refletem o elevado índice de sinistros de trânsito envolvendo motociclista. A correlação entre esses dados, demonstram o aumento da participação desses veículos em sinistros de trânsito.

Gráfico 10. Percentuais dos modos de transporte envolvidos em sinistros de trânsito com vítimas

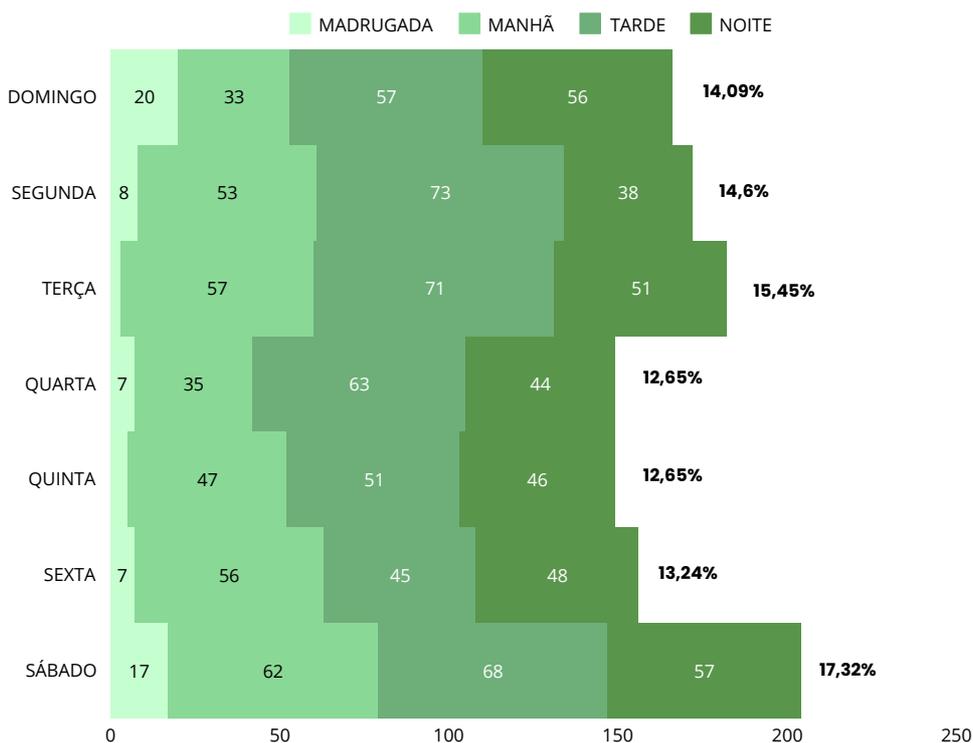


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

4.5 POR DIA DA SEMANA E POR TURNO

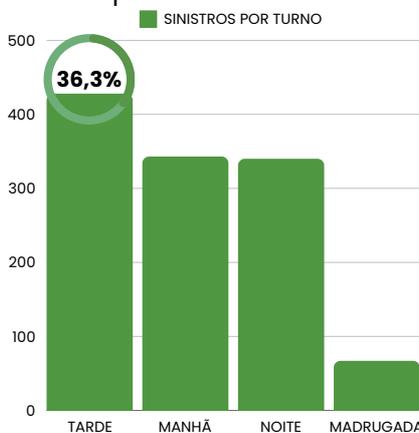
Com base nos dados coletados em 2024, constatou-se que a maioria dos sinistros de trânsito ocorreram aos sábados, com maior incidência no período da tarde. Essas informações são fundamentais para a elaboração de estratégias de prevenção e para uma análise mais aprofundada dos fatores que contribuem para o aumento das ocorrências nesses dias e horários.

Gráfico 11. Percentuais de sinistros de trânsito com vítimas por dia e turno



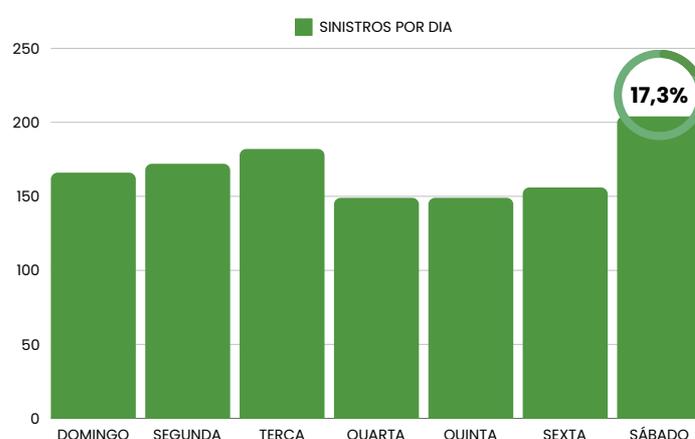
Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Gráfico 12. Sinistros de trânsito com vítimas por turno



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Gráfico 13. Sinistros de trânsito com vítimas por dia

