

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

2025/2035

O **Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP)** é o instrumento que organiza a estratégia estadual para reduzir mortes e lesões no trânsito. Ele foi construído de forma colaborativa, a partir de dados e evidências do Estado e municípios paulistas, alinhado aos compromissos globais da ONU e ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), e define as diretrizes, metas e ações que deverão guiar a atuação do governo estadual e apoiar os municípios. Mais do que um documento técnico, o PSV-SP é um compromisso coletivo: coloca a vida no centro das políticas públicas de mobilidade e estabelece caminhos concretos para que nenhuma morte no trânsito seja considerada aceitável.

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DO **ESTADO DE SÃO PAULO**

2025/2035

Dezembro de 2025
Versão 1.0

Apoio:



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

Realização:



GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO

Expediente

GOVERNADOR DE SÃO PAULO

Tarcísio de Freitas

Comitê Executivo PSV-SP:

SECRETARIA DE GESTÃO E GOVERNO DIGITAL

Leonardo José Mattos Sultani

Secretário Executivo

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO (DER-SP)

Ricardo Miguel Fernandes
do Nascimento

Diretor de Operações Viárias

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP)

Eduardo Aggio

Presidente

CASA CIVIL DO ESTADO DE SÃO PAULO

Fraide Barreto Sales

Secretário Executivo

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Fábio de Paiva

Assessor Técnico

SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE DE SÃO PAULO

Sylmara Berger Del Zotto

Assistente Técnica de Gabinete-GS

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Fernando de Souza Vieira Vicentin

Chefe da Seção Operacional do Comando
de Policiamento de Trânsito (CPTran) da
Polícia Militar

Coordenação:

CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO (CETTRAN-SP)

Frederico Pierotti Arantes

Presidente e Coordenador do SISTRAN-SP

Liderança Técnica e Operacional:

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN-SP)

PRESIDÊNCIA:

Eduardo Aggio

Presidente

José Hott

Vice-presidente

Aline Caetano Rebouças

Chefe de Gabinete

DIRETORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA:

Roberta dos Reis Mantovani

Diretora de Segurança Viária

Marta Pires Barbosa

Diretora Adjunta de Segurança Viária

Fabiana Paim Andrade

Coordenadora Geral da Escola Pública de
Trânsito

Everaldo Valenga Alves

Coordenador Geral de Segurança Viária

Marília Campos Hildebrand

Coordenadora de Integração dos Sistemas
de Trânsito

Pedro Augusto Borges dos Santos

Coordenador do Observatório de Segurança
no Trânsito

Eduardo Cesar Bohn

Chefe de Divisão de Integração
para Segurança no Trânsito

Apoio Técnico:

INICIATIVA BLOOMBERG PARA SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

Diogo Dias Lemos
Coordenador Executivo

André Nascimento Correia
*Coordenador Nacional de
Fiscalização em Segurança Viária*

Mariana Araujo de Matos Novaski
*Coordenadora de Vigilância em
Segurança Viária*

Mariana Carvalho Pires
Coordenadora de Comunicação

Paula Aleksa Bianchi
*Coordenadora Local de Políticas
Públicas de Segurança Viária*

Rafael Godoy Bueno da Silva
*Coordenador de Fiscalização em
Segurança Viária*

Rafaella Basile
*Coordenadora de Mobilidade e
Vias Seguras*

WRI BRASIL

Bruno Miotto Rizzon
*Coordenador de Planejamento
da Mobilidade*

Reynaldo Lírio de Mello Neto
Especialista de Mobilidade Ativa

Karolina Silva de Jesus
*Analista Pleno de Planejamento
da Mobilidade*

Helena Andrade Ew
*Analista de Planejamento
da Mobilidade*

Paula Barrera Tavares
Analista de Mobilidade Ativa

Lista de siglas

Lista de siglas

ABNT — Associação Brasileira de Normas Técnicas

ABRAMET — Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

ABS — Anti-lock Braking System (Sistema de Freios Antibloqueio)

ALESP — Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

ANTT — Agência Nacional de Transportes Terrestres

API — Application Programming Interface (Interface de Programação de Aplicações)

ARSESP — Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo

ARTESP — Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo

BNCC — Base Nacional Comum Curricular

BRT — Bus Rapid Transit (Transporte Rápido por Ônibus)

ASCOM — Assessoria de Comunicação do DETRAN-SP

CBPMESP — Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo

CC — Casa Civil do Estado de São Paulo

CCP — Ciclo Comitê Paulista

CEAPESV — Câmara Especial de Assessoramento do Plano Estadual de Segurança Viária

CETRAN-SP — Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo

CNH — Carteira Nacional de Habilitação

CONTRAN — Conselho Nacional de Trânsito

CPRv — Comando de Policiamento Rodoviário

CPTran — Comando de Policiamento de Trânsito

CTB — Código de Trânsito Brasileiro

CTEDUC — Câmara Temática de Educação para o Trânsito

CTET — Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito

DATASUS — Departamento de Informação e Informática do Sistema Único de Saúde (SUS) do Brasil

DER-SP — Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo

DETRAN-SP — Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo

DFT — Diretoria de Fiscalização de Trânsito do DETRAN-SP

DNIT — Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DSV — Diretoria de Segurança Viária do DETRAN-SP

ESC — Electronic Stability Control (Controle Eletrônico de Estabilidade)

EGESP — Escola de Governo do Estado de São Paulo

EJA — Educação de Jovens e Adultos

EPT — Escola Pública de Trânsito do DETRAN-SP

FCAFS-SP — Fórum dos Conselhos de Atividades-Fim da Saúde do Estado de São Paulo

GCM — Guarda Civil Municipal

GRAU — Grupo de Resgate

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IML — Instituto Médico Legal

IGC — Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo

Infosiga — Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito

INMETRO — Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

IOT-FMHCUSP — Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP

iRAP — International Road Assessment Programme (Programa Internacional de Avaliação de Estradas)

ITLs — Indicadores de Trânsito e Logística

JARIs — Juntas Administrativas de Recursos de Infrações

LDO — Lei de Diretrizes Orçamentárias

LGPD — Lei Geral de Proteção de Dados

LOA — Lei Orçamentária Anual

OAB — Ordem dos Advogados do Brasil – Seção São Paulo

ODS — Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

OMS — Organização Mundial da Saúde

ONGs — Organizações Não Governamentais

ONU — Organização das Nações Unidas

P&D — Pesquisa e Desenvolvimento

PDT — Plano Diretor de Transportes

PGE-SP — Procuradoria Geral do Estado de São Paulo

PITU — Plano Integrado de Transportes Urbanos

PMESP — Polícia Militar do Estado de São Paulo

PNATRANS — Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

POP — Procedimento Operacional Padrão

PPA — Plano Plurianual

PRF — Polícia Rodoviária Federal

PROCON — Programa de Proteção e Defesa do Consumidor

PSV-SP — Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo

RENACH — Registro Nacional de Condutores Habilitados

RENAVAM — Registro Nacional de Veículos Automotores

RENAINF — Registro Nacional de Infrações

RMSP — Região Metropolitana de São Paulo

RUE — Rede de Urgência e Emergência

SAMU — Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

SBV — Suporte Básico de Vida

SDE — Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo

SDUH — Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Estado de São Paulo

SEDPCD — Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência

SEADE — Sistema Estadual de Análise de Dados

SECOM — Secretaria de Comunicação do Estado de São Paulo

SEDS — Secretaria de Desenvolvimento Social do Estado de São Paulo

SEFAZ-SP — Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo

SEDUC-SP — Secretaria da Educação do Estado de São Paulo

SEMIL-SP — Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo

SES-SP — Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo

SG — Secretaria de Governo do Estado de São Paulo

SGGD — Secretaria de Gestão e Governo Digital do Estado de São Paulo

SGRI — Secretaria de Governo e Relações Institucionais do Estado de São Paulo

SIA — Sistema de Informações Ambulatoriais

SIH — Sistema de Informações Hospitalares

SIM — Sistema de Informações sobre Mortalidade

SINDautoescola.SP — Sindicato das Auto Moto Escolas e Centros de Formação de Condutores de São Paulo

SIRESP — Sistema de Radiocomunicação do Estado de São Paulo

Sistema MITS — Sistema de Monitoramento Integrado de Trânsito e Segurança

SISTRAN-SP — Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo

SPA — Subtrecho de Pista de Acesso

SSP — Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo

STM — Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo

SUS — Sistema Único de Saúde

TCU — Tribunal de Contas da União

UBA — Unidade Básica de Atendimento

UPS — Unidade Padrão de Severidade

VIRs — Veículos Rápidos de Intervenção

VLT — Veículo Leve sobre Trilhos

Carta do Governador do Estado de São Paulo

A segurança viária constitui uma prioridade estratégica e permanente do Governo do Estado de São Paulo. Reduzir o número de mortes e lesões no trânsito é um compromisso de natureza ética, social e administrativa, que reflete o respeito à vida, à dignidade humana e ao direito de mobilidade segura para todos os cidadãos.

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) consolida essa diretriz, estabelecendo metas, estratégias e ações coordenadas entre as diversas secretarias e órgãos do Governo, em parceria com os municípios e a sociedade civil. Trata-se de um instrumento estruturante que traduz em prática o compromisso do Estado com a redução contínua e consistente dos índices de mortes e lesões no trânsito.

Por meio do Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo (SISTRAN-SP), instituímos uma instância de governança responsável por coordenar esforços, harmonizar ações e garantir a efetividade das medidas previstas no Plano. Essa articulação reforça a coesão federativa e amplia a capacidade de resposta conjunta diante dos desafios da mobilidade segura.

O PSV-SP orienta-se por princípios de transparência, eficiência e responsabilidade compartilhada. O uso do Infosiga como ferramenta de gestão baseada em dados e evidências permitirá o monitoramento contínuo dos resultados e a adoção de políticas cada vez mais assertivas, alinhadas às melhores práticas nacionais e internacionais.

São Paulo reafirma, assim, sua liderança e compromisso com a agenda global de segurança viária, em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

A consolidação de uma cultura de segurança no trânsito é um desafio que exige constância, cooperação e responsabilidade coletiva. Confiamos que, com o engajamento dos municípios paulistas e a parceria dos diversos segmentos da sociedade, alcançaremos avanços significativos rumo a um Estado mais seguro, humano e orientado pela valorização da vida.

Tarcísio de Freitas
**Governador do Estado
de São Paulo**

Carta do Coordenador do **SISTRAN-SP**

Aos usuários do Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo,

Esta carta vai além da apresentação de um Plano de Segurança Viária, ela materializa o trabalho dos integrantes do SISTRAN-SP, das Autoridades Estaduais e Municipais, dos Parceiros Técnicos, dos Servidores Públicos, da Sociedade Civil e de todos aqueles que participam da construção de um compromisso com a preservação da vida e a promoção de um futuro mais seguro e sustentável.

Desde a edição do Decreto Estadual que criou o Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo (SISTRAN-SP), passando pela reestruturação administrativa promovida em âmbito estadual até o compromisso em apresentar o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) muito planejamento, organização de ideias, conceitos e valores foram postos à mesa de decisões.

Este documento é mais do que um plano: é um compromisso coletivo com a preservação da vida e com a construção de um futuro em que a mobilidade seja sinônimo de segurança, responsabilidade e sustentabilidade.

Com 46 milhões de habitantes e 645 municípios, o PSV-SP procura alinhar as ações do Estado de São Paulo às metas globais da ONU, à Segunda Década de

Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030) e ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que estabelecem como objetivo reduzir pela metade as mortes no trânsito até 2030.

O PSV-SP conecta esforços de órgãos estaduais e municipais, especialistas e cidadãos, unindo políticas públicas, inovação e responsabilidade compartilhada. A meta é clara: transformar ruas e rodovias em espaços seguros, inclusivos e sustentáveis, em sintonia com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especificamente os de número 3 - Saúde e Bem-Estar e 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis.

Este é um chamado à ação. Cada atitude conta: respeitar as normas de trânsito, fortalecer parcerias e participar das iniciativas do plano é contribuir para salvar vidas.

Com união, planejamento e compromisso, construiremos em São Paulo um legado histórico de segurança viária, protegendo a vida de milhares de pessoas e servindo de referência para todo o país.

Orgulhosamente,

Frederico Pierotti Arantes
**Coordenador do
SISTRAN-SP**

Índice

	<i>Introdução</i>	14
1.	<i>Nenhuma morte no trânsito é aceitável</i>	18
2.	<i>O que podemos esperar de um Sistema Seguro</i>	22
3.	<i>Impactos da segurança viária no Estado de São Paulo: onde estamos e aonde queremos chegar</i>	28
4.	<i>Monitoramento, indicadores e avaliação</i>	60
5.	<i>Governança do PSV-SP</i>	66
6.	<i>Construção do Plano</i>	72

7.	<i>Eixos do plano e matrizes de ações</i>	78
	1. <i>Gestão da Segurança Viária</i>	84
	2. <i>Gestão da Informação</i>	108
	3. <i>Vias Seguras</i>	128
	4. <i>Educação</i>	152
	5. <i>Comunicação</i>	170
	6. <i>Fiscalização</i>	188
	7. <i>Veículos Seguros</i>	212
	8. <i>Atendimento às Vítimas</i>	228
	<i>Referências bibliográficas</i>	246
	<i>Ficha técnica</i>	250
	<i>Apêndices</i>	254
	1. <i>Avaliação da aderência das ações e dos produtos do PSV e do PNATRANS</i>	255
	2. <i>Transversalidade entre planos estaduais</i>	259

Introdução:

Um compromisso global, nacional e estadual

O Governo do Estado, por meio deste plano, reafirma seu **compromisso em melhorar a segurança viária e a mobilidade**, contando com a participação de diferentes setores da sociedade para a sua construção. O objetivo é oferecer caminhos concretos para salvar vidas, reduzir desigualdades e tornar nossas ruas e rodovias mais seguras para todas as pessoas.

A violência no trânsito é um dos maiores desafios atuais de saúde pública e de desenvolvimento socioeconômico. Todos os dias, tragédias nas ruas e rodovias interrompem vidas, afetam famílias e trazem grande impacto negativo para a economia. Para crianças e jovens de 5 a 29 anos, os sinistros no trânsito são a principal causa de morte no mundo. Essa realidade exige respostas coordenadas e sustentadas no tempo.

A redução das mortes no trânsito é uma urgência globalmente reconhecida desde o lançamento da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011–2020) pela Organização das Nações Unidas. Já em 2018, o lançamento do **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)** demonstrou o comprometimento do Brasil com a segurança viária,

ao estabelecer metas de redução, diretrizes nacionais e mecanismos de monitoramento, orientando estados e municípios a estruturarem políticas e planos próprios em consonância com essa agenda. Em 2021, iniciou-se a **Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU**, com a meta de reduzir em 50% as mortes e lesões até 2030. Nesse contexto, o Estado de São Paulo reafirma seu compromisso em transformar esse desafio internacional em políticas concretas para salvar vidas.

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo também se alinha aos **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável** da ONU, especialmente ao ODS 3 (Saúde e Bem-Estar), ao contribuir para a redução de mortes e lesões no trânsito, e ao ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), ao promover ambientes urbanos mais seguros, inclusivos e acessíveis. Esse alinhamento reforça que a segurança viária é uma agenda de saúde pública, de desenvolvimento sustentável e de proteção da vida.



Em resposta a esse desafio foi elaborado o **PSV-SP**: um plano que consolida prioridades, integra esforços e estabelece um roteiro claro para a atuação pública no território paulista. O documento reconhece o papel do Sistema Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo (**SISTRAN-SP**) como instância de orientação da pauta de segurança viária ao promover o diálogo permanente com secretarias setoriais, órgãos estaduais, municípios e sociedade.

O plano está organizado para ser **didático e objetivo**. Primeiro, apresenta os fundamentos que norteiam sua construção, começando pela premissa de que **nenhuma morte no trânsito é aceitável** e pela adoção da abordagem de **Sistema Seguro e Visão Zero** como referências. Em seguida, descreve o que se espera de um Sistema Seguro, oferece um panorama sintético da situação no Estado, define **prognóstico e metas** (com horizontes 2030 e 2035), explica como será feito o **monitoramento** e a **avaliação** contínua, detalha a **governança** e o processo de **construção do plano e visão conjunta**, e, por fim, apresenta os **eixos do plano** com suas **matrizes de ações**.

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo é resultado de um processo de construção intersetorial e colaborativo, conduzido pelo Comitê Executivo do SISTRAN-SP e pelos Grupos de Trabalho temáticos, e enriquecido pela participação de diversos órgãos estaduais, representantes municipais e contribuições da população. Reuniões técnicas, oficinas regionais, consultas e interações com especialistas permitiram integrar perspectivas distintas e consolidar prioridades, metas e responsabilidades pactuadas entre as instâncias envolvidas.

A elaboração contou também com apoio técnico da Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global e de seu parceiro técnico no eixo de mobilidade e vias seguras, WRI Brasil, que contribuíram para a qualificação dos conteúdos e metodologias utilizadas. O resultado é um plano consistente, integrado e orientado à ação, concebido para transformar compromisso em entregas concretas e sustentadas ao longo do tempo.

O PNATRANS como norte estratégico do PSV-SP

O **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**, instituído pela Lei nº 13.614/2018, é o instrumento que organiza a atuação de todo o **Sistema Nacional de Trânsito** para alcançar a meta nacional de reduzir à metade o índice de mortes até 2030. Ele estabelece um compromisso compartilhado entre União, Estados, Distrito Federal e municípios, criando uma agenda comum que estrutura a política de segurança viária no país.

O PNATRANS parte da premissa de que a redução de mortes depende de uma **abordagem integrada e baseada em evidências**, alinhada aos princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero. Seus seis pilares — Gestão da Segurança, Vias Seguras, Segurança Veicular, Educação, Vigilância e Atendimento às Vítimas, e Normatização e Fiscalização — orientam ações coordenadas entre diferentes esferas administrativas e setores da sociedade.

Nesse arranjo institucional, os Estados desempenham um papel decisivo. O PNATRANS demanda que cada Estado elabore seu próprio **plano estratégico de segurança viária**, estabeleça mecanismos de coordenação intersetorial, fortaleça sua governança e assuma responsabilidade direta por induzir transformações no território. Ao mesmo tempo, atribui aos Estados a função de **apoiar tecnicamente os municípios**, oferecendo ferramentas, capacitação e orientação, e atuando como ponte entre as metas nacionais e a implementação local.

Essa mediação é fundamental porque a maior parte das mortes ocorre justamente no âmbito municipal, onde a capacidade técnica, institucional e operacional varia amplamente. Assim, o PNATRANS reconhece que os Estados não apenas precisam estruturar suas próprias ações, mas também criar condições para que os municípios desenvolvam suas estratégias locais de segurança viária, contribuindo para as metas estaduais e nacionais.



Ao adotar o PNATRANS como referência central, o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo fortalece esse papel duplo: de um lado, organiza a atuação estadual para cumprir o compromisso nacional; de outro, cria um modelo de cooperação contínua com os municípios, ampliando a capacidade local de planejar, implementar e monitorar intervenções de segurança viária.

Esse alinhamento é fundamental para que o Estado cumpra sua parte na meta nacional. Pelos cálculos derivados do próprio PNATRANS, atingir a meta de redução pela metade significará **salvar 19 mil vidas em São Paulo** nos próximos cinco anos: vidas preservadas em ruas, estradas e cidades que passam a priorizar a proteção das pessoas.

Dessa forma, o PSV-SP se consolida como um instrumento essencial para **tornar o PNATRANS efetivo no território paulista**: transformando diretrizes nacionais em ações concretas, fortalecendo a capacidade municipal e posicionando o Estado como protagonista na agenda nacional de segurança viária.



PNATRANS

Como ler esse documento

- Os capítulos 1 e 2 explicam os **fundamentos e princípios** do Sistema Seguro.
- Os capítulos 3, e 4 mostram **onde estamos, aonde queremos chegar e como vamos acompanhar** a trajetória.
- Os capítulos 5 e 6 tratam de **como organizamos a gestão**: governança, painéis, rede, construção participativa e visão conjunta.
- O capítulo 7 apresenta os **eixos do plano** e suas **matrizes de ações**: o coração operacional do plano.

***Nenhuma
morte no trânsito
é aceitável***

1.

1. Nenhuma morte no trânsito é aceitável

As mortes e lesões no trânsito são um custo evitável do crescimento urbano e da mobilidade. Cada vítima representa uma perda que poderia ser evitada. Durante décadas, no entanto, prevaleceu a ideia de que os chamados “acidentes” eram fatos ao acaso, sem solução estrutural. O uso do termo “acidente” reforçava essa visão fatalista.

Hoje sabemos que essa interpretação está superada. **O termo correto é sinistro de trânsito** — já adotado pela ABNT e pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) —, pois explicita que não se trata de fatalidades imprevisíveis, mas de eventos que podem ser prevenidos com melhores escolhas de desenho, gestão e fiscalização do sistema de mobilidade.

A mudança de paradigma

Na abordagem tradicional, quando um sinistro ocorria, a pergunta central era: “quem errou?”. O peso recaía quase exclusivamente sobre os usuários da via, como se todos tivessem de agir de forma perfeita para que nada desse errado. Essa lógica é limitada: ignora os limites do corpo humano, desconsidera a inevitabilidade dos erros e transfere a culpa às próprias vítimas.

O Sistema Seguro e a Visão Zero propõem uma mudança de paradigma: a pergunta passa a ser “por que o sistema permitiu que esse erro resultasse em uma tragédia?”. Essa mudança é decisiva: reconhece que os erros acontecem, mas exige que o sistema seja projetado para que esses erros não custem vidas.

	Pensamento Tradicional	Sistema Seguro e Visão Zero
1. Problema	Acidentes* (Sinistros)	Mortes e lesões graves
2. Causa	O comportamento humano deve ser perfeito	Integra o erro humano ao desenho
3. Responsabilidade	Individual: usuários da via	Compartilhada: desenho, operação, uso e fiscalização
4. Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
5. Meta	Número ótimo/aceitável de mortos e feridos graves	Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável

Os seis princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero

1. Nenhuma morte no trânsito é aceitável



A vida é inegociável. Assim como em outras áreas da saúde pública, **não existe um número “aceitável” de vítimas**. O compromisso de que nenhuma morte deve ser tolerada orienta todas as decisões. O plano estabelece como meta imediata reduzir pela metade os óbitos até 2030, mas esse é apenas um passo: a ação precisa ser contínua até zerar as mortes.

2. As pessoas cometem erros



O ser humano é falível. Sempre haverá distrações, enganos de cálculo ou descuidos. **Um Sistema Seguro não espera perfeição, mas garante que pequenos erros não resultem em tragédias**. Isso significa projetar vias que reduzam conflitos, adotar velocidades seguras e prever redundâncias de proteção.

3. Os seres humanos são vulneráveis



O corpo humano tem limites físicos claros: em impactos acima de **30 km/h contra pedestres**, o risco de morte é altíssimo. A situação se agrava exponencialmente com o aumento da velocidade: em um atropelamento a **60 km/h**, por exemplo, o impacto equivale a uma queda do sexto andar, com **98% de chance de morte para o pedestre**. A biomecânica não é negociável e, por isso, **controlar a velocidade e reduzir a energia dos impactos é fundamental**.



4. A responsabilidade é compartilhada, mas principalmente do poder público

A segurança viária não pode ser atribuída apenas a motoristas ou pedestres, que são apenas uma pequena parte do sistema. A **responsabilidade principal é do poder público** — de quem projeta, opera e faz a gestão do sistema viário. Engenheiros, planejadores, gestores, fabricantes de veículos, fiscalizadores e comunicadores também têm papéis decisivos. A prevenção é coletiva, mas exige liderança clara do Estado.



5. A gestão da segurança é integrada e proativa

Não se espera o desastre para agir. **Dados e diagnósticos permitem identificar riscos antes que eles se convertam em mortes.** A integração de áreas como transporte, saúde, educação, urbanismo e segurança pública é indispensável para antecipar soluções.



6. O sistema deve ser resiliente a falhas

Se uma parte do sistema falhar, outra deve continuar protegendo. O sistema precisa ser desenhado em camadas, de modo que a falha de um componente não resulte em tragédia. Essa resiliência garante que a preservação da vida não dependa de um único ponto de proteção.

***O que podemos
esperar de um
Sistema Seguro***

2.

2. O que podemos esperar de um Sistema Seguro

A adoção da abordagem de Sistema Seguro não é apenas uma nova forma de pensar a segurança viária. Quando bem implementada, ela gera benefícios

concretos que transformam a vida das pessoas e o modo como as cidades e rodovias são vividas.

Um Sistema Seguro significa

- **Redução consistente de mortes e lesões graves:** salvar vidas é o objetivo central. Países, estados e cidades que adotaram essa abordagem já mostraram que é possível reduzir fatalidades de forma progressiva, mesmo em contextos de crescimento da frota.
- **Controle de velocidades para proteger vidas:** quanto maior a velocidade, maior o risco de que um erro resulte em tragédia. Um Sistema Seguro estabelece limites compatíveis com a função da via e com a presença e volume de usuários vulneráveis, garantindo que a energia dos impactos não ultrapasse os limites do corpo humano.
- **Mais qualidade de vida urbana:** ruas e avenidas seguras são também mais humanas, acessíveis e agradáveis para todos.
- **Avanços em saúde pública:** menos internações, menos traumas permanentes, além do aumento da mobilidade ativa, com ganhos para a prevenção de doenças crônicas.
- **Proteção dos grupos mais vulneráveis:** crianças, idosos, mulheres, pessoas com deficiência e população de baixa renda são os que mais sofrem no trânsito e os que mais se beneficiam quando a segurança é prioridade.
- **Redução das desigualdades:** a insegurança no trânsito afeta de forma desproporcional moradores de áreas periféricas e pessoas com menor poder aquisitivo. Reduzir sinistros é também promover justiça social.
- **Melhores escolhas de mobilidade:** reduzir riscos significa também reduzir a exposição. Isso envolve diminuir distâncias, evitar viagens desnecessárias e tirar as pessoas dos modos mais perigosos, como motocicletas e automóveis, ampliando o acesso a transporte coletivo e mobilidade ativa.

- **Ganhos ambientais e climáticos:** menos veículos motorizados, mais modos ativos, infraestrutura segura e acessível e a diminuição de velocidades, acelerações e frenagens contribuem para reduzir emissões, melhorar a qualidade do ar e para a resiliência urbana.
- **Menos custos para o Estado e para a sociedade:** sinistros têm custos altíssimos — em saúde, previdência, danos materiais e perda de produtividade. Reduzi-los libera recursos e fortalece outras políticas públicas.

Elementos práticos de um Sistema Seguro

No cotidiano, um Sistema Seguro se traduz em camadas de proteção que funcionam juntas:

- **Dados confiáveis:** informações sólidas para diagnóstico, planejamento, definição de metas e avaliação.
- **Gestão articulada:** segurança viária no centro das decisões, integrando todas as áreas relacionadas — transporte, saúde, educação, urbanismo, meio ambiente, desenvolvimento econômico, segurança pública, tecnologia, juventude e aplicação de conformidade normativa.
- **Ruas e rodovias seguras:** vias que perdoam erros, induzem comportamentos adequados, propõem velocidades compatíveis e protegem as pessoas de falhas inevitáveis. Isso inclui travessias seguras, redução de pontos de conflito e prioridade a pedestres e ciclistas.
- **Educação para a vida:** formar especialmente crianças e jovens para reconhecer a gravidade do problema, entender a importância da mobilização e participar ativamente das políticas públicas de segurança viária.
- **Comunicação para desnaturalizar mortes e lesões:** campanhas que sensibilizem para mudar comportamentos e ajudem a construir uma cultura que reconheça que vidas perdidas não são custo inevitável da mobilidade ou do crescimento urbano.
- **Fiscalização efetiva para salvar vidas:** previsível, contínua e orientada ao risco, criando efeito de dissuasão e garantindo cumprimento das regras que preservam vidas.
- **Veículos seguros:** padrões técnicos que protejam ocupantes e terceiros, fiscalização de manutenção e incorporação de tecnologias de segurança.
- **Atendimento estruturado às vítimas:** resposta rápida e qualificada que aumenta a chance de sobrevivência e reduz sequelas.

Prioridades estruturantes para o Estado

Para que esses princípios se tornem realidade em São Paulo, algumas prioridades precisam estar no centro da estratégia:

- **Uso de dados e evidências para guiar políticas:** priorizar territórios e intervenções com maior impacto em vidas salvas, monitorar resultados e ajustar estratégias. Sem dados confiáveis, a política se torna reativa e ineficaz.
- **Integração intersetorial ampla:** decisões cruciais para a segurança viária também acontecem fora do setor de transportes, como no urbanismo, saúde, meio ambiente, educação, segurança pública e conformidade normativa. A segurança viária precisa ser prioridade transversal em todo o governo e o Estado deve induzir essa integração também nos municípios.
- **Gestão dos fatores de risco:** determinam a probabilidade de ocorrência de sinistros e a gravidade de suas consequências. Os principais fatores de risco incluem a velocidade excessiva, o consumo de álcool e outras drogas ao volante, o não uso de equipamentos de proteção e as distrações, especialmente o uso do celular durante a condução.



A Visão do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo

A **visão do Plano** é uma declaração inspiradora que expressa o horizonte desejado de transformação para a mobilidade e a segurança viária no Estado de São Paulo. Ela tem o papel de guiar as ações futuras, mobilizar pessoas e organizações em prol da implementação da política pública e servir como referência estratégica para gestores, técnicos, sociedade civil organizada e cidadãos. Por ser um elemento crucial para o sucesso do Plano, sua criação busca acolher todos os envolvidos, tanto na execução quanto como público-alvo da política.

Debatida nos grupos de trabalho e escolhida pela população durante o processo de consulta pública do plano, a visão reflete não apenas um consenso técnico, mas também um **compromisso coletivo** em torno de um futuro mais seguro e sustentável para a segurança viária estadual.

Ao adotar o conceito de **Sistema Seguro**, o Estado de São Paulo avança para reduzir significativamente mortes e lesões graves no trânsito, priorizando os usuários mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas. Com ruas e rodovias mais seguras, acessíveis e sustentáveis, decisões baseadas em dados e gestão integrada, cada ente estadual e municipal passa a fazer parte de uma estratégia coletiva que transforma a **mobilidade em uma oportunidade** de promover saúde, segurança e qualidade de vida para toda a população paulista e visitantes do Estado.

Em 2035, o Estado de São Paulo terá ruas e rodovias seguras, acessíveis e sustentáveis, embasadas em gestão integrada, dados abertos, financiamento contínuo e cooperação com os 645 municípios, com foco nos usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas), consolidando a redução de 50% das mortes até 2030 e inspirando outros estados a avançarem na mesma direção.



***Impactos da
segurança viária
no Estado de
São Paulo***

3.

3. Impactos da segurança viária no Estado de São Paulo:

Onde estamos e aonde queremos chegar

Este capítulo apresenta o retrato atual da segurança viária no Estado de São Paulo, mostrando como **o uso de dados e evidências orienta o diagnóstico e a definição de prioridades** do plano.

Para tanto, utilizam-se as informações disponibilizadas pelo Infosiga, **uma fonte de dados inédita entre as unidades federativas do país**, que serve como fio condutor desta análise e orienta as discussões.

As informações são consolidadas a partir de registros da Polícia Civil, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e Polícia Rodoviária Federal, integrando boletins de ocorrência de sinistros com vítimas. Dados complementares de órgãos como DER, ARTESP e CET-SP ampliam a consistência do diagnóstico.

Somam-se a esses dados fontes secundárias consolidadas, como o Instituto Brasileiro de Geografia e

Estatística (**IBGE**), o Departamento de Informação e Informática do Sistema Único de Saúde (**SUS**) do Brasil (**DATASUS**) e o próprio **DETRAN-SP**.

Além disso, ao longo do documento, por meio dos **boxes**, são apresentadas, de forma resumida, **análises mais detalhadas** que conversam com os temas propostos para este diagnóstico. Esses espaços são resultados também das **trocas de experiências e conhecimento** advindas dos grupos técnicos construídos ao longo da elaboração do PSV-SP.

A seção final apresenta também os primeiros resultados da iniciativa inédita do DETRAN-SP: o **Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas**, que está sendo construído com o objetivo de compreender como os municípios têm se articulado para promover a redução de mortes e lesões no trânsito.