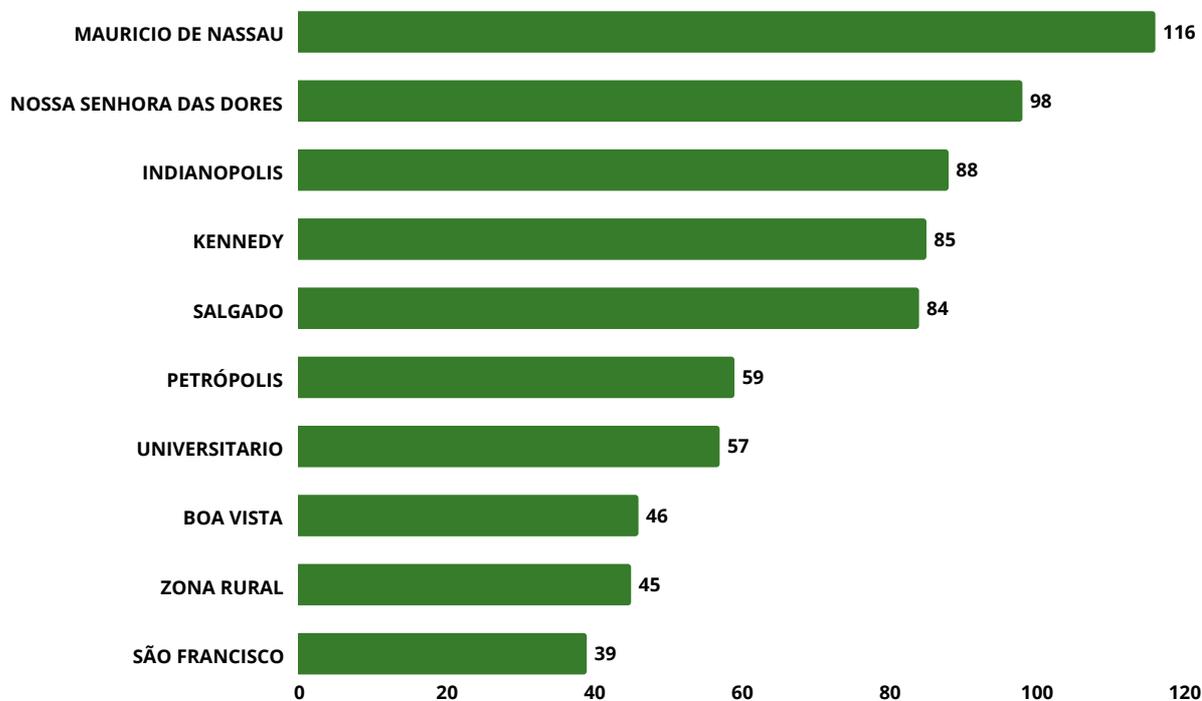


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

4.6 POR BAIRRO E LOGRADOURO

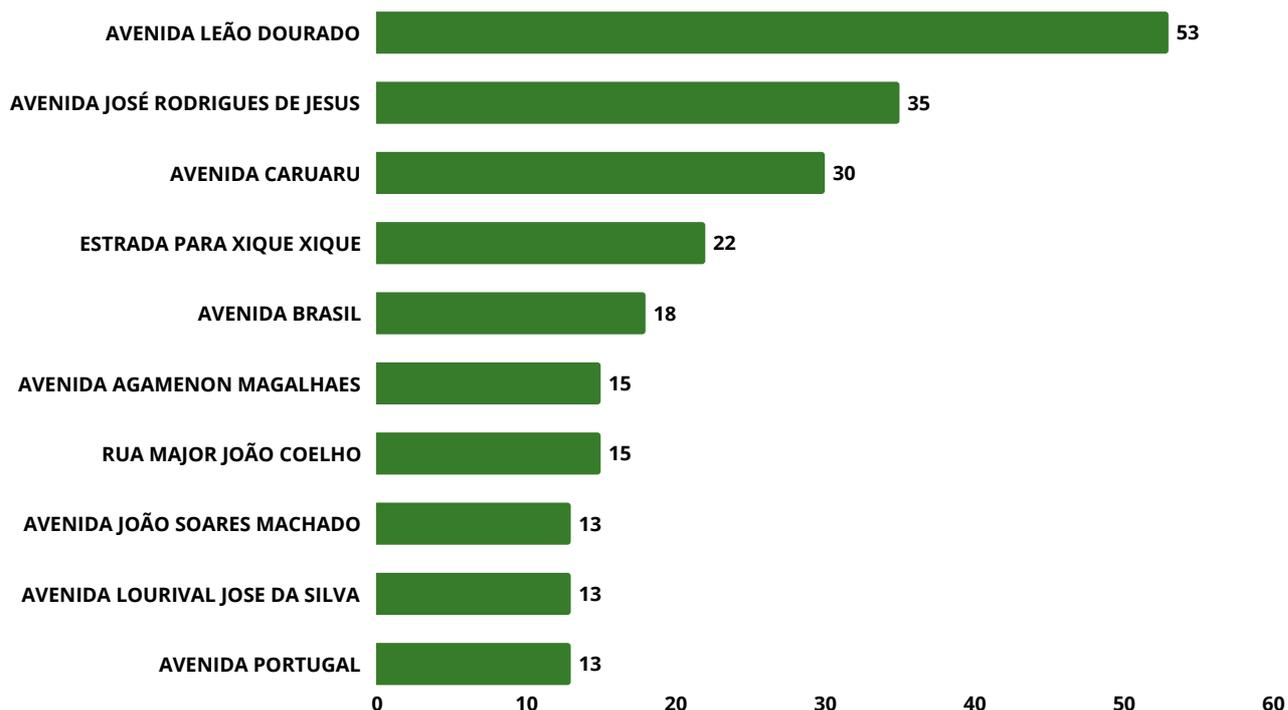
Os Gráficos 14 e 15 apresentam localidades de ocorrências de sinistros de trânsito em 2024, apresentando bairros e logradouros, respectivamente.

Gráfico 14. Bairros com maior incidência de sinistros de trânsito com vítima



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Gráfico 15. Logradouros com maior incidência de sinistros de trânsito com vítima



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

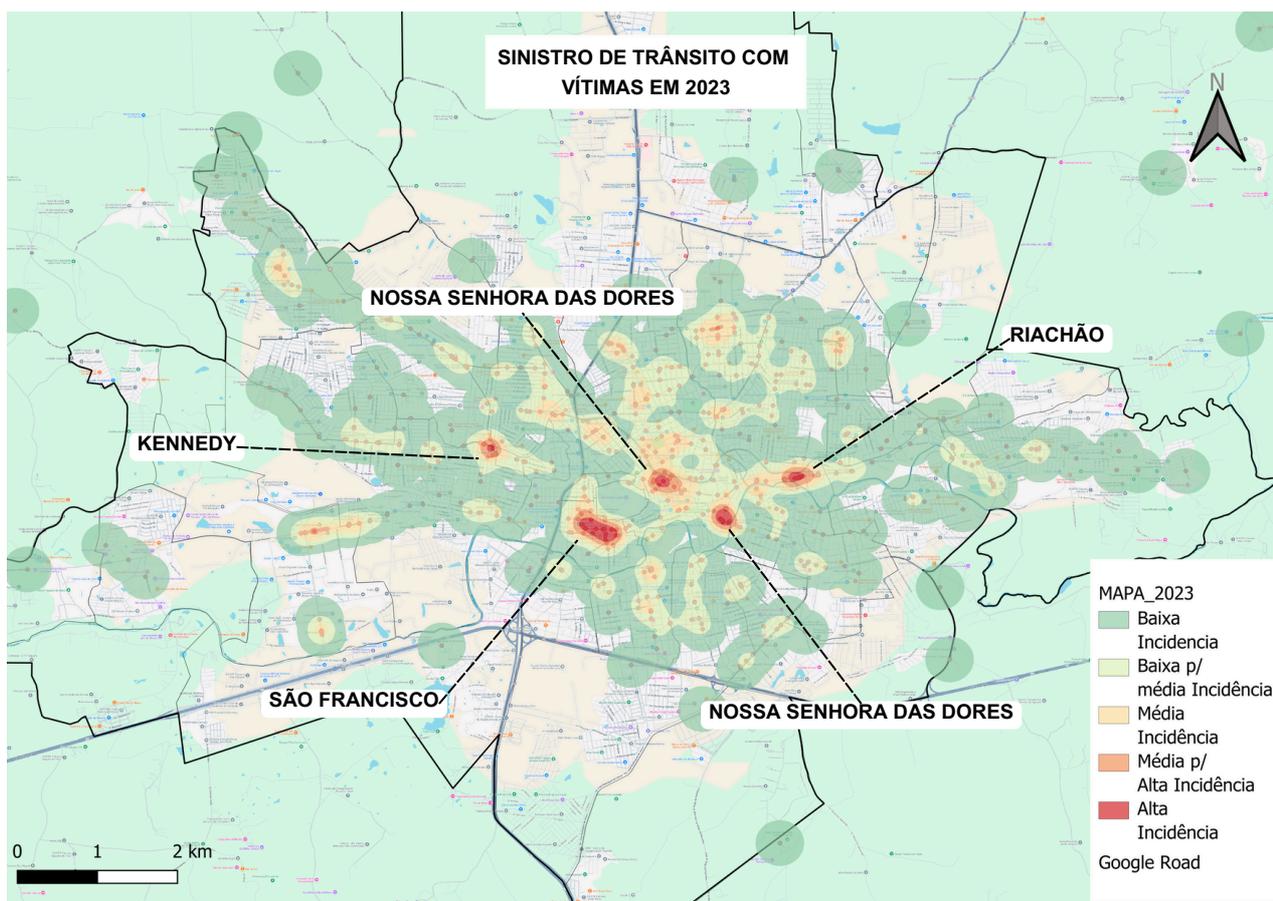
4.7 GEORREFERENCIAMENTO

Georreferenciamento é o processo de associar coordenadas geográficas (latitude e longitude) a um mapa, imagem ou dado espacial. Isso permite que a informação seja corretamente posicionada na superfície da Terra, garantindo precisão e compatibilidade com outros dados geográficos. Ele é muito usado em cartografia, sensoriamento remoto, cadastro de terras e SIG (Sistemas de Informação Geográfica), como no QGIS.

4.7.1 ÁREAS DE CONCENTRAÇÃO 2023

Com base no georreferenciamento é possível visualizar a localização de todos os sinistros de trânsito e as áreas de maior concentração na cidade de Caruaru, sendo mais uma ferramenta importante para a análise de dados e planejamento de intervenções efetivas. O Mapa 1 mostra as ocorrências de sinistros de trânsito no ano de 2023, apontando a existência de 5 áreas de maior concentração nos bairros São Francisco, Kennedy, Nossa Senhora das Dores e Riachão.