O contexto atual

Histórico da sinistralidade

A análise das séries históricas de sinistros e óbitos permite compreender a evolução da segurança viária no estado

e identificar tendências relevantes para orientar políticas públicas. Os gráficos apresentados a seguir combinam duas perspectivas complementares:

- **Número absoluto de ocorrências/óbitos**, que permite observar a evolução bruta ao longo dos anos;

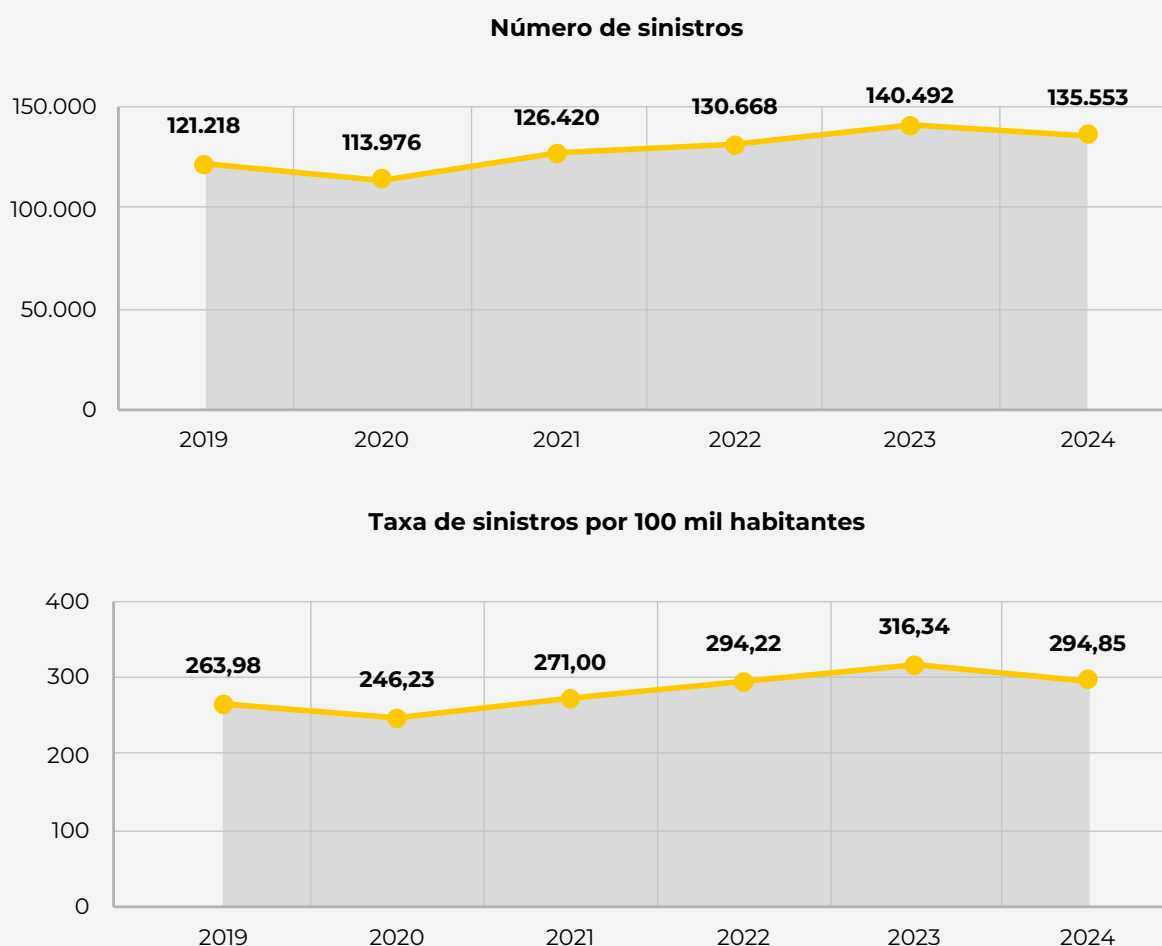
- **Taxa por 100 mil habitantes**, que considera o crescimento populacional e possibilita comparações mais consistentes ao longo do tempo.

No **Gráfico 1**, observa-se a série histórica de sinistros registrada a partir de 2019. Houve queda em 2020, influenciada pela pandemia de COVID-19, seguida de aumento entre 2021 e 2023 e, posteriormente, uma redução significativa

em 2024. Ao analisar a taxa por 100 mil habitantes, percebe-se que as flutuações acompanham o mesmo padrão, reforçando que a variação está mais ligada ao comportamento do trânsito do que à dinâmica populacional.

Gráfico 1 – Evolução dos sinistros no Estado

Número e taxa de sinistros por 100 mil habitantes por ano no Estado de São Paulo



Nota: A taxa de sinistros por 100 mil habitantes é calculada dividindo o número de sinistros de um ano pela estimativa da população daquele mesmo ano e multiplicando o resultado por 100 mil.

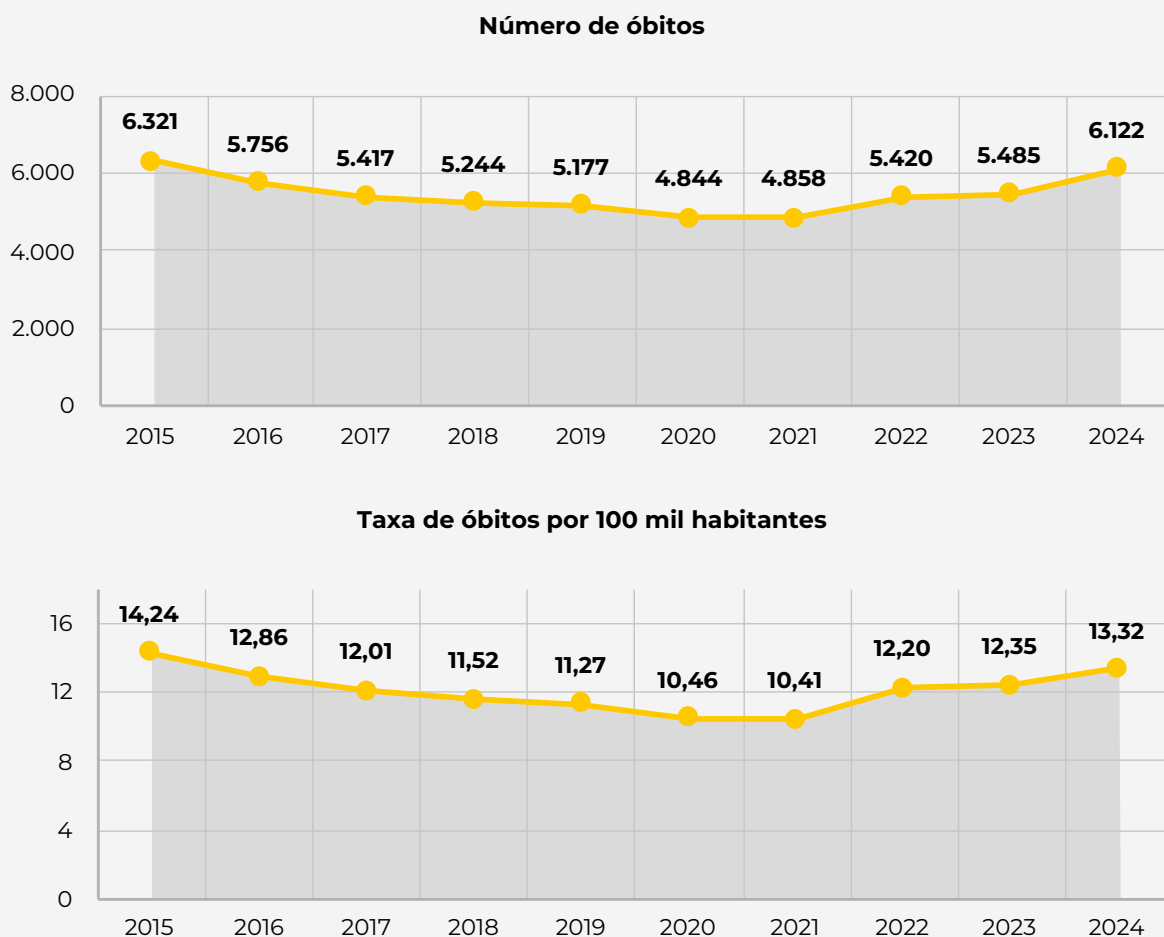
Fonte: Sinistros do Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025); População do IBGE – Estimativas para o TCU (2025).

Já o **Gráfico 2** apresenta a evolução do número de óbitos, com dados disponíveis desde 2015. Entre esse ano e 2024, o Estado passou de 6.321 para 6.122 mortes no trânsito. Embora esse recorte aponte

para uma melhora, a tendência não foi linear: houve uma redução contínua até 2019, intensificada nos anos da pandemia, mas, a partir de 2022, o número de óbitos voltou a crescer.

Gráfico 2 – Evolução dos óbitos no Estado

Número e taxa de óbitos por 100 mil habitantes por ano no Estado de São Paulo



Nota: A taxa de óbitos por 100 mil habitantes é calculada dividindo o número de óbitos de um ano pela estimativa da população daquele mesmo ano e multiplicando o resultado por 100 mil. O ano refere-se à data dos sinistros, e não à data dos óbitos.

Fonte: Óbitos do Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025); População do IBGE – Estimativas para o TCU (2025).

Quando observamos a taxa por 100 mil habitantes, nota-se que, em 2020, ela foi de 10,46. A meta do PNATRANS é reduzir esse valor pela metade até 2030, chegando a **5,23 óbitos por 100 mil habitantes** — um desafio que orienta

as discussões apresentadas nesta seção. O **Box 1** apresenta o impacto potencial de vidas salvas que o cumprimento dessa meta pode trazer para o Estado de São Paulo.

Box 1 - Estimativa de vidas salvas:

cerca de **19 mil vidas** preservadas até 2030

Com base no histórico da taxa de óbitos por 100 mil habitantes, verifica-se um novo padrão na mortalidade no trânsito, a partir da retomada de atividades de forma presencial após a pandemia de COVID-19, sendo os anos de 2022 a 2024 os mais aderentes a essa nova realidade.

Considerando esses anos, e uma variação gradativa na taxa de óbitos calculada a partir desses, foi projetada uma possível evolução caso a sinistralidade não seja controlada. Tal cálculo indica que, no ano de 2030, o Estado de São Paulo apresentaria uma taxa de 16,5 óbitos no trânsito a cada 100 mil habitantes.

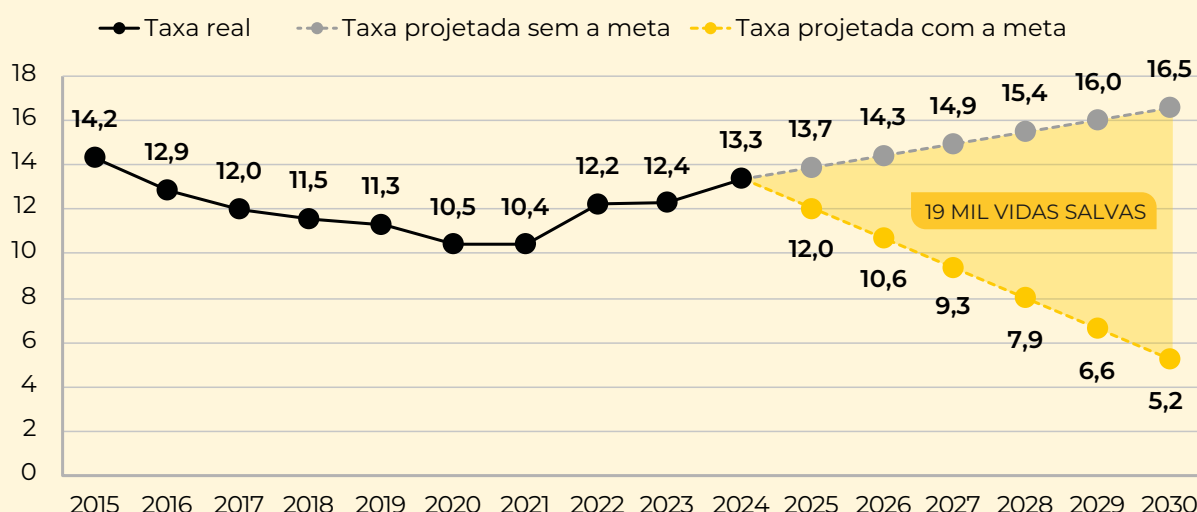
Paralelamente, a partir da meta até 2030 do PNATRANS, reforçada pelo PSV-SP, é possível traçar de forma simplificada qual valor cada ano deveria apresentar para que as metas sejam alcançadas.

Comparando os valores anuais projetados a partir do cenário atual e da meta, é constatado que ao longo do período 2025-2030, seriam salvas 19.193 vidas. Para efeito de comparação, em 2024, 386 municípios do Estado de São Paulo têm população menor que esse valor.

O PSV-SP prevê, ainda, uma revisão das metas em 2030, com nova projeção até 2035. Assim, os resultados estimados neste momento representam apenas o primeiro ciclo de impacto do plano.

Estimativa de vidas salvas

Taxa de óbitos por 100 mil habitantes por ano – real, projetada a partir do cenário atual e da meta



Nota: Para a estimativa de vidas salvas, os valores anuais projetados foram obtidos multiplicando a diferença entre as duas taxas pela população estimada em cada ano, e dividindo esse valor por 100.000. Em 2030, por exemplo, a diferença entre as duas taxas (11,3) foi multiplicada pela população estimada para 2030 (49.315.046), e o resultado então foi dividido por 100 mil, obtendo o valor de 5.579.

Fonte: Óbitos do Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025); População do IBGE – Estimativas para o TCU (2025).

Impactos na rede hospitalar

Em complemento às análises de ocorrências e óbitos, esta seção aborda outro aspecto fundamental da sinistralidade: o impacto sobre a rede hospitalar. Com base nos dados do **Ministério da Saúde (DATASUS/ SIH-SUS)**, foi elaborada a série histórica das **internações por “acidentes de transporte”¹** em São Paulo, entre 2015 e 2024, apresentada no **Gráfico 3**.

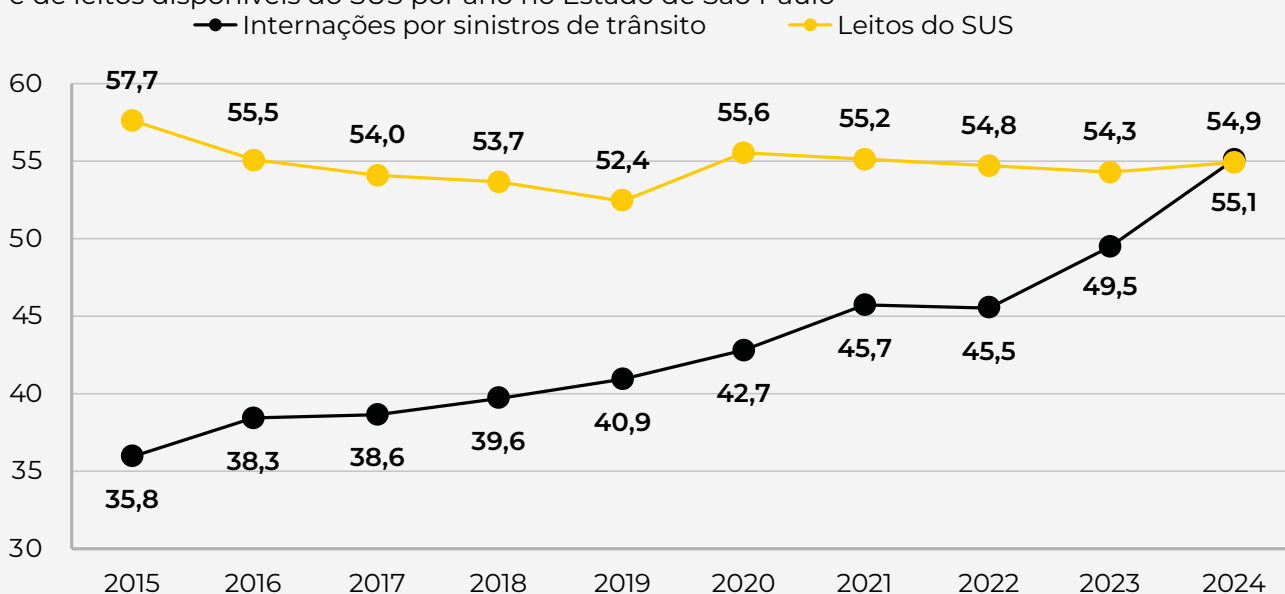
A leitura do gráfico permite observar uma tendência de **crescimento consistente**: no período analisado, as hospitalizações

subiram de 35,8 mil para 55,1 mil, **um aumento de mais de 50%**. Esse aumento contrasta com **a estabilidade no número de leitos do SUS**, que permaneceu em torno de 54,8 mil, revelando uma pressão crescente sobre a rede hospitalar, cuja capacidade não acompanhou a evolução da sinistralidade viária.