Mapa 1. Áreas de concentração de sinistros de trânsito com vítimas em 2023

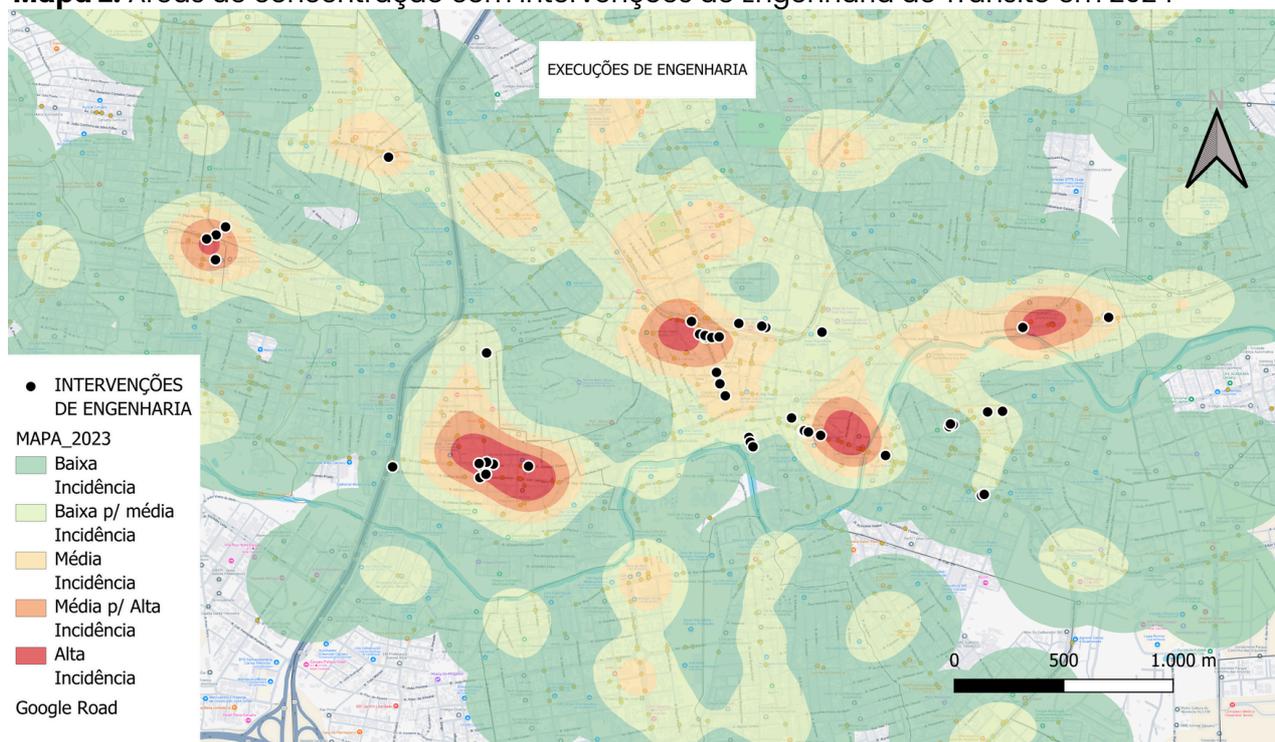


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

A partir da identificação das áreas de maior concentração de sinistros de trânsito com vítimas em 2023, a AMC realizou intervenções de Engenharia de Trânsito, buscando diminuir as ocorrências nesses pontos.

4.7.2 INTERVENÇÕES DE ENGENHARIA 2024

Mapa 2. Áreas de concentração com intervenções de Engenharia de Trânsito em 2024

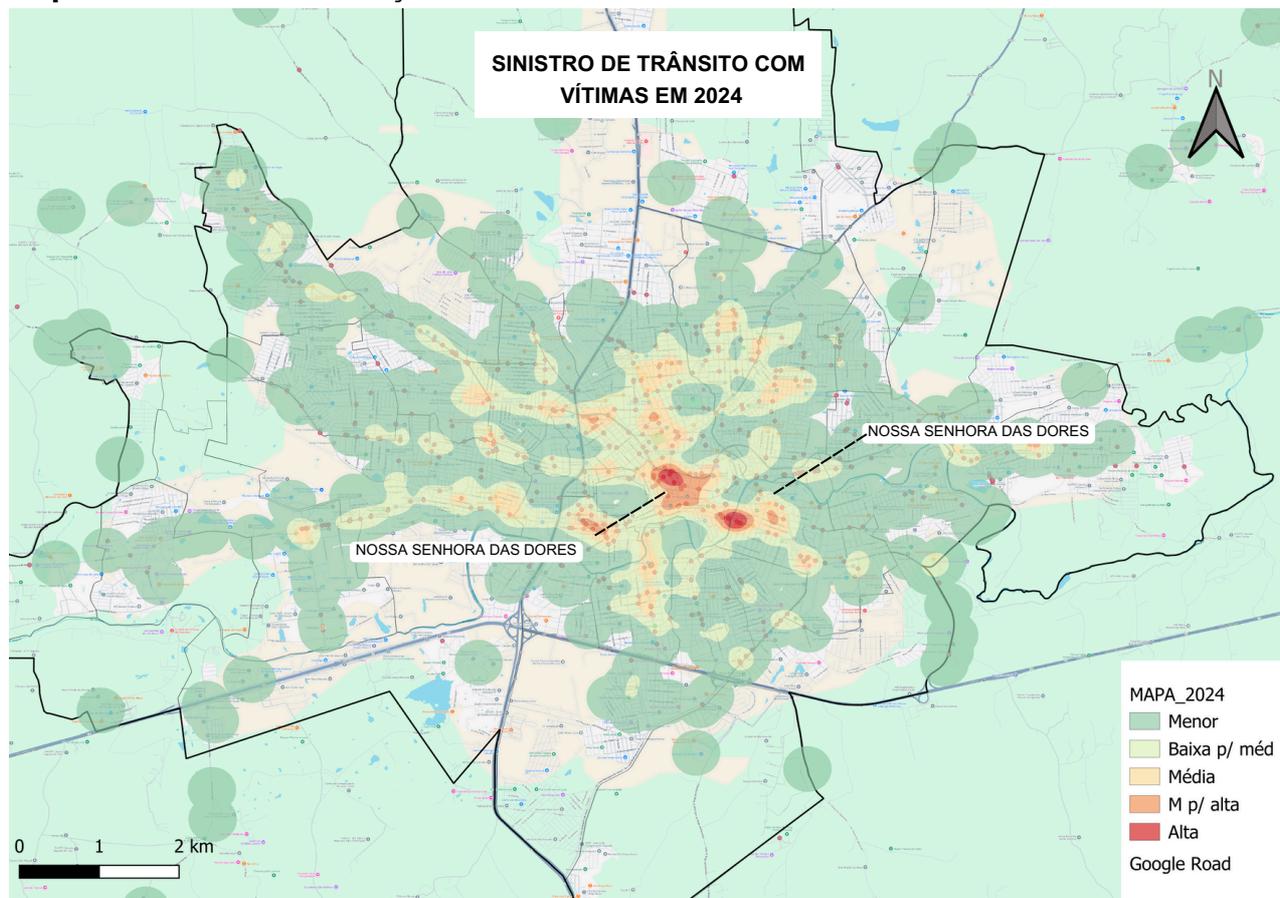


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Foram **mais de 100 intervenções** direcionadas para as áreas de maior concentração de ocorrências, buscando reduzir o alto número de sinistros de trânsito com vítimas.

4.7.3 GEORREFERENCIAMENTO 2024

Mapa 3. Áreas de concentração de sinistros de trânsito com vítimas em 2024



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Como se pode ver no mapa acima, existem apenas duas áreas de concentração de ocorrências de sinistros de trânsito no ano de 2024.

5 DADOS DE VÍTIMAS FERIDAS

5.1 POR SEXO E FAIXA ETÁRIA

No ano de 2024, o Município de Caruaru registrou um total de 1.313 vítimas de sinistros de trânsito. A análise dos dados revela um perfil predominante entre as vítimas, onde 69,43% são do sexo masculino e estão na faixa etária de 20 a 39 anos. Esses números reforçam a necessidade de medidas voltadas à segurança viária, especialmente para esse grupo, que representa o maior percentual de vítimas envolvidas em ocorrências no trânsito.

Gráfico 16. Sexo e faixa etária das vítimas envolvidas em sinistros de trânsito

FEMININO	5	2	10	26	80	67	42	55	32	19	25	16	6	4	7	2	1	0
MASCULINO	18	7	19	65	188	157	121	94	65	46	47	31	23	8	4	2	1	10
N/A	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80+	N/A

Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

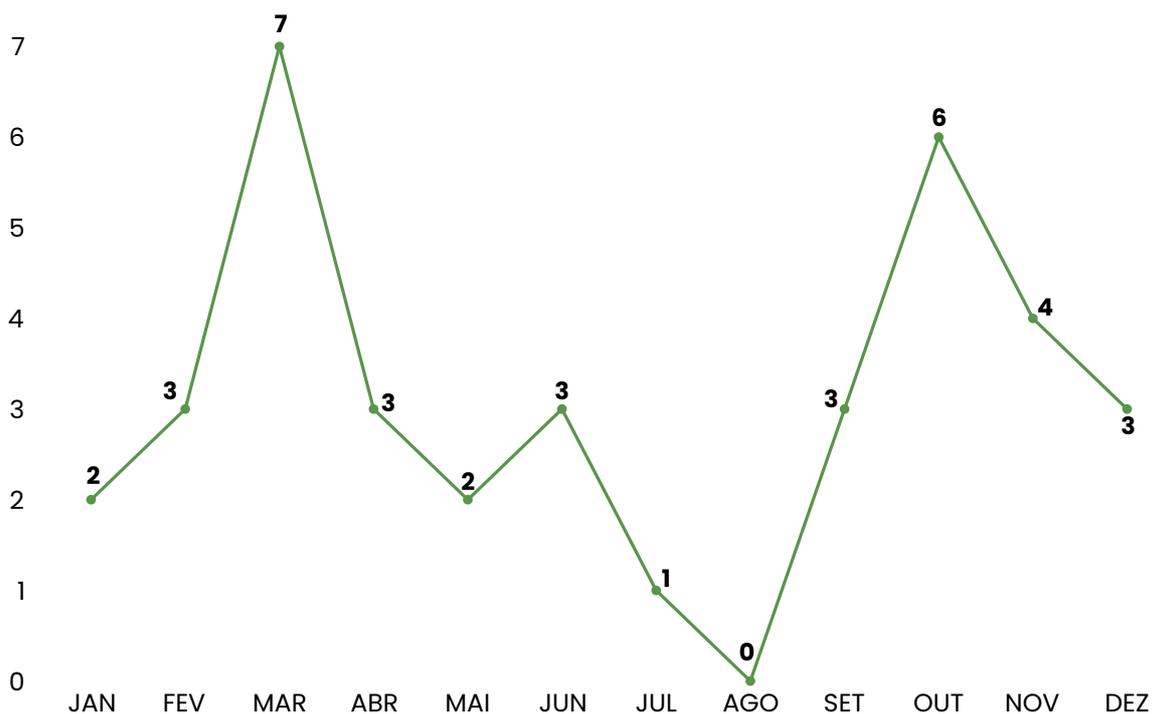
A compreensão desses dados é fundamental para o desenvolvimento de políticas públicas eficazes, campanhas de conscientização e ações preventivas, visando a redução do número de vítimas e a construção de um trânsito mais seguro para todos.

6 DADOS DE MORTES NO TRÂNSITO

6.1 ÓBITOS EM 2024

Com base nos dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) e da Vigilância Epidemiológica da Secretária Municipal de Saúde (SMS) do Município de Caruaru, analisados pela AMC, referentes aos atendimentos do SAMU, CBMPE e PRF, comprovou-se a ocorrência de 37 óbitos classificados conforme a Classificação Internacional de Doenças - CID10 (Anexo 1), causados por sinistros de trânsito no município, no ano de 2024.

Gráfico 17. Quantidade de óbitos por mês



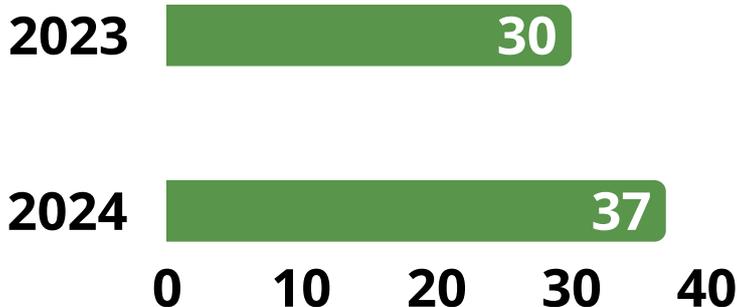
Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru e Vigilância Epidemiológica da Secretaria Municipal de Saúde de Caruaru.

- Jurisdição Municipal: 19
- Jurisdição Federal/Estadual: 12
- Em investigação: 06

6.2 ANÁLISE COMPARATIVA 2023 E 2024

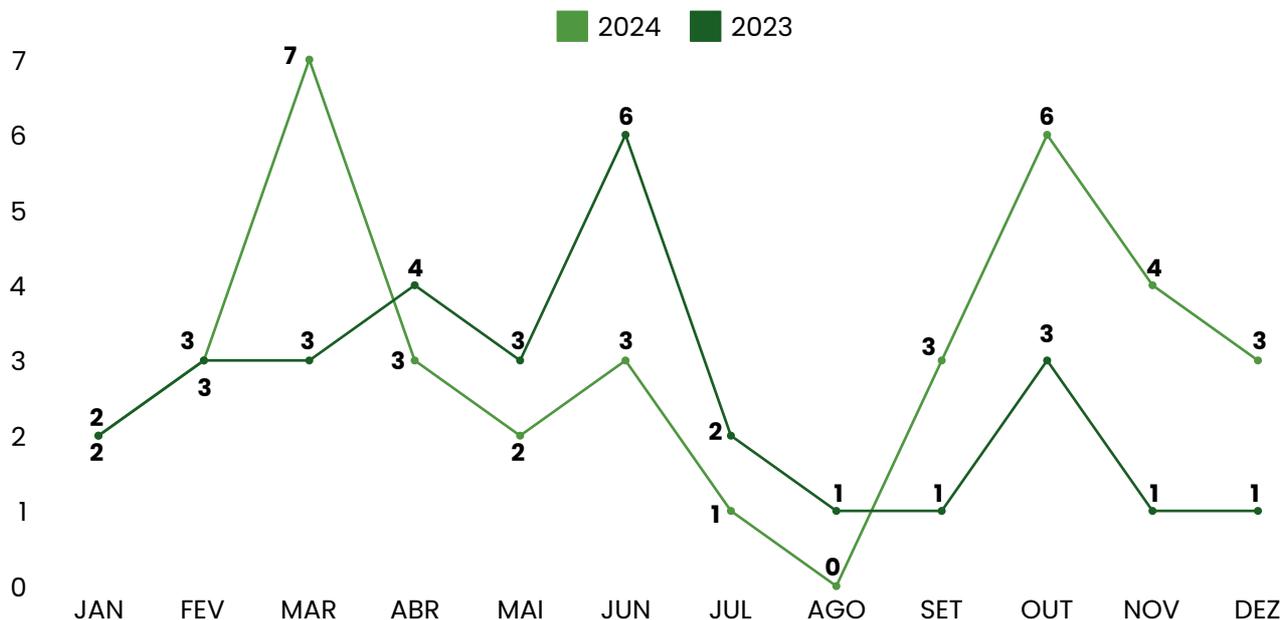
No ano de 2024, houve um crescimento na quantidade de óbitos por sinistros de trânsito comparado ao ano de 2023, representando um aumento de 23,33%.

Gráfico 18. Comparativo anual de óbitos por sinistros de trânsito em Caruaru



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru e Vigilância Epidemiológica da Secretaria Municipal de Saúde de Caruaru.

Gráfico 19. Comparativo da quantidade de óbitos por sinistro de trânsito em 2023 e 2024