Em termos proporcionais, o peso dos sinistros também se ampliou: em 2015, representavam cerca de **16% das internações por causas externas**; em 2024, chegaram a quase **20%**.

Gráfico 3 – Internações por sinistros e leitos do SUS

Quantidade de internações hospitalares por “acidentes de transporte” e de leitos disponíveis do SUS por ano no Estado de São Paulo



Nota: O eixo vertical está na escala dos milhares (x 1.000).

Fonte: DATASUS - SIH/SUS (2025).

Ou seja, atualmente, **uma em cada cinco internações por causas externas decorre de sinistros de trânsito**. O problema impõe um peso financeiro expressivo ao Estado e à sociedade, refletido em gastos crescentes com **saúde, previdência e perda de produtividade**. O **Box 2** apresenta a

estimativa detalhada desses custos sociais e econômicos em São Paulo.

1 Essa tipologia inclui as categorias V01 a V89 da CID-10, enquadradas no capítulo de causas externas. Neste capítulo, além dos sinistros de trânsito, constam as categorias relativas a violências e outros tipos de lesões.

Box 2 - Estimativa do custo dos sinistros de trânsito: mais de R\$ 57 bilhões entre 2020 e 2024



Para compreender a magnitude do impacto financeiro dos sinistros de trânsito na sociedade, foi realizada uma atualização da metodologia desenvolvida pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) para a estimativa dos custos econômicos decorrentes desses sinistros no Estado de São Paulo. A descrição completa do estudo compõe a [Nota Técnica 02 - Estimativa do Custo dos Sinistros de Trânsito](#).

Como resultado desse trabalho, foi identificado que o custo dos sinistros de trânsito no Estado de São Paulo totalizou mais R\$ 12 bilhões no ano de 2024. Como parte desse montante, os custos com sinistros em vias urbanas atingiram quase

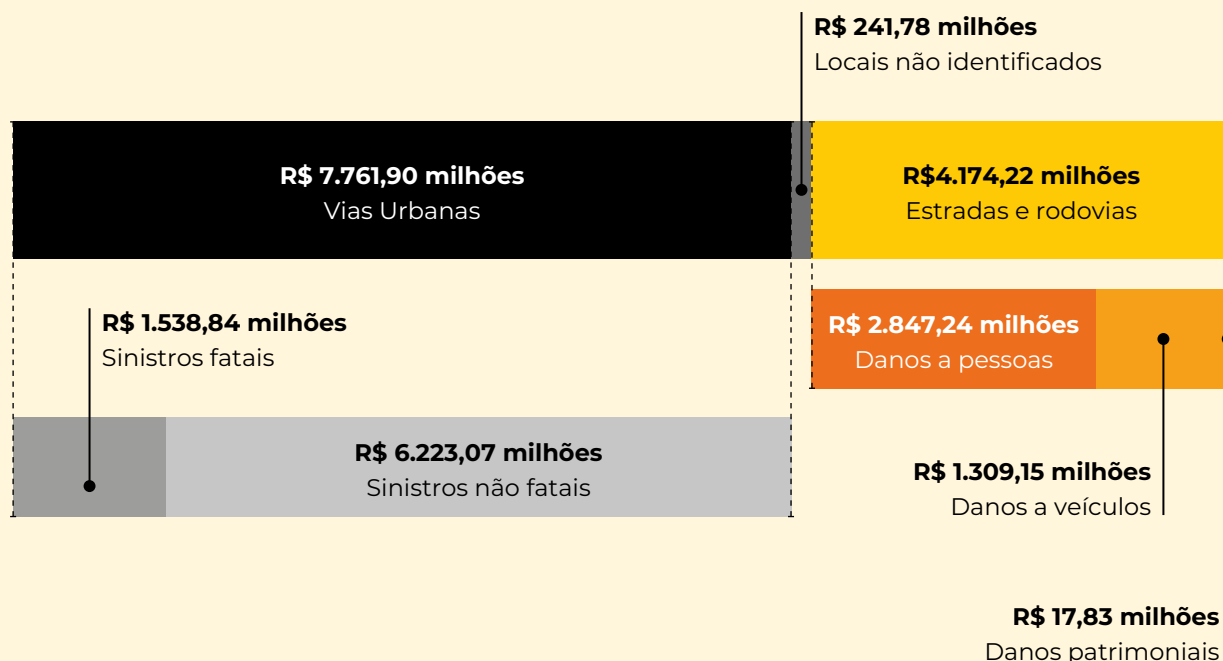
R\$ 7,7 bilhões, concentrando a maior parte do valor.

Nas rodovias, os maiores custos estão associados às vítimas (R\$ 2,8 bilhões), seguidos por danos a veículos (R\$ 1,3 bilhão) e à infraestrutura (R\$ 17,8 milhões). Outros R\$ 241,8 milhões referem-se a ocorrências em locais não identificados.

A aplicação dessa metodologia permite a produção de estimativas periodicamente atualizadas, oferecendo suporte técnico para a formulação de políticas públicas de segurança viária e para o planejamento de recursos destinados a melhorias na segurança.

Estimativa do custo dos sinistros de trânsito

Decomposição dos custos dos sinistros de trânsito por componente



Fonte: DETRAN-SP (2025b).

Dinâmica espacial: a distribuição da sinistralidade no território paulista

Para além da análise em nível estadual, é importante destacar que a sinistralidade não se distribui de forma uniforme pelo território paulista. As características locais influenciam diretamente os desafios de gestão:

- Nos **municípios mais adensados**, o grande volume de veículos e pedestres em circulação amplia o risco de sinistros, especialmente atropelamentos e colisões em cruzamentos;

- Já nas **áreas de menor densidade**, a dispersão da população e das vias exige estratégias específicas, com maior foco na logística de atendimento, na manutenção da infraestrutura e em ações de educação voltadas aos deslocamentos em zonas rurais e estradas.

Para compreender essas diferenças, o estudo detalhado no **Box 3** analisa a tendência da sinistralidade por município, permitindo observar variações que ficam encobertas quando se olha apenas para o total estadual.



Box 3 - Análise de tendência da sinistralidade em municípios do Estado de São Paulo



Para compreender de forma precisa como a sinistralidade tem evoluído ao longo do território estadual, foi elaborada a [Nota Técnica 01 - Análise de Tendência da Sinistralidade em Municípios do Estado de São Paulo](#).

O estudo aplicou o teste estatístico de Mann-Kendall, como ferramenta para análise temporal, por sua robustez frente a distribuições atípicas e valores extremos, comuns em estatísticas de sinistros de trânsito. Dessa forma, é feita a classificação dos municípios em situações de aumento ou redução da sinistralidade, além da possível ausência de uma tendência estatisticamente significativa.

Com isso, foi realizada uma adaptação do método para considerar dados de sinistralidade do período entre janeiro de 2021 a dezembro de 2024, tendo em vista a inflexão nas condições de segurança baseadas no número de sinistros e óbitos.

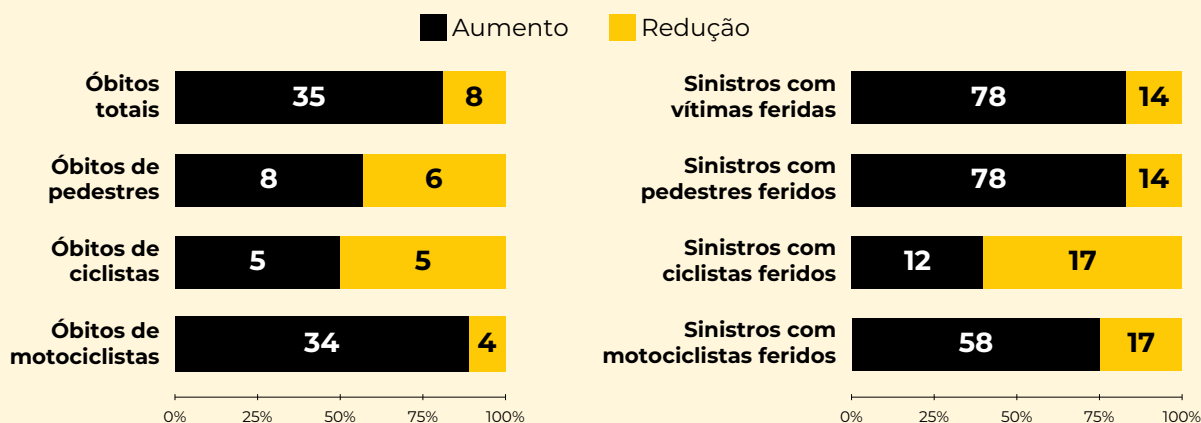
Os resultados obtidos revelam que, nos casos gerais de óbitos e sinistros com vítimas feridas, prevalece a tendência de aumento na maioria do Estado, sendo o caso de 35 e 78 municípios respectivamente.

Ao comparar os modos de transporte, a sinistralidade de ciclistas é que apresentou resultados mais otimistas, com tendência de redução em 5 municípios para óbitos e 17 para sinistros com feridos, seguidos dos pedestres, com 6 e 14.

Já a tendência de sinistralidade de motociclistas foi predominantemente de aumento, com 34 municípios nessa situação para óbitos, e 58 para sinistros com feridos. Este constitui o dado mais crítico do estudo, indicando a necessidade de priorização de políticas públicas voltadas à segurança viária de motociclistas.

Tendência da sinistralidade em municípios do Estado de São Paulo

Distribuição dos municípios paulistas com tendência estatisticamente significativa de evolução de óbitos e sinistros com vítimas feridas



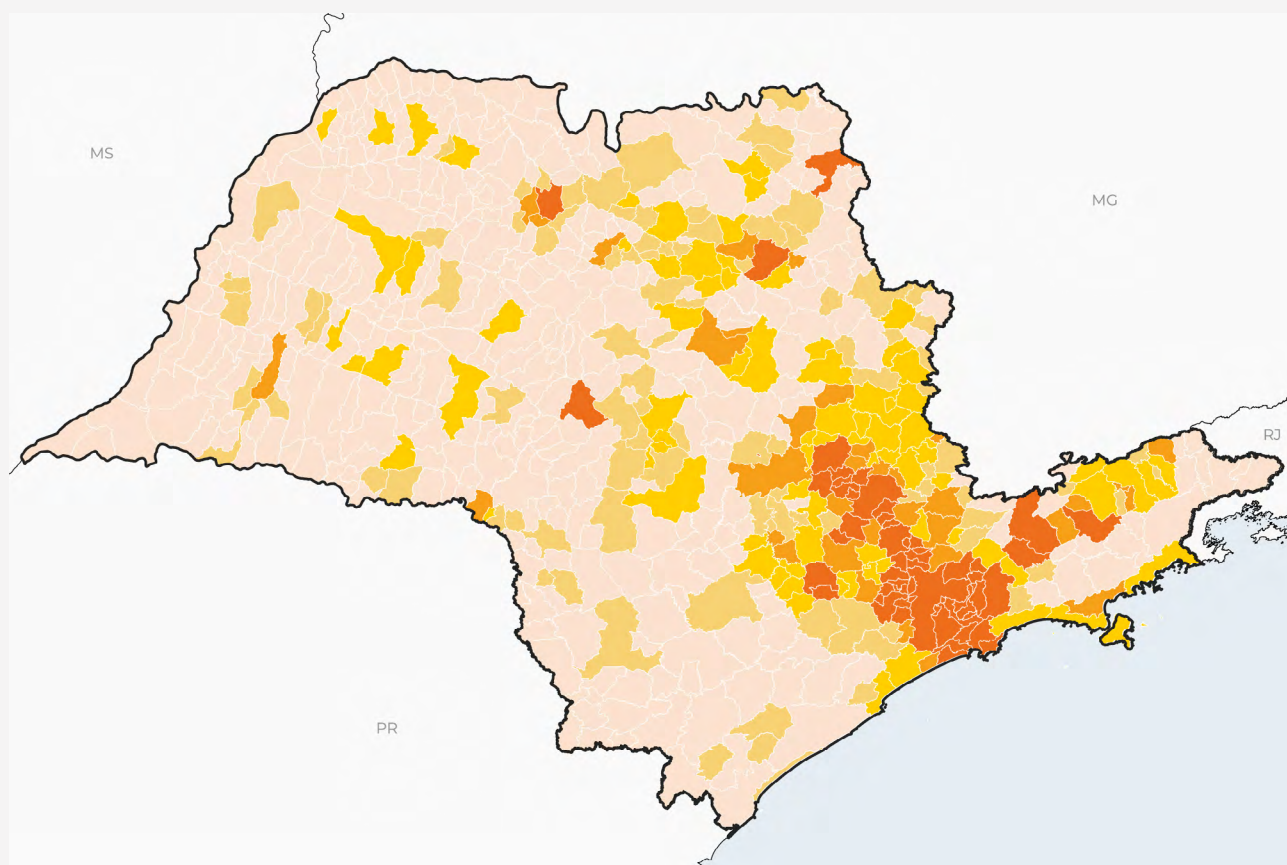
Fonte: DETRAN-SP (2025c).

O **Mapa 1** complementa o diagnóstico ao apresentar a densidade populacional dos municípios paulistas. Observa-se concentração de localidades com **baixa densidade (até 100 hab/km²)** nas regiões Sul e Noroeste, e de **áreas densamente povoadas (acima de 500 hab/km²)** na Região Metropolitana de São Paulo, na Baixada Santista e no Vale do Paraíba.

Essas diferenças territoriais reforçam a importância de políticas adaptadas às realidades locais, com abordagens específicas para contextos urbanos, metropolitanos e rurais.

Mapa 1 – Densidade populacional nos municípios

Densidade populacional em 2024 por município em habitantes por quilômetro quadrado



Fonte: População do IBGE - Estimativas para TCU (2025); Área do IBGE – Censo demográfico (2022).

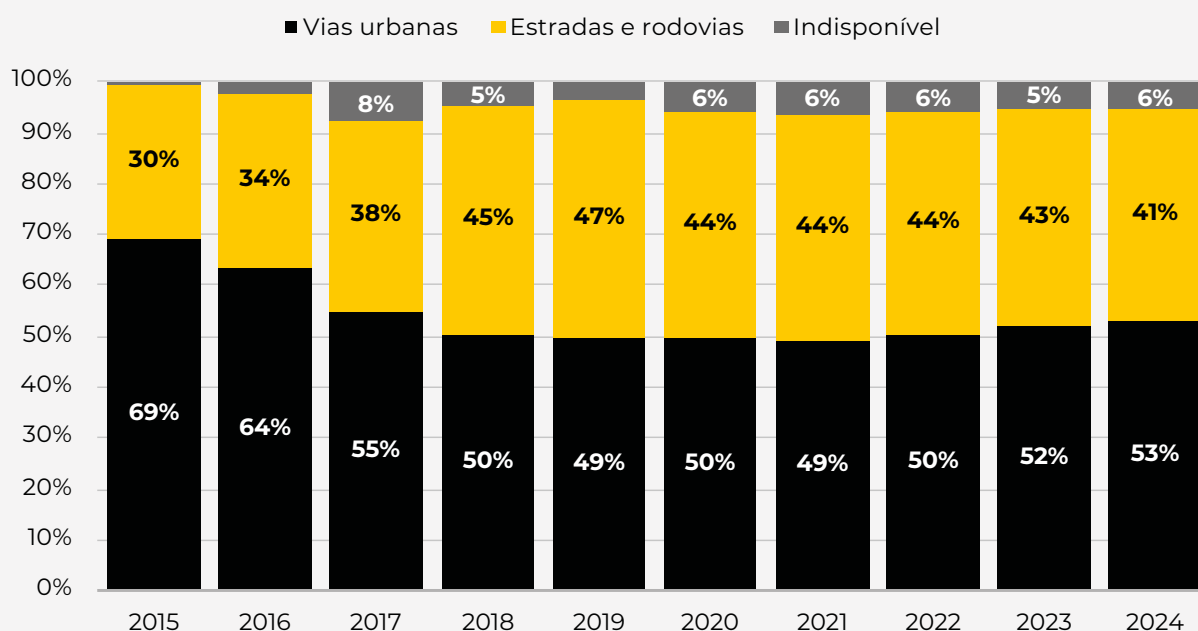
Sinistralidade por tipo de via

Outro fator que complementa a análise da distribuição geográfica da mortalidade no trânsito é o **tipo de via**, informação essencial para compreender em que circunstâncias os óbitos ocorrem e como evoluíram nos últimos anos.

No **Gráfico 4**, observa-se que, entre 2015 e 2024, o Estado de São Paulo passou de **1.900 óbitos em estradas e rodovias (30% do total)** para **2.537 (41% do total)**. Em paralelo, as mortes registradas em vias urbanas caíram de **4.392 para 3.247**, o que corresponde a uma redução proporcional de **69% para 53%**.

Gráfico 4 – Óbitos por tipo de via

Proporção de óbitos por tipo de via por ano no Estado de São Paulo



Nota: As categorias referem-se à divisão feita pelo artigo 60 do capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro, o qual classifica as vias em vias urbanas – subdivididas em vias de trânsito rápido, arteriais, coletoras e locais – e vias rurais – subdivididas em estradas e rodovias.

Fonte: Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025).

Esses números revelam uma tendência preocupante: ainda que o total de mortes em vias urbanas tenha diminuído, as **rodovias e estradas vêm ganhando maior peso relativo na mortalidade viária do Estado**, ainda que em extensão não sejam tão expressivas quanto as vias urbanas - sendo o sistema rodoviário estadual composto por 21 mil km,

segundo o DER-SP, e o sistema viário completo de 359 mil km, segundo o OpenStreetMap. Para aprofundar esse debate, o **Box 4** apresenta o método desenvolvido pelo DER-SP para identificação de trechos críticos, ferramenta fundamental para orientar ações de segurança nas rodovias paulistas.



Box 4 - Identificação de trechos críticos em estradas e rodovias do Estado de São Paulo

A Unidade Padrão de Severidade (UPS) é um índice adotado pelo DER-SP, adotado em seu [Plano de Segurança Viária](#), para ponderar a gravidade dos sinistros rodoviários, atribuindo pesos distintos a cada tipo de ocorrência: 1 para sinistros sem vítimas, 5 para sinistros com feridos e 13 para sinistros com óbito.

Esse método permite identificar os trechos com maior criticidade, onde a combinação de frequência e severidade dos sinistros gera os maiores riscos. No Plano de Segurança Viária 2024–2030, o DER-SP já utilizava os dados de UPS de 2023 como referência para mapear áreas prioritárias de intervenção.

A análise da UPS de 2024 evidencia que os trechos mais críticos da malha rodoviária sob responsabilidade do DER-SP concentram-se principalmente em áreas urbanizadas, com destaque para municípios da Região Metropolitana de São Paulo, como Barueri (média de 158,0) e São Paulo (média de 96,2), além de polos regionais como Cubatão, Sorocaba e Ribeirão Preto, todos com médias acima de 50.

O recorte por rodovias confirma essa diferença: nas áreas urbanas, segmentos como SPA 554/320 e SPA 103/079

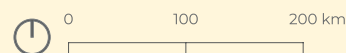
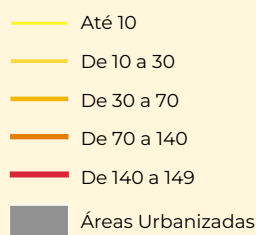
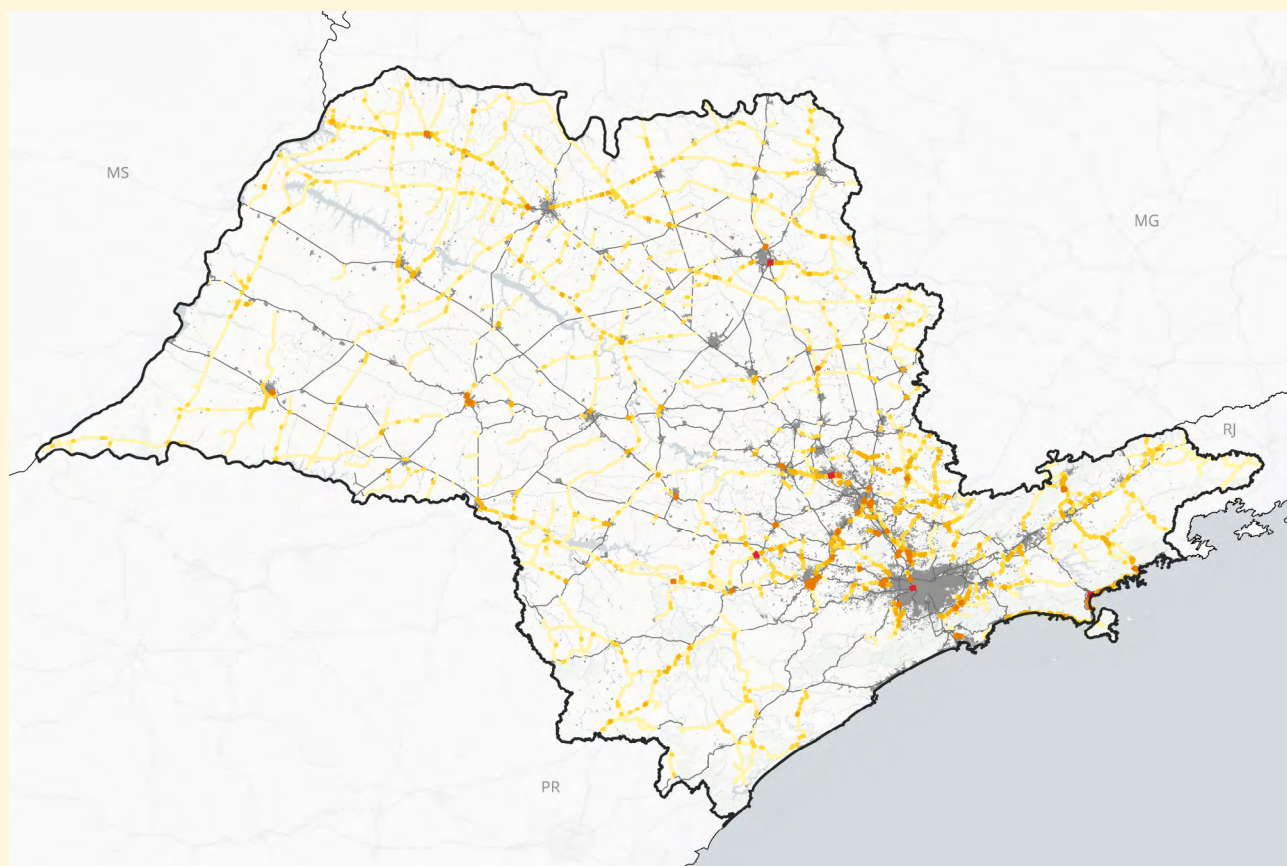


apresentam as maiores médias, enquanto nas áreas rurais os valores médios ficam entre 9 e 20, considerando rodovias secundárias e acessos locais. Esse resultado complementa o diagnóstico do DER-SP, que em 2023 identificava as maiores concentrações de UPS na região de São Paulo, Campinas, Sorocaba, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto.

A comparação entre os levantamentos de 2023 e 2024 demonstra a manutenção da criticidade nos grandes centros urbanos, especialmente em trechos de rodovias que cruzam áreas densamente ocupadas. Esses resultados reforçam a importância de uma leitura integrada entre o desenho viário e o contexto urbano, considerando as particularidades de cada tipo de via.

Mapa – Trechos críticos

UPS por trechos de 500m em áreas urbanizadas e não urbanizadas.



Fonte: DER-SP (2024).

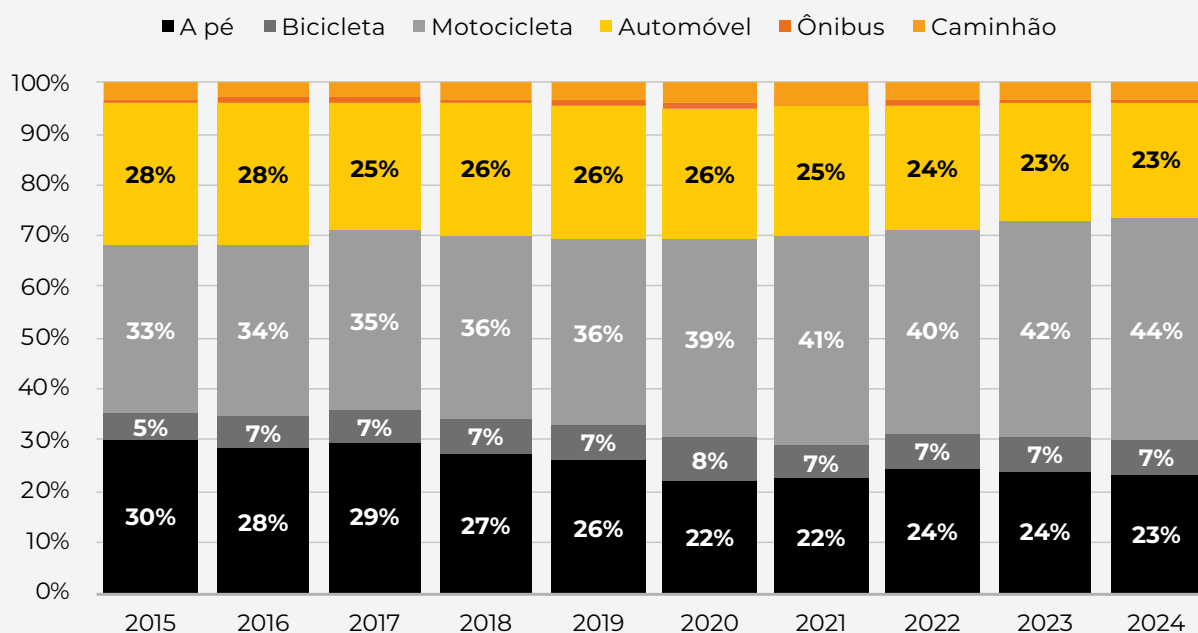
Modos de transporte mais frequentes e o perfil das vítimas

Outra dimensão fundamental para compreender o cenário do Estado é a **distribuição de óbitos entre os modos de transporte**. O **Gráfico 5** evidencia que, em toda a série histórica, os **motociclistas** são o grupo mais afetado, com participação crescente ano a ano, com valores de 1.868 mortes em 2015 e 2.629 em 2024. Neste último ano, esse modo já responde por **4 a cada 10 mortes no trânsito**, consolidando-se como o modo mais desafiador para a segurança viária.

Enquanto isso, os **pedestres** (1.384 mortes em 2020 e 1.679 em 2024) e os **ocupantes de automóveis** (1.354 mortes em 2020 e 1.579 em 2024) mantiveram proporções relativamente estáveis ao longo do período analisado. Em 2024, cada um desses grupos representava **2 a cada 10 óbitos**, figurando como os segundos modos mais representativos entre as vítimas fatais.

Gráfico 5 – Óbitos por modo de transporte da vítima

Proporção de óbitos por modo de transporte da vítima por ano no Estado de São Paulo



Fonte: Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025).

O **Gráfico 6** apresenta uma matriz que relaciona o modo de transporte da vítima fatal aos veículos motorizados envolvidos no sinistro, permitindo compreender a dinâmica entre os diferentes modos.

Verifica-se a partir dessa análise:

- Em **sinistros fatais de pedestres e ciclistas**, os veículos mais presentes são os **automóveis**, seguidos das motocicletas;
- Nos **óbitos de motociclistas** e ocupantes de automóveis, há maior envolvimento de **automóveis**, seguidos de caminhões;
- E, nos casos dos óbitos de ocupantes de veículos pesados, o caminhão destaca-se como o veículo mais presente.

Gráfico 6 – Interação dos modos de transporte

Número de óbitos por combinação de modos de transporte entre 2019 e 2024 no Estado de São Paulo

Modo de transporte da vítima fatal	Modo de transporte envolvido			
	Motocicleta	Automóvel	Ônibus	Caminhão
A pé	959	2.693	517	654
Bicicleta	197	613	138	196
Motocicleta	792	3.762	648	1.547
Automóvel	119	1.977	314	1.651
Ônibus	4	24	16	110
Caminhão	22	157	28	428

Fonte: Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025).

Ainda em relação a veículos motorizados, por meio dos dados do DETRAN-SP, é possível evidenciar a série histórica da frota desde 2018. No **Gráfico 7**, de pronto, é percebido o aumento geral da frota, com uma **variação entre o início e fim da série de 4,2 milhões** de veículos registrados.

Além disso, percebe-se que, em anos mais recentes, a variação de um ano para o outro tem aumentado, com o biênio de 2023-2024 sendo aquele em que houve a introdução do maior número de veículos.

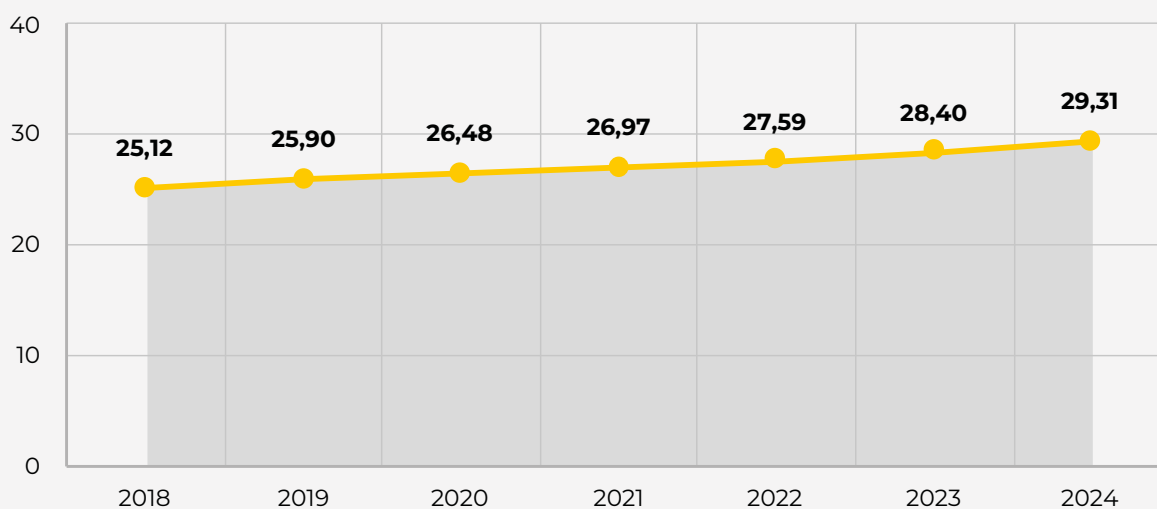
O crescimento da frota impacta significativamente no sistema viário, considerando a limitação desse espaço

para uso de um modo que demanda uma ocupação considerável, quando comparado ao sistema de transporte público coletivo ou dos modos a pé e bicicleta.

Para além do tamanho total da frota, destaca-se que a composição da frota, em termos percentuais, não sofreu alterações expressivas nesse período, conforme ainda os dados do DETRAN-SP. Entretanto, as **motocicletas e motonetas**, que representam cerca de 20% dos veículos, tiveram aumento de **4,59 milhões para 5,87 milhões** aproximadamente, ao passo em que **automóveis** foram de **15,78 milhões para 17,3 milhões**, com representatividade de 59% da frota.

Gráfico 7 – Evolução da frota no Estado

Número de veículos registrados (em milhões) por ano no Estado de São Paulo



Nota: A frota considerada não inclui as categorias: bonde, chassi plataforma, quadriciclo, reboque, semi-reboque, side-car, outros, trator esteira, trator rodas, e triciclo.

Fonte: DETRAN-SP (2025d).

Para além da quantidade, pode-se qualificar a informação vista anteriormente a partir da estratificação por faixa etária, de forma a compreender

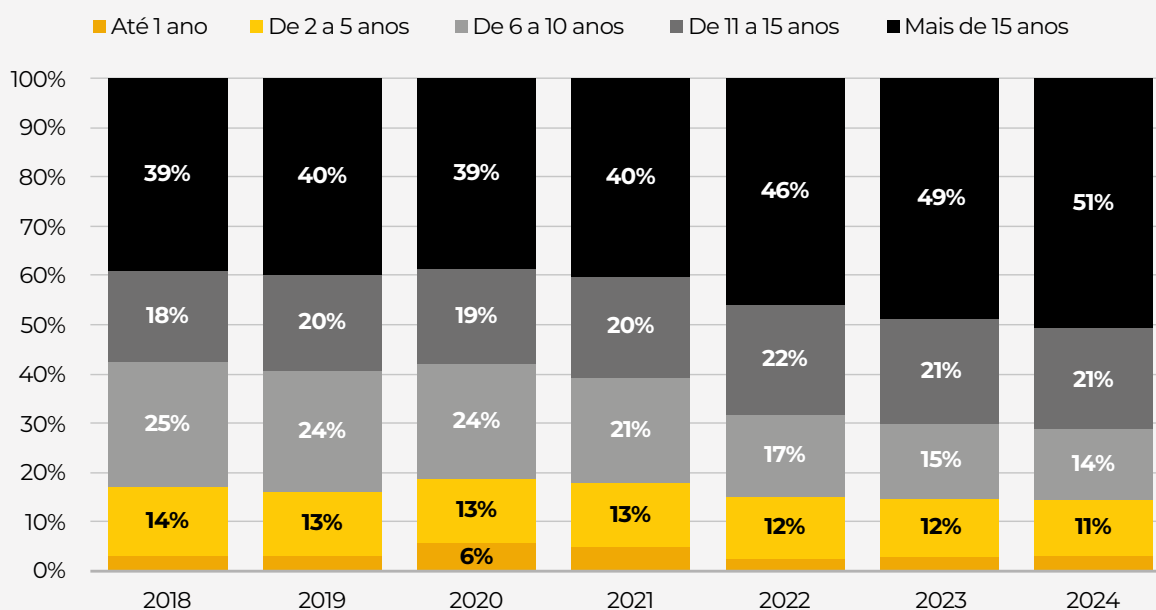
como a introdução de novos veículos e a retirada dos antigos de circulação interagem frente ao crescimento da frota no Estado.