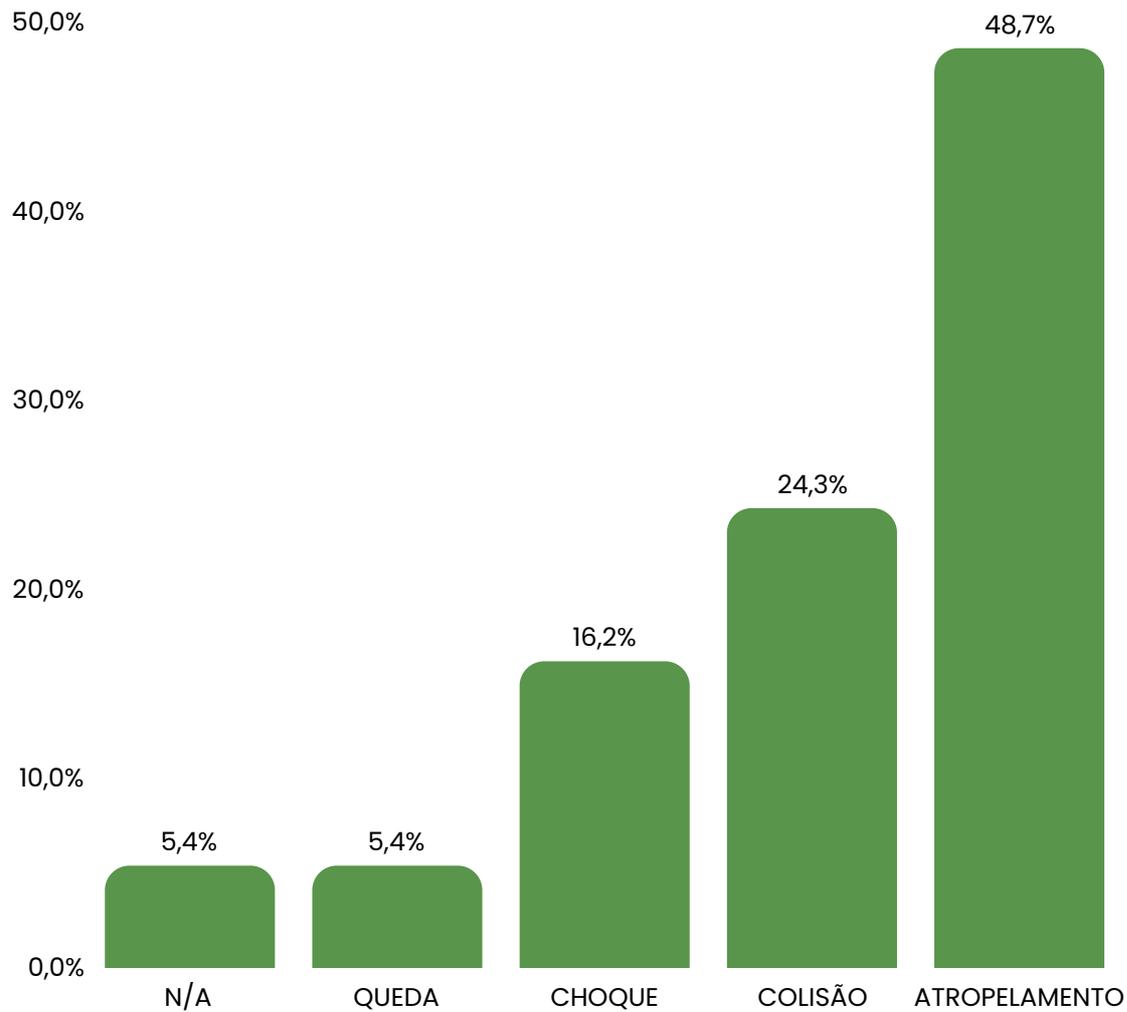


Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru e Vigilância Epidemiológica da Secretaria Municipal de Saúde de Caruaru.

6.3 POR TIPO DE SINISTRO

Conforme o Gráfico 20, no ano de 2024 **os atropelamentos representaram 48,7% do número de óbitos por sinistros de trânsito.**

Gráfico 20. Óbitos por tipo de sinistro



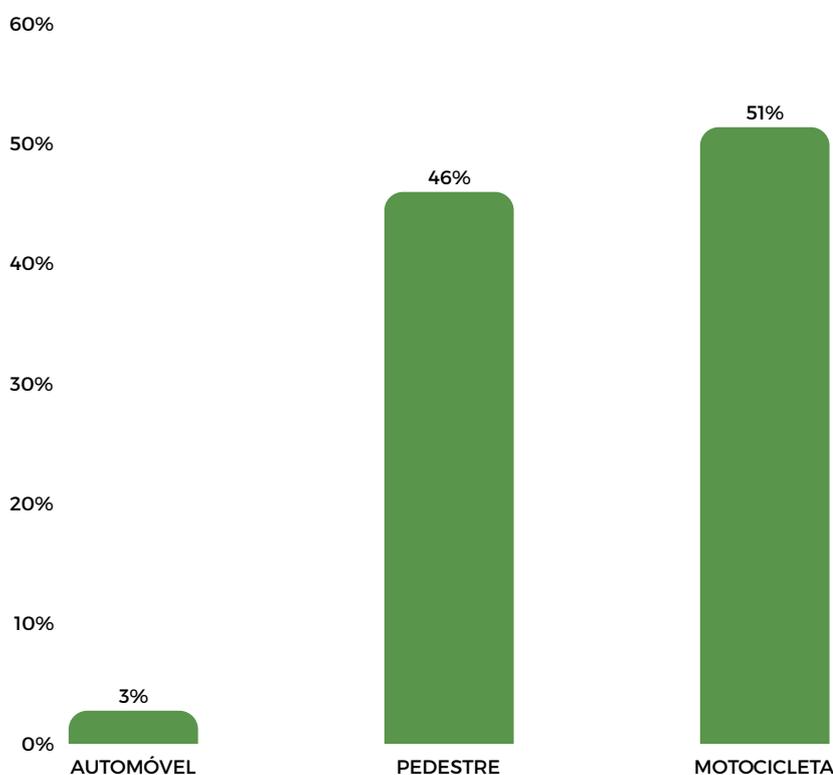
Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

6.4 POR MODO DE TRANSPORTE DA VÍTIMA

Considerando o modo de transporte em que a vítima fatal trafegava no momento do sinistro de trânsito, o Gráfico 21 demonstra que o modo de transporte por motocicleta, representou 51% dos óbitos registrados no ano de 2024. O aumento de sinistros fatais com motocicletas pode estar relacionado a diversos fatores, como excesso de velocidade, desrespeito às normas de trânsito, falta de equipamentos de segurança e condições adversas das vias. Em relação aos pedestres, estes representam 46% dos óbitos.

Diante desse cenário, torna-se essencial a implementação de ações voltadas para a conscientização dos condutores e pedestres, fiscalização mais rigorosa e melhorias na infraestrutura viária, a fim de reduzir esses índices alarmantes e garantir um trânsito mais seguro para todos.

Gráfico 21. Óbitos por modo de transporte da vítima



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Observando a tabela abaixo, verifica-se que, no ano de 2024, os sinistros de trânsito envolvendo motocicletas tiveram um impacto significativo na segurança viária em Caruaru, sendo responsáveis por um aumento de 111,11% das mortes no trânsito, em segundo lugar estão os pedestres vítimas de atropelamento, registrando um aumento de 88,89% dos óbitos, em relação ao ano anterior. Esse dado evidencia a vulnerabilidade dos motociclistas e dos pedestres, nas vias públicas do município.

Tabela 4. Comparativo anual de óbitos por modo de transporte das vítimas 2023 e 2024

VEÍCULO	2023	2024	VARIAÇÃO PERCENTUAL
MOTOCICLETA	09	19	111,11%
PEDESTRE	09	17	88,89%
AUTOMÓVEL	01	01	0%
BICICLETA	01	0	-100%
TRAÇÃO ANIMAL	01	0	-100%
N/A	09	0	-100%

Fonte: Sistema de Informação sobre Mortalidade - DATASUS

6.5 POR MODO DE TRANSPORTE E FAIXA ETÁRIA

Considerando o modo de transporte em que a vítima fatal se encontrava durante o sinistro de trânsito, o modo com maior incidência é a motocicleta, representando 51%, conforme o Gráfico 21.

Gráfico 22. Tipo de veículo que a vítima fatal se encontrava durante o sinistro

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79
MOTOCICLETA	0	0	0	0	4	2	2	2	3	0	2	0	1	1	1	1
PEDESTRE	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	2	2	1	2	4	1
AUTOMÓVEL	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

*1 vítima com idade não identificada.

Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Em 2023, das 30 vítimas fatais de sinistros de trânsito, 86,67% foram do sexo masculino e apenas 13,33% do sexo feminino. Em 2024, esses índices foram de 75,68% e 24,32%, respectivamente.

Tabela 3. Comparativo anual de vítimas fatais (2023-2024)

	2023 - óbitos		2024 - óbitos	
	FEMININO	MASCULINO	FEMININO	MASCULINO
N/A	0	1	0	1
75 a 79	0	0	0	2
70 a 74	1	1	0	5
65 a 69	0	3	1	2
60 a 64	0	0	0	2
55 a 59	0	1	2	0
50 a 54	0	0	0	4
45 a 49	1	4	0	1
40 a 44	0	4	0	3
35 a 39	0	3	2	1
30 a 34	2	0	1	3
25 a 29	0	5	1	1
20 a 24	0	2	2	2
15 a 19	0	1	0	0
10 a 14	0	1	0	1
5 a 9	0	0	0	0
0 a 4	0	0	0	0

Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

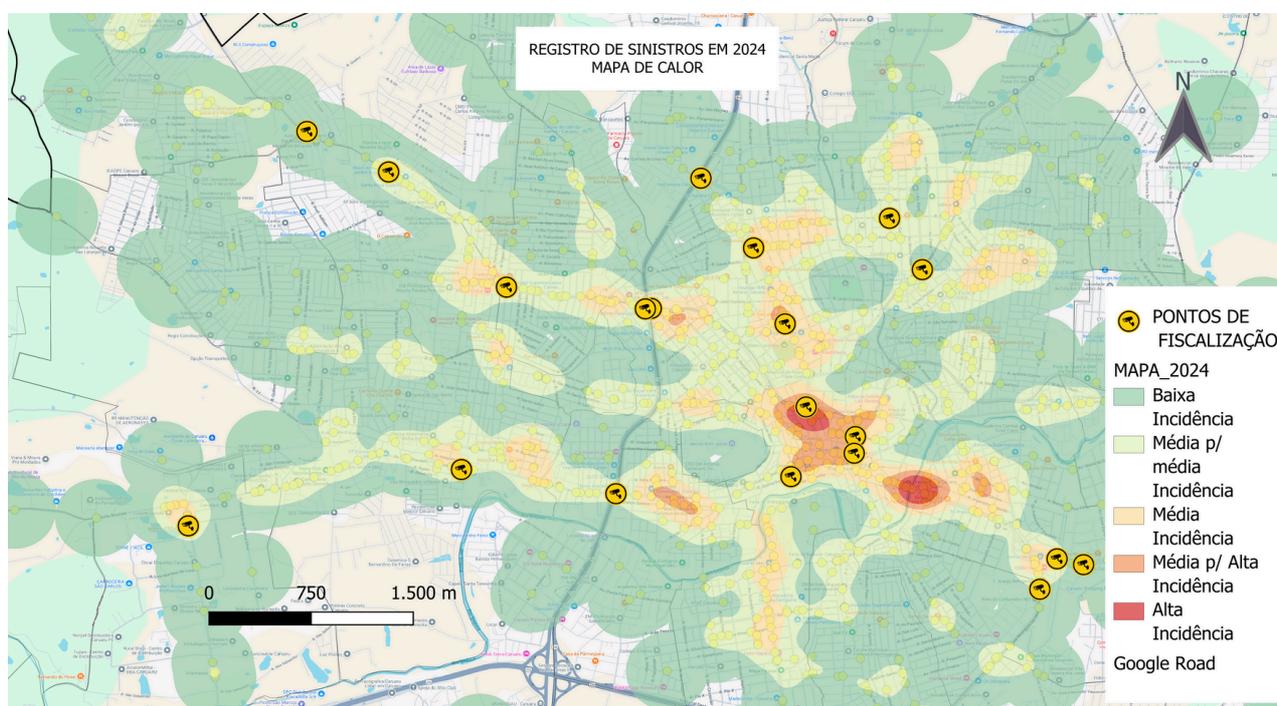
7 PROJETOS E AÇÕES REALIZADAS

O planejamento e a execução de ações preventivas voltadas à segurança no trânsito em Caruaru têm sido essenciais para criar um ambiente seguro nas vias públicas. O trabalho contínuo das equipes técnicas, que se dedicam à implementação de medidas baseadas nas melhores práticas de segurança viária, é decisivo para evitar agravamento do problema. Graças a esses esforços, muitas vidas são preservadas.

7.1 SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

O sistema de fiscalização eletrônica é composto por um conjunto de dispositivos que monitoram e identificam infrações de trânsito, instalados em pontos estratégicos da cidade. Em Caruaru, a fiscalização eletrônica entrou em operação no dia 23 de outubro 2023, inicialmente notificando “avanço de semafórico” e “parada sobre a faixa de pedestre”, mantendo o módulo de fiscalização de velocidade de maneira educativa até dia 19/12/2024, com intuito de buscar a contribuição dos condutores para respeitar os limites de velocidade.

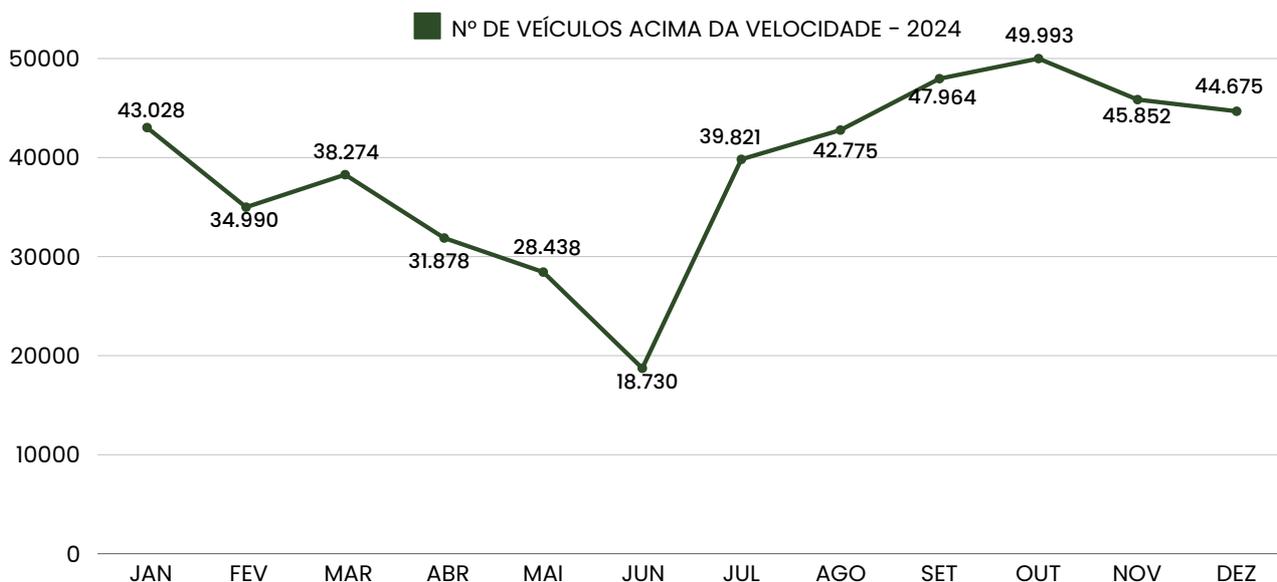
Mapa 4. Mapa dos pontos de fiscalização eletrônica



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

O excesso de velocidade é um dos principais fatores para mortes no trânsito. Com a instalação do sistema de fiscalização eletrônica, foi possível obter os dados de registro do número de veículos acima da velocidade no ano de 2024, esses dados ajudaram a comprovar a necessidade da ativação de um sistema de fiscalização eficiente que possibilite diminuir a alta de sinistros de trânsito frutos do excesso de velocidade.

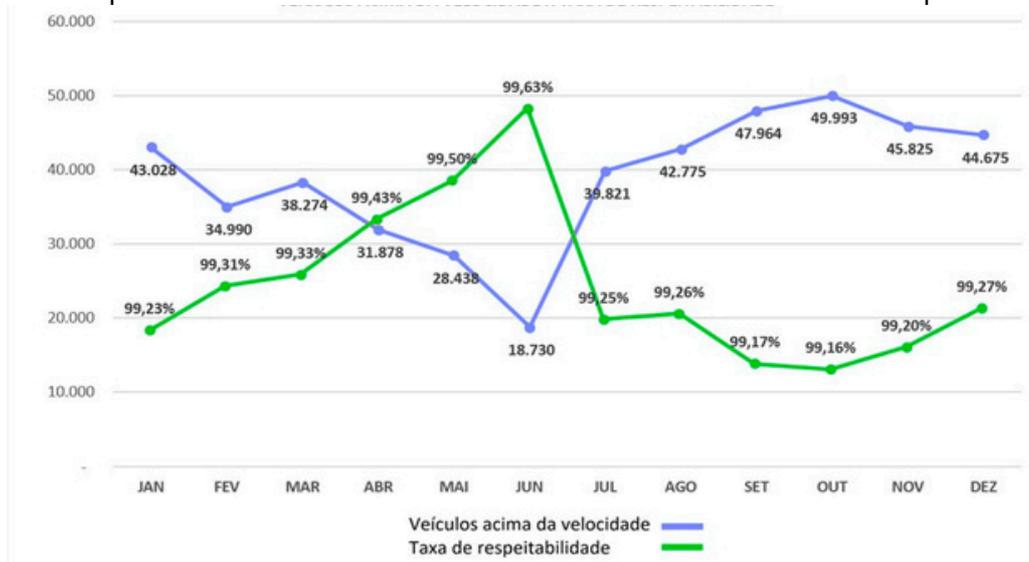
Gráfico 23. Número de veículos acima da velocidade regulamentada em Caruaru, 2024



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

Embora tenhamos registrado inicialmente queda entre janeiro a junho de 2024, nos meses seguintes foi registrado um aumento significativo na quantidade de veículos acima da velocidade permitida. Com base nesses dados é possível realizar o cruzamento com o Gráfico 6, constatando, que com o aumento do número de registro de veículos acima da velocidade, a taxa de respeitabilidade diminuiu, e é justamente nesse período que constatou-se o aumento considerável do número de sinistros de trânsito em Caruaru.