No **Gráfico 8**, onde é disposta a distribuição da frota entre as faixas etárias, nota-se que, enquanto as faixas de até 1 ano, de 1 a 5, e de 11 a 15 mantiveram-se constantes ao longo dos seis anos analisados, houve um decréscimo da

representatividade dos **veículos entre 6 e 10 anos**, com uma **redução percentual de 11%**, e um **aumento de 12%** na participação **dos veículos com mais de 15 anos de idade**.

Gráfico 8 – Frota por faixa etária

Proporção de veículos por tipo por ano no Estado de São Paulo



Fonte: DETRAN-SP (2025d).

Dando continuidade à análise de mortalidade por modo de transporte, o **Gráfico 9** apresenta as **pirâmides etárias dos óbitos**, permitindo observar a distribuição por sexo e idade.

De forma geral, em praticamente todos os modos, há predominância de vítimas do sexo masculino, sendo a única exceção os ocupantes de ônibus, cuja distribuição é mais equilibrada entre homens e mulheres.

Ao observar cada grupo:

- **Pedestres:** entre as mulheres, destaca-se a faixa de **65 a 79 anos**; entre os homens, a predominância está entre **45 e 59 anos**;

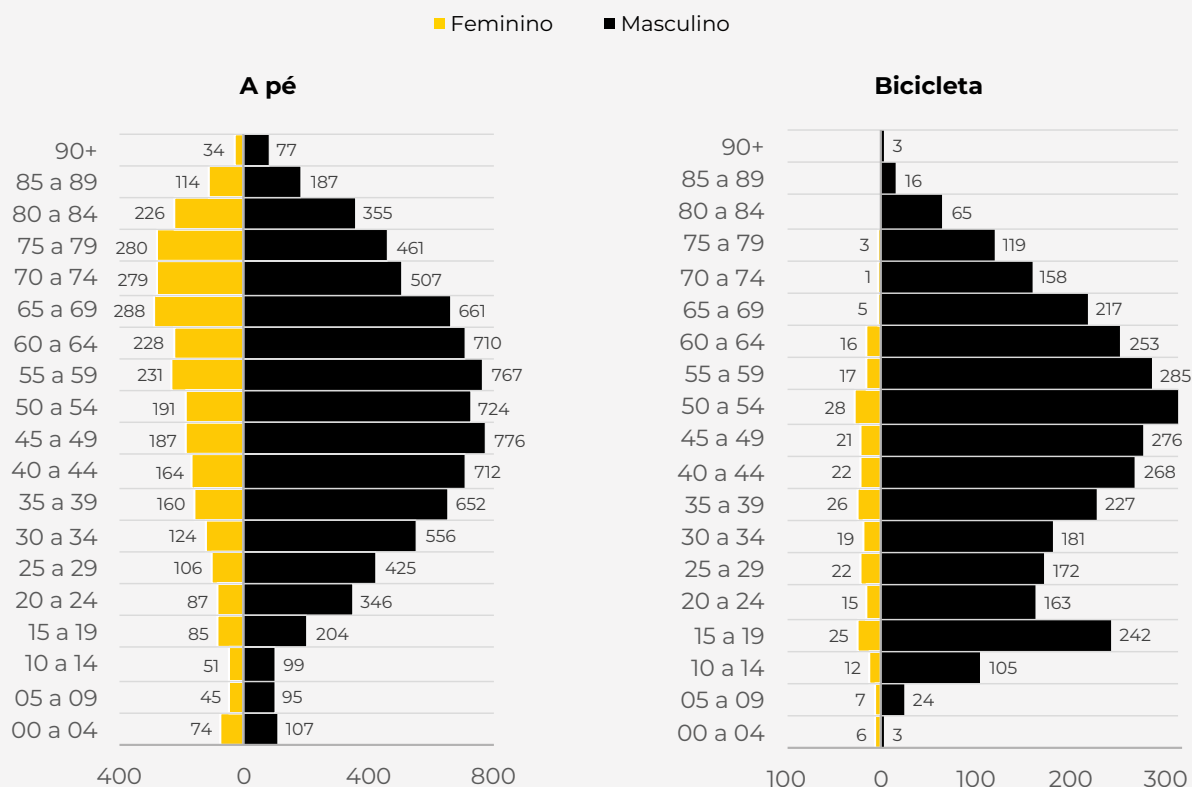
- **Motociclistas e ocupantes de automóveis:** apresentam distribuições semelhantes, tanto para homens quanto para mulheres, com maior incidência na faixa dos **20 a 24 anos**;

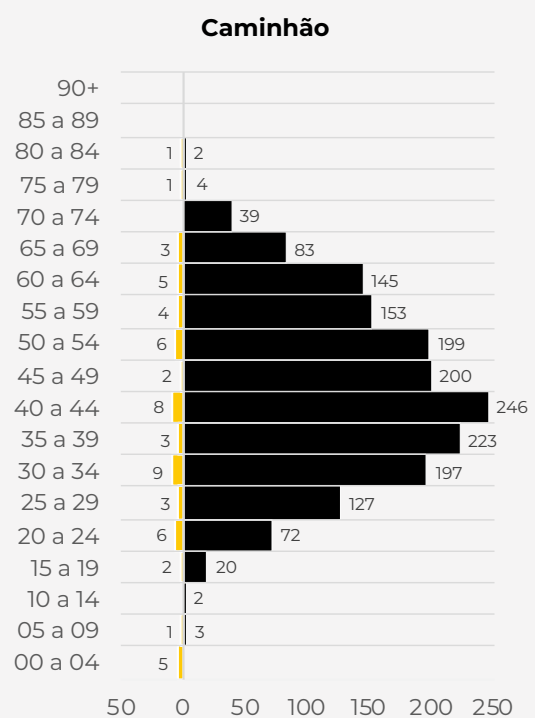
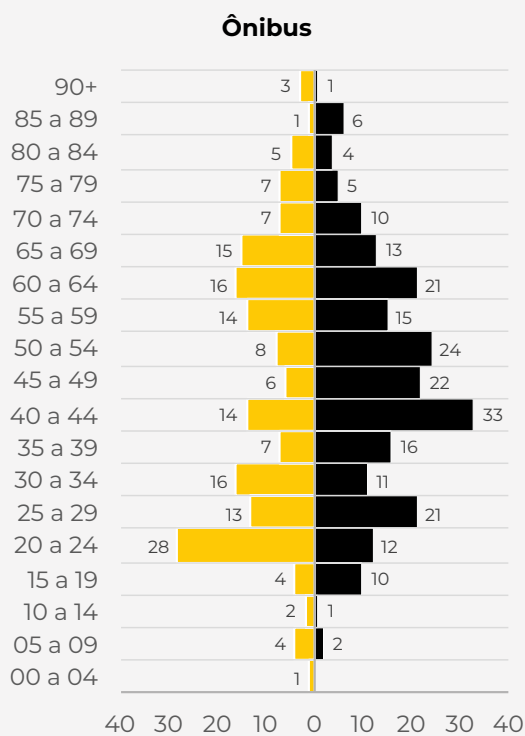
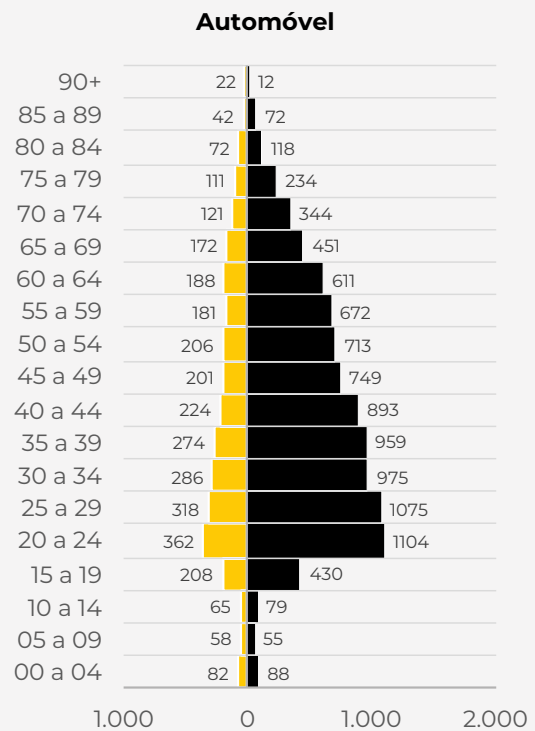
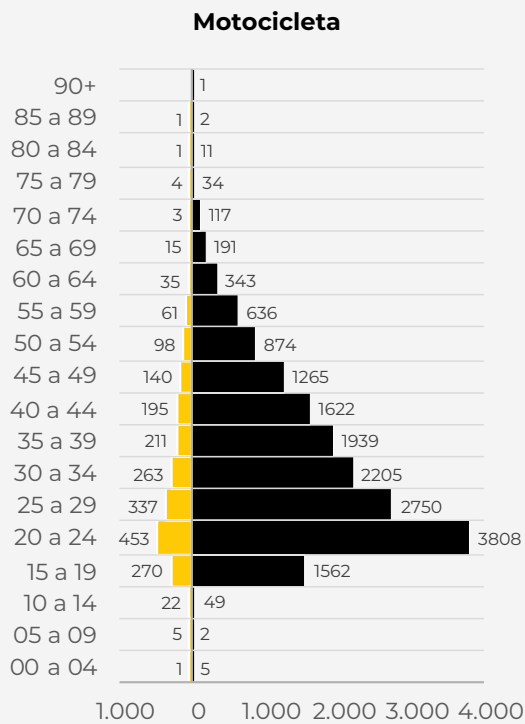
- **Ocupantes de ônibus:** os picos aparecem em idades distintas — para homens, entre **40 e 44 anos**; para mulheres, entre **20 e 24 anos**;

- **Caminhões:** mostram a discrepância mais acentuada entre os sexos, com forte concentração de óbitos de homens entre **40 e 44 anos**.

Gráfico 9 – Pirâmide etária dos óbitos

Número de óbitos por faixa etária e sexo por modo entre 2015 e 2024 no Estado de São Paulo





Fonte: Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025).

Como complemento ao perfil demográfico dos óbitos, a partir da série histórica de condutores habilitados no Estado, disposta no **Gráfico 10**, constata-se que o número de habilitados cresceu em **2,9 milhões entre 2015 e 2024**, crescimento de aproximadamente 13%.

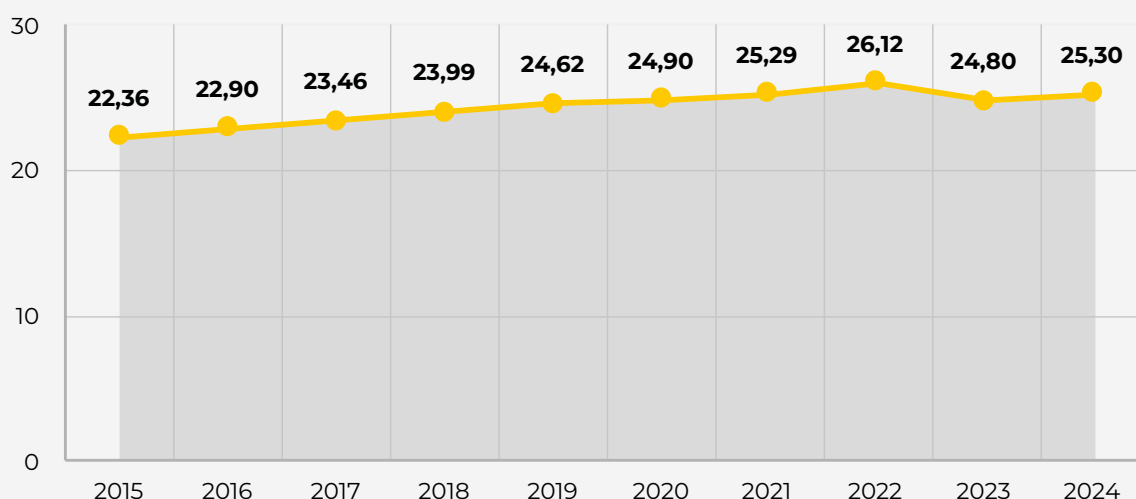
A título de comparação, é possível apontar que houve um aumento na taxa de habilitados em relação à população total, visto que, nesse mesmo período, **a população cresceu em apenas 4%**,

segundo a estimativa populacional gerada para o TCU pelo IBGE.

Esse aumento na taxa de habilitados por habitante, embora possa indicar maior acesso à mobilidade individual, também exige atenção sob a ótica da segurança viária, pois amplia o potencial de exposição a riscos de sinistros, especialmente em contextos urbanos com infraestrutura viária deficiente ou sem adequação ao volume crescente de condutores.

Gráfico 10 – Evolução de condutores habilitados no Estado

Número de condutores habilitados (em milhões) por ano no Estado de São Paulo



Fonte: DETRAN-SP (2025e).

Ao examinar a distribuição das habilitações por categoria, percebe-se, no **Gráfico 11**, que, ao longo de todos os anos, as categorias preponderantes foram as **B e AB**, com as suas participações aumentando ano a ano, alcançando, no ano de 2024, **52 e 36% respectivamente**.

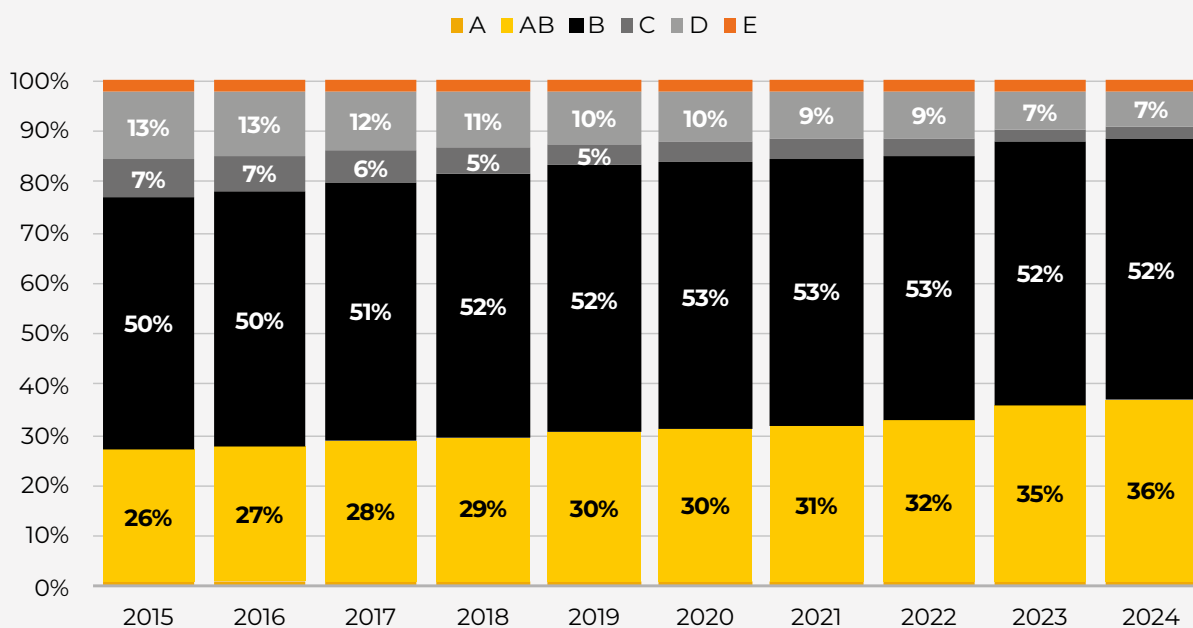
Além disso, é possível identificar que as categorias C e D têm apresentado redução no número de habilitados, com variações negativas em suas proporções em todos os anos, enquanto as demais não.