Gráfico 24. Comparativo de veículos acima da velocidade com a taxa de respeitabilidade



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2025.

7.2 GESTÃO DE DADOS - GEST

A perspectiva do Sistema Seguro entende a segurança no trânsito como o resultado da interação entre diversos elementos que compõem um sistema em constante mudança. Partindo desse pressuposto, buscando realizar uma abordagem integrada, a AMC criou o Grupo de Estudos de Sinistros de Trânsito - GEST. Através desse acompanhamento e estudo mensal, e com a participação de órgãos e representantes da esfera municipal, estadual e federal, o GEST tem sido uma importante ferramenta para a análise e mitigação de sinistros de trânsito no município de Caruaru.



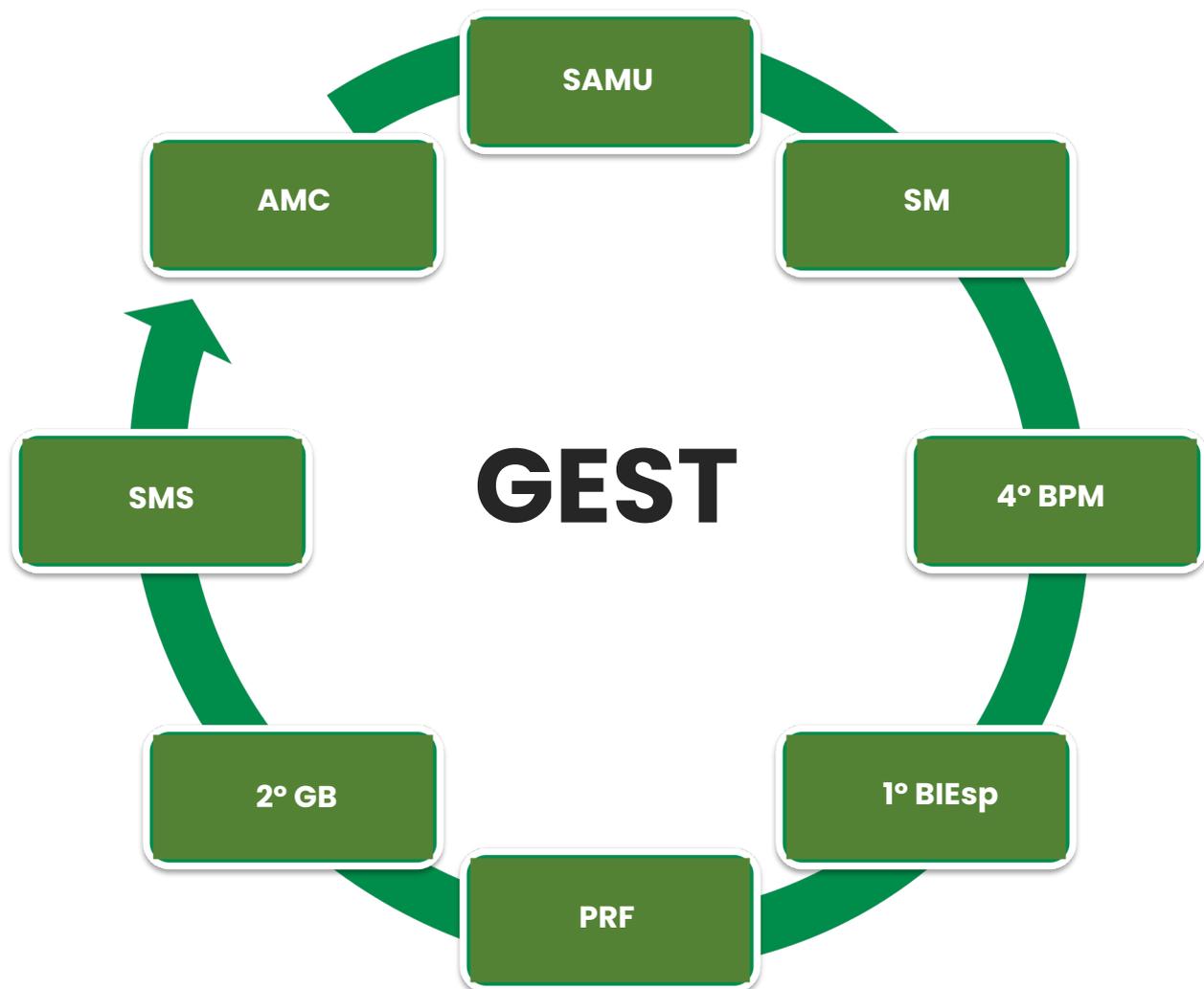
Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

A gestão de dados de sinistros de trânsito com vítimas no município de Caruaru, teve início em julho de 2023, com a criação do setor de Estatística da Autarquia de Mobilidade de Caruaru (AMC), iniciando um trabalho de coleta de dados a partir da base de dados interna e bases existentes em outros órgãos que atendem e prestam socorro às vítimas dessas ocorrências. A partir disto, foi possível compilar dados de sinistros e perfil das vítimas, seguindo os parâmetros da Lei nº 13.709/2018 - Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), removendo qualquer informação privada que possa identificar a vítima. Com a coleta e análises desses dados é possível formular políticas e projetos voltados para a redução de mortes e lesões no trânsito no município.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2023.

Participam do GEST os seguintes órgãos e representantes: Autarquia de Mobilidade de Caruaru (AMC), Corpo de Bombeiros Militar (CBMPE), Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), Especialistas em Trânsito, Polícia Militar de Pernambuco (PMPE), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Secretaria Municipal de Saúde (SMS) através da Vigilância Epidemiológica, Secretaria Municipal de Segurança (SM), Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).



7.3 VISITAS TÉCNICAS

Visitas técnicas foram realizadas a diversas autarquias e Secretarias de mobilidade com o objetivo de trazer e implementar inovações para a AMC, sempre priorizando o bem-estar de pedestres, motoristas e usuários do transporte público. Dentre as visitas realizadas, destacam-se as seguintes:

PETROLINA – PE

Visita técnica a Autarquia de Mobilidade de Petrolina – AMPLA, com o objetivo de conhecer o sistema de gestão de mobilidade urbana daquele município.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru.

FORTALEZA – CE

Visita a Autarquia de Mobilidade e Cidadania, com o objetivo de conhecermos os trabalhos realizados na cidade na gestão da Mobilidade Urbana. Fortaleza é referência nas ações de urbanismo tático, visando a redução de sinistros com vítimas.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru.

CAMPINA GRANDE – PB

Visita técnica com o objetivo de conhecer a Superintendência de Trânsito e Transporte – STTP, visando o desenvolvimento de novas tecnologias para gestão do Sistema de Transporte Público.

Durante a visita foi apresentado o trabalho realizado pela STTP para o controle de sinistros de trânsito através do Núcleo de Estudos de Acidentes de Trânsito – NEAT, cuja ideia serviu de base para a implantação do GEST em Caruaru.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru.



Fonte: Autarquia de Mobilidade Caruaru. / Visita técnica STTP em Campina Grande - PB.

RECIFE - PE

Encontro das Cidades que fazem parte do Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN-PE, sobre o tema "Desafios e oportunidades do novo PNATRANS".



Fonte: Autarquia Mobilidade Caruaru.

SÃO CAETANO DO SUL - SP

Visita a Secretaria de Mobilidade Urbana - SEMOB, para conhecer o sistema de monitoramento e gestão da mobilidade utilizando tecnologia de Semáforos Inteligentes e, participação num evento na sede da Google sobre a plataforma Waze for Cities, para gestão de dados estatísticos de mobilidade urbana.



Fonte: Autarquia de Mobilidade Caruaru, 2024.