A queda no número de habilitações nas categorias C, D e E pode refletir transformações estruturais no setor de transporte de cargas e passageiros, como a precarização das condições de trabalho ou retração da atividade econômica.

Esses fatores podem afetar negativamente a segurança viária, ao reduzir a presença de condutores experientes ou ampliar as jornadas de trabalho daqueles ainda ativos.

Gráfico 11 – Habilitação por categoria no Estado

Proporção de condutores habilitados por categoria no Estado de São Paulo



Fonte: DETRAN-SP (2025e).



Comportamentos de risco

Outra disparidade percebida nos dados de sinistros no Estado é a ocorrência por dia da semana e período do dia, detalhada no **Gráfico 12**.

Percebe-se que, enquanto os sinistros leves ocorrem mais frequentemente entre 6 e 18 horas durante a semana, os **sinistros graves e fatais são mais recorrentes durante a noite e madrugada de sexta-feira, sábado e domingo**.

Gráfico 12 – Distribuição temporal dos sinistros

Sinistros por dia da semana e período do dia por severidade entre 2019 e 2024 no Estado de São Paulo

Sinistros fatais							
Madrugada	297	181	86	118	120	141	258
Manhã	203	176	142	143	150	165	197
Tarde	214	155	180	170	186	174	205
Noite	393	218	250	208	220	337	346
	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado

Sinistros graves							
Madrugada	446	249	161	159	177	204	363
Manhã	340	462	394	494	461	473	441
Tarde	489	537	524	505	508	571	573
Noite	635	435	436	447	498	693	725
	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado

Sinistros leves							
Madrugada	2.232	1.262	826	951	981	1.114	1.894
Manhã	2.198	4.563	4.504	4.653	4.596	4.472	3.456
Tarde	3.348	4.840	4.801	4.851	4.925	5.345	4.424
Noite	3.588	3.123	3.240	3.489	3.590	4.487	4.210
	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado

Nota: Os períodos do dia compreendem intervalos de seis horas cada, a saber: madrugada de 0 a 6 horas, manhã de 6 a 12, tarde de 12 a 18, e noite de 18 a 24. Os sinistros foram classificados conforme a gravidade da lesão mais grave entre as vítimas relacionadas no banco de dados do Infosiga.

Fonte: Infosiga (conforme publicação dos dados abertos de maio de 2025).

Fatores como a menor visibilidade e o sistema viário menos saturado podem estar associados a esse padrão, visto que tais condições favorecem a adoção de comportamentos de risco, como a combinação de álcool e direção e o excesso de velocidade.

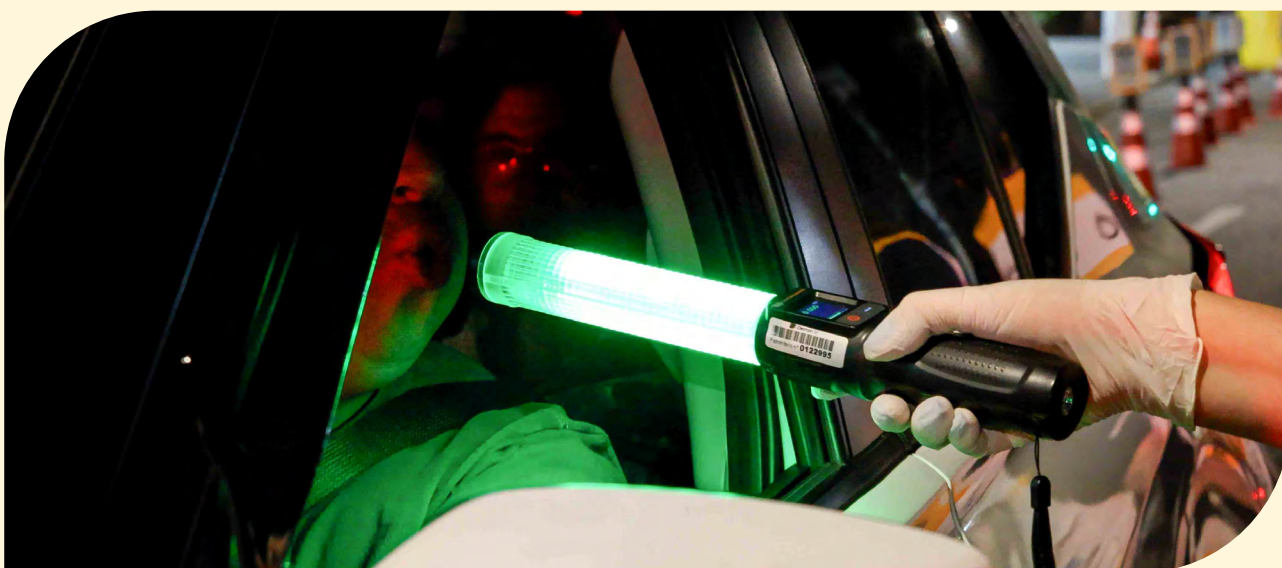
De forma a ilustrar a relação entre sinistralidade e más condutas no trânsito, o **Box 5** explora dados disponibilizados no Infosiga obtidos pelo cruzamento das bases de sinistros e infrações.

Box 5 - Sinistralidade e infrações de trânsito

A partir de setembro de 2025, o Infosiga passou a disponibilizar dados de condutores e veículos envolvidos em sinistros, e as autuações de risco que apresentavam em uma janela de 12 meses, antes da data da ocorrência. A classificação de autuações de risco é um agrupamento de autos de infrações que representam alguns dos principais fatores de risco para a segurança no trânsito, como: uso do celular ao conduzir, alcoolemia, avanço semafórico e excesso de velocidade.

Ao lado é apresentado um infográfico construído com base nas informações divulgadas pelo sistema. Por meio deste, é possível identificar que, no total, um quarto dos condutores envolvidos em sinistros foram autuados por comportamentos de risco.

Tal proporção se mantém ao diferenciar os condutores por tipo de veículo, com exceção de condutores de automóveis, para os quais a quantidade corresponde a um terço.



Sinistralidade e infrações de trânsito

Percentual de condutores sem e com autuações de risco e distribuição de condutores por tipo de autuação de risco

Condutores de motocicleta envolvidos em sinistros



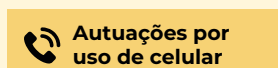
Condutores de automóvel envolvidos em sinistros



Condutores de ônibus envolvidos em sinistros



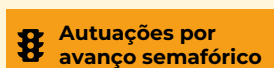
Condutores de caminhão envolvidos em sinistros



Autuações por uso de celular



Autuações por alcoolemia



Autuações por avanço semafórico



Autuações por excesso de velocidade

Fonte: Infosiga (2025).

Além disso, entre os tipos de autuações, o mais comum entre todos os condutores foram aqueles associados ao excesso de velocidade, sendo que, para condutores de automóveis, o segundo tipo mais comum são as de alcoolemia, e, para os demais, as de avanço semafórico.

Em relação às autuações por uso do celular, vale a ressalva que há uma maior dificuldade na fiscalização desse comportamento de risco, o que pode ser o motivo da menor expressividade desse tipo.

Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas

Ao longo do ano de 2025, o DETRAN-SP buscou identificar as diferentes ações e capacidades dos municípios paulistas no campo da segurança viária. Para isso, foi aplicado um formulário digital, composto por perguntas estruturadas em sete eixos centrais: Planejamento da Mobilidade Urbana; Infraestrutura Viária Segura; Gestão e Monitoramento de Dados; Fiscalização de Trânsito; Educação de Trânsito; Atendimento às Vítimas; e Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs).

O Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas insere-se no contexto do PSV-SP, apresentando um retrato das capacidades institucionais municipais para a formulação e implementação de ações em segurança viária a partir desses diferentes eixos. Trata-se de um complemento ao diagnóstico que consolidou os dados de sinistros e vítimas, e que agora busca evidenciar também a capacidade de resposta dos municípios, subsidiando o fortalecimento de políticas públicas estaduais e municipais.

Esta seção apresenta os resultados do diagnóstico, após a consolidação realizada a partir da obtenção das respostas de todos os municípios paulistas, objetivo alcançado em dezembro de 2025. Dessa forma, os quantitativos apresentados refletem as respostas coletadas de todos os 645 municípios paulistas.

Além disso, vale ressaltar que as informações coletadas são de caráter autodeclaratório, de forma que a fonte de informação é o próprio município, sem checagem cruzada com outras bases. Essa limitação, no entanto, não compromete a relevância do levantamento, mas indica a necessidade de análises complementares a partir de integrações futuras.

Resultados da pesquisa

Histórico e distribuição espacial das respostas obtidas através do formulário do diagnóstico

Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas

Planejamento da mobilidade urbana

Gestão e monitoramento de dados

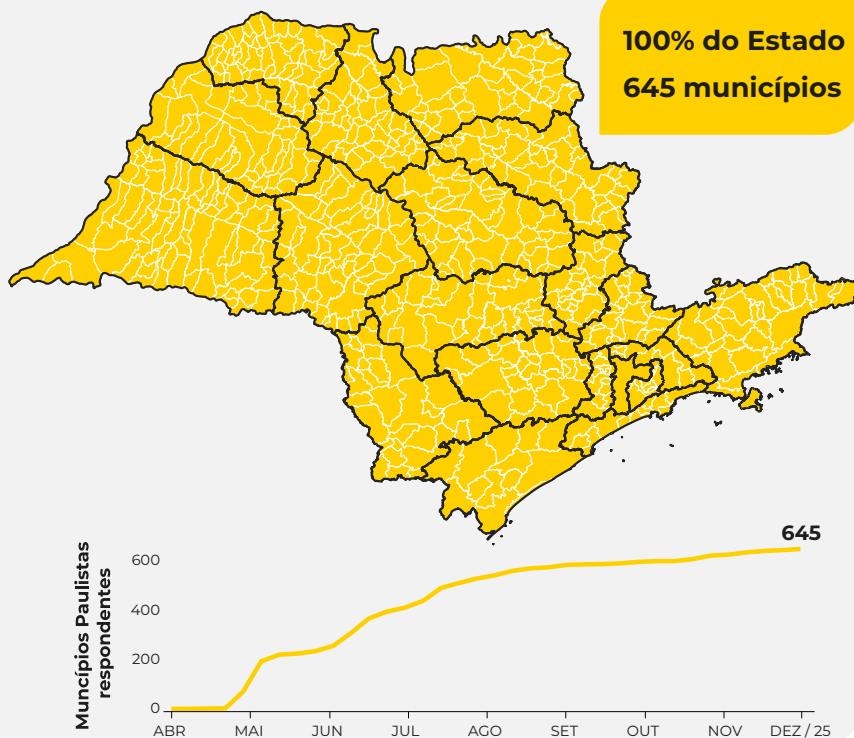
Infraestrutura viária segura

Educação de trânsito

Fiscalização de trânsito

JARI

Atendimento às vítimas



Nota: Número de respostas considerando intervalo de distribuição, de seis meses, conforme datas indicadas na ilustração.

Fonte: DETRAN-SP (2025f).

A partir da pesquisa, foi possível realizar uma reflexão em relação ao Plano Diretor e ao Plano de Mobilidade Urbana, instrumentos de garantia para um planejamento comprometido com a construção de cidades habitáveis e mais seguras. Para que cumpram esse papel, é indispensável que incorporem diretrizes de segurança viária, alinhadas às referências da Visão Zero e dos Sistemas Seguros, de modo a consolidar a segurança viária como pilar central.

A pesquisa revelou que **apenas 38% dos municípios declararam possuir Planos Diretores ou Planos de Mobilidade que contemplam diretrizes de segurança viária**. Esse dado evidencia que, para a maioria, a segurança viária ainda não está institucionalizada em seus principais instrumentos de planejamento. Por consequência, 62% dos municípios ainda precisam ser sensibilizados para o tema, seja porque possuem planos sem diretrizes específicas, ou porque ainda não aprovaram seus planos.

Além da existência ou não dos planos e da simples menção a conceitos de segurança viária nesses instrumentos, a qualidade das diretrizes também se apresenta como um aspecto central de análise.

Constatou-se que **35% dos municípios não desenvolveram políticas específicas voltadas aos modos ativos**, como pedestres e ciclistas, o que evidencia a manutenção da priorização do automóvel no planejamento urbano.

Para além do planejamento, a pesquisa também avaliou a capacidade dos municípios de concretizar suas diretrizes em medidas de engenharia voltadas para o espaço urbano. Os resultados indicaram que **64% dos municípios não desenvolvem ações de intervenção em segurança viária**, enquanto outros **20% relataram impedimentos para sua execução plena**. As principais dificuldades apontadas estão associadas à dependência de outras obras, limitações orçamentárias, entraves contratuais ou restrições técnicas e de capacidade instalada.

Outro ponto essencial para qualificar a segurança viária no Estado diz respeito ao uso de dados e evidências na formulação e no monitoramento das políticas públicas. No entanto, a pesquisa apontou que apenas **38% dos municípios informaram utilizar dados** nos processos de planejamento e/ou monitoramento das ações de segurança viária.

Adiante, o fator humano, por ser a parcela mais complexa do trânsito, coloca a educação em um papel central na promoção da segurança viária. O diagnóstico, entretanto, revelou deficiências estruturais significativas: apenas 77 municípios indicam possuir profissionais responsáveis pela área, 42 relataram contar com departamentos

dedicados e somente 10 disseram dispor de escolas públicas de trânsito. **Assim, 81% dos municípios não possuem nenhum desses recursos institucionais.**

No campo das campanhas educativas voltadas ao público geral, **menos da metade dos municípios (46%) relataram realizar alguma iniciativa**, mas, em sua maioria, de forma pontual e sem planejamento contínuo. Complementarmente, apenas 15% disseram que publicam dados em suas campanhas, 30% que integram campanhas a ações de fiscalização e 39% que abordam diretamente fatores de risco no trânsito.

A fiscalização constitui um eixo essencial da segurança viária, pois atua diretamente na correção de comportamentos de risco e na garantia do cumprimento das normas de trânsito. Os resultados, contudo, revelaram fragilidades significativas: **17% dos municípios apontaram que não dispõem de equipes próprias nem mantêm convênios** que supram essa função com o DETRAN-SP ou com a Secretaria de Segurança Pública. Essa limitação compromete a capacidade local de coibir práticas inseguras e reduzir a ocorrência de sinistros.

De forma geral, os resultados reforçam a necessidade de articular o planejamento urbano e a segurança viária como dimensões inseparáveis, de modo que avancem conjuntamente no processo de qualificação dos territórios e na construção de cidades mais seguras e sustentáveis. Pretende-se construir uma rotina de atualização dessas informações, a fim de constituir uma série histórica sobre segurança viária no Estado, capaz de subsidiar políticas públicas mais consistentes, orientadas por evidências e focadas na preservação de vidas.

O fortalecimento das capacidades municipais, aliado a uma gestão baseada em evidências, constitui condição essencial para que São Paulo avance na redução de mortes e lesões no trânsito, reafirmando a segurança viária como um direito coletivo e um compromisso permanente do poder público.

Síntese do diagnóstico

A partir dos dados apresentados, como principais conclusões a respeito da segurança viária no Estado de São Paulo, aponta-se:

- Piora no desempenho da segurança no período pós-pandemia;
- Pressão considerável da sinistralidade sobre equipamentos de saúde e economia em geral;
- Necessidade de adotar medidas alinhadas com as realidades locais, de municípios de diferentes portes;
- Aumento da sinistralidade em estradas e rodovias;
- Atenção sobre motociclistas devido à alta representatividade entre os óbitos;
- Fins de semana e os períodos da noite e da madrugada como focos de fatalidades.



Estrutura das metas

Com foco na reversão do cenário estadual apresentado no capítulo anterior, o PSV-SP pretende organizar as metas do Estado em **três níveis** complementares que permitem acompanhar desde a execução das ações até o impacto final sobre a preservação de vidas no trânsito.