7.4 ENGENHARIA DE TRÂNSITO PARA RUAS SEGURAS

O eixo de Infraestruturas para ruas seguras, dentro da abordagem do Sistema Seguro, tem o potencial de transformar o espaço urbano, promovendo maior segurança no trânsito, garantindo uma divisão mais equilibrada do espaço público entre os diferentes usuários, com prioridade para os mais vulneráveis: pedestres, ciclistas e usuários de transporte público, com avanços significativos na implementação de projetos de engenharia que seguem práticas assertivas para a criação de ruas mais seguras.

Entre os anos 2023 e 2024, a AMC avançou com projetos e execuções buscando melhorar o sistema viário como, transformações temporárias por meio do urbanismo tático, manutenção da sinalização viária da cidade, melhoria da conectividade viária e operações como Travessia Segura e Esquina Segura, dentre outras.

URBANISMO TÁTICO

As intervenções de urbanismo tático, foram analisadas e executadas em locais baseados no alto fluxo de pedestres e/ou com registros de sinistros de trânsito.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA

A sinalização viária é um conjunto de sinais e dispositivos usados nas vias públicas para orientar, advertir e regulamentar o tráfego, garantindo a segurança dos usuários do sistema viário.

Ela inclui sinalizações horizontais (como as faixas de pedestres) e verticais (placas de trânsito, por exemplo a placa PARE), além de outros dispositivos, como lombadas e redutores de velocidade. O objetivo principal é fornecer informações claras e eficientes, ajudando a prevenir sinistros de trânsito e a organizar o fluxo de veículos e pedestres.

A manutenção da sinalização viária também inclui novos projetos, com foco na proteção dos usuários vulneráveis e no aprimoramento da visibilidade para os motoristas nas vias.



Fonte: Autarquia de Mobilidade Caruaru, 2024.



A AMC intensificou a implantação de marcações de áreas de conflito. A pintura chama atenção dos condutores, melhorando a visibilidade das interseções, levando o condutor a ter mais cuidado ao transitar pelas ruas.

Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

ESQUINA SEGURA

A Equipe de Engenharia da AMC adota operações como **Esquina Segura** que foca na segurança nas interseções, reforçando a sinalização, fiscalização e infraestrutura para reduzir sinistros e proteger pedestres e condutores.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

TRAVESSIA SEGURA

Travessia Segura visa garantir a segurança dos pedestres nas vias, com foco em melhorar a sinalização, fiscalização e educação para promover travessias mais seguras, especialmente em áreas de risco. Operação de grande valia realizada na frente de Escolas e Unidades de Saúde.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

7.5 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

A educação para o trânsito é essencial para a construção de uma cultura de respeito, responsabilidade e segurança nas vias públicas. Desempenha um papel fundamental na conscientização de motoristas, pedestres e ciclistas sobre as normas de trânsito, os riscos associados à imprudência e as melhores práticas para garantir a proteção de todos.

Por meio da educação, é possível combater comportamentos de risco, como excesso de velocidade, desrespeito à sinalização e o uso inadequado de celulares ao volante. Além disso, ela promove a valorização da vida e da segurança, incentivando a empatia e o cuidado com os usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas. A educação para o trânsito também se consolida como uma poderosa aliada na redução de sinistros.

A AMC, em conjunto com a Equipe de Educação para o Trânsito, Agentes de Trânsito e parceiros, realiza um trabalho de extrema relevância, utilizando diversas estratégias de ensino para conscientizar a população, promover melhorias e fortalecer a cultura de respeito e segurança no trânsito. Essas atividades tem apresentado bons resultados. Dos diversos temas pode-se mencionar: “Infrações de trânsito”, “Segurança viária”, “prevenção de sinistros de trânsito” e “Bem vindo ao trânsito” para futuros habilitados.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

CURSOS E CAPACITAÇÕES

Cursos e capacitações de “Educação para o trânsito” para motoristas, leigos, pais e crianças que participam do Comitê Gestor da primeira Infância de Caruaru e, curso de “Pilotagem defensiva”.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

CAMPANHAS

Maio Amarelo. Iniciativa que busca chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo, com

objetivo de colocar em pauta, para a sociedade, o tema “trânsito” e estimular a participação de todos para o bem maior.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

AÇÕES DIVERSAS

Projeto Volta às aulas 2.0 (ordenamento viário próximos as escolas), Mobilidade Preventiva, AMC nas Empresas, reuniões com gestores de escolas, AMC Participa (educação voltada para crianças), Semana Nacional de Trânsito, Caravana da primeira infância, Segurança Viária - SIPAT, dentre outros.



Fonte: Autarquia de Mobilidade de Caruaru, 2024.

REFERÊNCIAS

O GLOBO. Frota de motos se multiplica por cinco, reconfigura trânsito e impõe debate sobre prevenção de acidentes. O Globo, 12 out. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/10/12/frota-de-motos-se-multiplica-por-cinco-reconfigura-transito-e-impoe-debate-sobre-prevencao-de-acidentes.ghtml>.

TV JORNAL. Pernambuco registra maior crescimento em 10 anos na venda de motos. TV Jornal, 31 jan. 2025. Disponível em: <https://tvjornal.com.br/noticias/2025/01/31/pernambuco-registra-maior-crescimento-em-10-anos-na-venda-de-motos.html>.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Frota de veículos - 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER-PR). Anuário Estatístico de Segurança Rodoviária 2023. 2023. Disponível em: https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2024-08/DERPR_Anuario_Estatistico_Seguranca_Rodoviaria_2023_v2.pdf.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO (ABRAMET). ABNT NBR 10697:2020 - Acidentes de Trânsito - Terminologia. 2020. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%2020%20Acidentes%20de%20Transito%20Terminologia.pdf>.

ORGANIZAÇÃO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONS). Análise Datasus 2023. 2023. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/pdi/dados/analise-datasus-2023>.

GOVERNO DO BRASIL. Política Nacional de Trânsito (PNATRANS). Ministério da Infraestrutura. s.d. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>.

REFERÊNCIAS

GOVERNO DO BRASIL. Sistema Seguro e Visão Zero. Ministério da Infraestrutura. s.d. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero>.

GOVERNO DO BRASIL. Revisão da Política Nacional de Trânsito (PNATRANS). Ministério da Infraestrutura. s.d. Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/revisao-pnatrans>.

GOVERNO DO BRASIL. Plano de Ação Global - Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2021-2030. Organização Mundial da Saúde (OMS). 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2021/10/oms-lanca-plano-para-reduzir-acidentes-e-mortes-no-transito-ate-2030/plano-de-acao-global-decada-2021-2030.pdf>.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (PAHO). Apesar do progresso notável, segurança viária continua sendo um problema mundial. Organização Pan-Americana da Saúde, 13 dez. 2023. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/noticias/13-12-2023-apesar-do-progresso-notavel-seguranca-viaria-continua-sendo-um-problema-mundial>.

FIOCRUZ. SOS ODS: O plano de resgate das Nações Unidas para a Agenda 2030. s.d. Disponível em: <https://cee.fiocruz.br/?q=SOS-ODS-o-plano-de-resgate-das-Nacoes-Unidas-para-a-Agenda-2030>.

ANEXO

Tabela 1. CID referente a óbitos por sinistro de trânsito

CID-10	CATEGORIA	QUANT
V021	Pedestre traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas	06
V031	Pedestre traumatizado em colisão com um automóvel [carro], 'pick up' ou caminhonete	05
V041	Pedestre traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus	01
V092	Pedestre traumatizado em um acidente de trânsito envolvendo outros veículos e os não especificados, a motor	01
V093	Pedestre traumatizado em um acidente de trânsito não especificado	02
V099	Pedestre traumatizado em um acidente de transporte não especificado	02
V204	Motociclista traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal - condutor traumatizado em um acidente de trânsito	01
V224	Motociclista traumatizado em colisão com um veículo a motor de duas ou três rodas - condutor traumatizado em um acidente	01
V234	Motociclista traumatizado em colisão com um automóvel [carro], "pick up" ou caminhonete - condutor traumatizado em um acidente de trânsito	02
V235	Motociclista traumatizado em colisão com um automóvel [carro], "pick up" ou caminhonete - passageiro traumatizado em um acidente de trânsito	04
V274	Motociclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado - condutor traumatizado em um acidente de trânsito	04
V284	Motociclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado - condutor traumatizado em um acidente de trânsito	01
V299	Motociclista [qualquer] traumatizado em um acidente de trânsito não especificado	04
V475	Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado - condutor [motorista] traumatizado em um acidente de trânsito	01
V892	Pessoa traumatizada em um acidente de trânsito com um veículo a motor não especificado	02