Metas de impacto

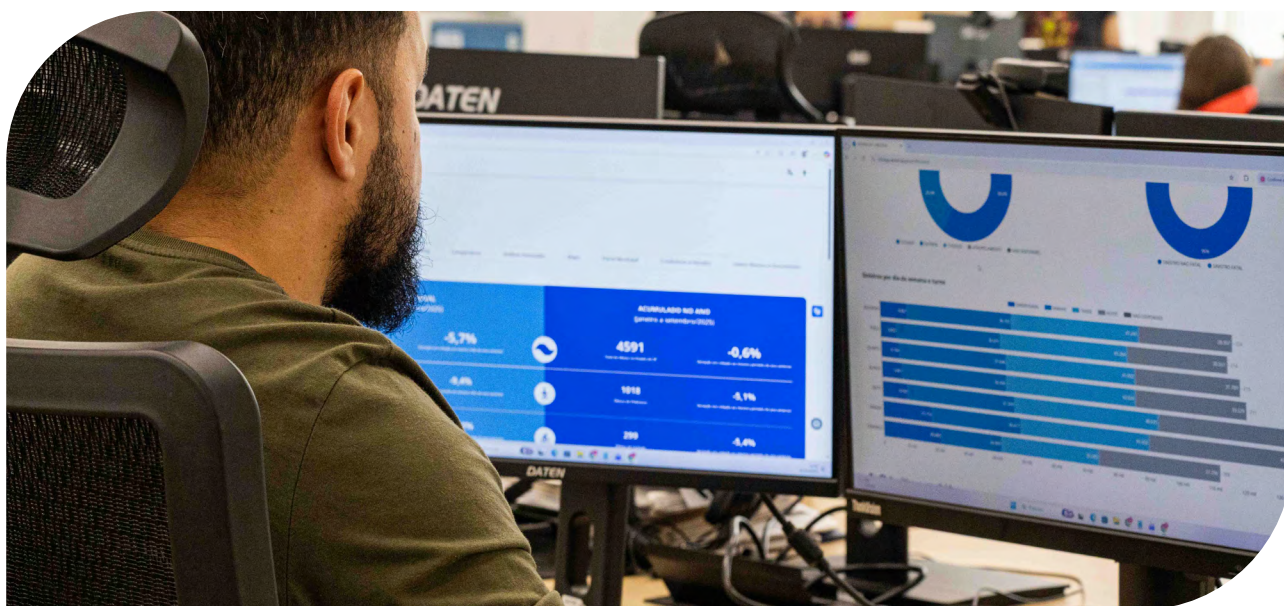
Mensuram os efeitos finais da política em termos de vidas preservadas:

Meta principal (2030): reduzir pela metade as mortes no trânsito, em alinhamento com a ONU e o PNATRANS.

Meta de consolidação (2035): manter reduções sustentadas como política de Estado.

Metas específicas:

- Redução da mortalidade total (óbitos por 100 mil habitantes);
- Redução da mortalidade em vias urbanas;
- Redução da mortalidade em rodovias;
- Redução da mortalidade de pedestres;
- Redução da mortalidade de ciclistas;
- Redução da mortalidade de motociclistas;
- Redução da mortalidade de ocupantes de automóveis;
- Redução da mortalidade de ocupantes de caminhão;
- Redução da mortalidade de ocupantes de ônibus.



Metas de desempenho

Avaliam mudanças intermediárias que indicam se o plano está avançando na direção correta, atuando sobre fatores de risco e exposição. **Essas metas estão diretamente associadas aos objetivos estratégicos de cada eixo, expressando o desempenho do plano em termos de gestão, financiamento, dados, educação, comunicação, fiscalização, infraestrutura e atendimento às vítimas.**

Exemplos incluem:

- Municípios com Plano ou Estratégia Abrangente de Segurança Viária vigente;
- Uso do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito na coleta de dados de sinistros de trânsito com vítimas pelos órgãos da segurança pública;
- Projetos de desenho viário seguro na malha urbana apoiados ou executados pelo Estado localizados em pontos críticos ou de alto risco de sinistralidade;
- Variação do interesse dos jovens em segurança viária antes e depois das ações de sensibilização;
- Recordação (recall) da campanha principal do ano pelo público-alvo;
- Intensidade da fiscalização de alcoolemia;
- Veículos envolvidos em sinistros graves ou fatais com histórico de sinistro prévio ou condenação técnica/estrutural;
- Variação no tempo médio de resposta ao atendimento a traumas em rodovias estaduais concessionadas.

Metas de implementação

Mensuram se as **ações previstas foram efetivamente executadas** dentro dos prazos e com a cobertura esperada:

- Estão vinculadas aos **produtos** estabelecidos em cada ação do plano, permitindo o acompanhamento do ritmo de execução e da entrega dos resultados esperados.
- Serão apresentadas na **matriz de ações** de cada eixo, quantificadas, com definição de responsáveis e prazos.

***Monitoramento,
indicadores e
avaliação***

4.

4. Monitoramento, indicadores e avaliação

Para garantir a efetividade do PSV-SP, é necessário o monitoramento contínuo, que permita avaliações e ajustes quando necessário. Experiências internacionais demonstram que planos de segurança viária bem-sucedidos são aqueles tratados como **políticas públicas cíclicas e contínuas**, e não como iniciativas pontuais.

No PSV-SP, esse ciclo traduz o funcionamento de uma **política de Estado orientada por evidências**, estruturada em etapas integradas de formulação, decisão, implementação e avaliação contínua. Cada fase se apoia na anterior e retroalimenta a seguinte, assegurando aprendizado institucional permanente e atualização constante das metas e ações.

Ciclo da política de segurança viária do Estado de São Paulo: PSV-SP



Fonte: Adaptado de Jannuzzi, Paulo de Martino (ENAP, 2018).

Identificação do problema e definição de agenda

- Levantamento e análise dos problemas de segurança viária com base em evidências
- Priorização de fatores de risco e grupos vulneráveis
- Inclusão do tema na agenda estadual e municipal como prioridade de governo

Formulação da política

- Definição dos objetivos estratégicos, metas e ações do PSV-SP, integrando eixos temáticos e áreas transversais
- Construção participativa e intersetorial, com base em boas práticas e evidências nacionais e internacionais

Tomada de decisão

- Deliberação nas instâncias de governança e pactuação entre órgãos estaduais e municipais
- Priorização de ações e alocação de recursos conforme custo-efetividade e risco viário

Implementação

- Execução articulada das ações do PSV-SP em escala estadual e municipal
- Apoio técnico e financeiro do Estado com acompanhamento de produtos e metas de implementação

Avaliação

- Monitoramento contínuo de indicadores de impacto, desempenho e implementação.
- Revisão periódica das metas e das estratégias com base no resultados e evidências
- Realimentação do ciclo para melhoria contínua da política pública

Esse ciclo parte do reconhecimento dos **principais desafios da segurança viária** — as mortes e lesões no trânsito, as desigualdades territoriais, a baixa coordenação institucional e o uso ineficiente de recursos — e organiza o processo de resposta do Estado a esses problemas.

Ele orienta desde a **identificação dos problemas e definição de prioridades**, passando pela **formulação e pactuação das estratégias**, pela **tomada de decisão**

nas instâncias de governança (SISTRAN-SP, Comitê Gestor e órgãos parceiros), até a **implementação articulada e a avaliação periódica dos resultados**.

Dessa forma, o monitoramento e a avaliação deixam de ser etapas finais e passam a constituir **partes estruturantes do PSV-SP**, garantindo que o plano se mantenha vivo, transparente e alinhado à meta principal: salvar vidas e consolidar a segurança viária como uma política permanente do Estado de São Paulo.

Indicadores para monitoramento

O PSV-SP será monitorado a partir de três tipos de indicadores, diretamente conectados às metas apresentadas no capítulo anterior:

- **Indicadores de impacto:** medem a redução de mortes e lesões graves, e o número de vidas salvas, permitindo avaliar o alcance das metas principais do plano.
- **Indicadores de desempenho:** acompanham as mudanças intermediárias que indicam se o plano está avançando na direção correta. Estão **diretamente vinculados aos objetivos estratégicos de cada eixo**, expressando o desempenho de todas áreas de atuação do plano. Eles demonstram se as estruturas institucionais e as políticas públicas

de segurança viária estão sendo fortalecidas.

- **Indicadores de implementação:** verificam se as ações previstas foram executadas conforme o planejado — como integração de bancos de dados, estudos técnicos, elaboração de diretrizes de desenho viário, fiscalização, capacitações, campanhas e programas educativos, formalização de acordos e parcerias, criação de protocolos de atendimento às vítimas — e permitem acompanhar a entrega dos produtos e metas de execução.

Esses indicadores devem ser monitorados periodicamente, com transparência para gestores, municípios e todos os setores da sociedade.

Priorização de ações

Nem todas as ações têm o mesmo potencial de salvar vidas. Por isso, o PSV-SP estabelece critérios claros de priorização, para que recursos e esforços sejam direcionados de forma estratégica:

- **Eficácia comprovada:** dar prioridade a medidas que já possuem evidências comprovadas de redução de mortes e lesões graves, no Brasil e em outros países. Intervenções de moderação de tráfego, travessias elevadas, requalificação de cruzamentos e zonas 30, por exemplo, têm impacto consistente.
- **Custo-efetividade:** considerar o quanto cada medida salva de vidas em relação ao investimento necessário. Muitas vezes, soluções simples e de baixo custo geram resultados mais expressivos do que grandes obras viárias.
- **Foco em usuários vulneráveis:** pedestres, ciclistas e motociclistas são as principais vítimas de sinistros fatais e lesões graves no trânsito. Ações que protejam esses grupos devem estar no topo da lista de prioridades.

- **Crítérios técnicos de risco:** além do histórico de sinistros, devem ser considerados fatores como volume de tráfego, presença de escolas, hospitais e áreas de grande circulação de pedestres e ciclistas. Locais com predominância de fatores de risco devem receber atenção imediata.

- **Escalabilidade e replicabilidade:** priorizar soluções que possam ser aplicadas em larga escala e replicadas em diferentes contextos e municípios.

Esses critérios dão ao gestor público

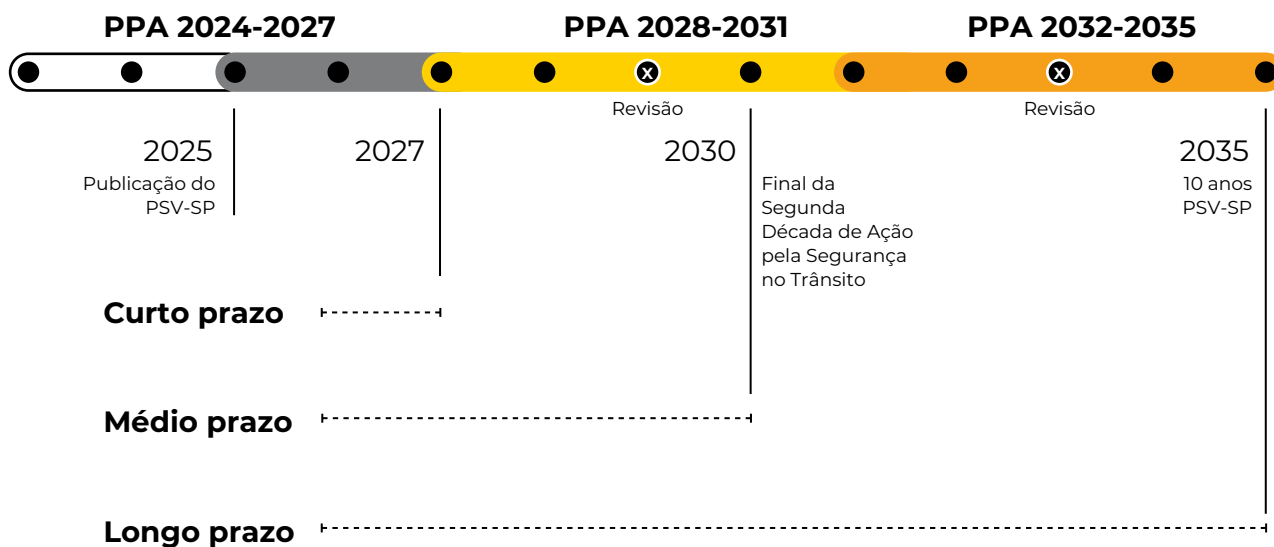
um raciocínio claro sobre o que priorizar primeiro:

Ações mais eficazes e custo-efetivas, voltadas aos mais vulneráveis, nos locais de maior risco e que possam ser replicadas em diferentes contextos.

Fases de Implementação do Plano (2025–2035)

Para ter impacto real e duradouro, a implantação, o monitoramento e as metas do PSV-SP precisam estar incorporados aos **planos plurianuais (PPA)** e ao **orçamento do Governo do Estado de São Paulo**, assim como no

planejamento dos municípios que se comprometam com o plano. A segurança viária deve deixar de ser tratada como ação pontual para se tornar **prioridade estratégica de Estado**. Por isso, três fases são previstas para o **PSV-SP**:



- **Curto Prazo (2025–2027):** alinhado ao PPA 2024-2027, o foco estará na consolidação da governança do plano, na implementação de ações urgentes e no desenvolvimento de projetos-piloto que servirão de referência para as etapas seguintes.
- **Médio Prazo (2028–2030):** alinhado ao PPA 2028-2031, será o momento de intensificar as ações em escala ampliada, buscando o cumprimento

da meta de reduzir em 50% as mortes e lesões, em consonância com o prazo da Segunda Década de Ação da ONU.

- **Longo Prazo (2031–2035):** alinhado ao PPA 2032–2035, esta fase terá como prioridade consolidar e aprofundar as políticas de segurança viária, de modo a posicionar São Paulo como referência nacional e internacional na abordagem de Sistema Seguro e na Visão Zero.

Revisão periódica

O PSV-SP passará por **avaliações intermediárias**, com revisões mais amplas a cada quatro anos, coincidindo com os ciclos de planejamento do Estado. A primeira **avaliação de meio termo ocorrerá em 2027**, e a **revisão geral do plano, em 2029**, estará estimando os avanços junto à meta global de redução de 50% das mortes no trânsito. **Em 2033**, o PSV-SP atravessará uma **revisão final**, equivalente ao meio da terceira gestão estadual pós constituição do PSV-SP, considerando o maior nível de maturidade das ações em segurança viária.

Essas revisões permitirão atualizar metas, aperfeiçoar indicadores e redirecionar ações com base nas evidências obtidas. Esse importante processo de revisão **garante a vitalidade, efetividade e alinhamento contínuo do plano às políticas de Estado e às metas internacionais de segurança viária.**

**Governança
do PSV-SP**

5.

5. Governança do PSV-SP

A governança do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo é o que garante que as ações sejam coordenadas, integradas e sustentadas ao longo do tempo. Ela define responsáveis, **quem faz o quê**, como se dá a articulação entre as instituições e de que forma será assegurado o compromisso político e técnico com a preservação da vida.

As instâncias formais de coordenação e orientação do PSV-SP são compostas por dois ambientes principais: **1. o Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo (SISTRAN-SP)** e **2. o Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo**. Essas duas instâncias estão articuladas no âmbito do **eixo estrutural de Gestão da Segurança Viária**, que apresenta ações objetivas propostas a fim de garantir a viabilidade do Plano como estratégia de Estado, coordenada e sustentável ao longo do tempo.

Instâncias formais

Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo

O Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo (**SISTRAN-SP**) é, por natureza, o ambiente adequado para o desenvolvimento deste plano, não apenas por sua constituição interinstitucional e colaborativa, mas pela própria competência² de proposição deste instrumento de planejamento.

Instância de **cooperação e mobilização** sobre o tema da segurança viária no Estado, o Sistema reúne os órgãos estaduais que têm competência direta ou

indireta sobre o trânsito e a mobilidade, municípios, órgãos e entidades federais, e representantes da sociedade civil, incluindo pesquisadores e especialistas. Importa perceber que, a partir de uma abordagem de sistemas seguros, a segurança no trânsito é tratada como um tema **transversal**, em que saúde, educação, transporte, urbanismo, meio ambiente, desenvolvimento econômico, segurança pública, tecnologia, fiscalização e conformidade normativa incidem diretamente.

² Determinado pelo Decreto nº 68.347/2024.

Por sua atuação estruturante no desenvolvimento do PSV-SP, o SISTRAN envolveu diversos atores os quais contribuíram com o plano trazendo sua competência técnica e perspectiva. Foram **19 entes da administração estadual**, além de integrantes do **Conselho Estadual de Trânsito** e de sua **Câmara Especial de Assessoramento do Plano Estadual de Segurança Viária - CEAPESV**.

Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero

A partir da adesão ao SISTRAN-SP, faz-se importante a existência de um ambiente de compartilhamento de desafios e soluções, e estimular cooperação entre municípios e Governo Estadual. Por isso, a **Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero** será um espaço de mobilização e de atuação integrada, capacitação e evolução para

Um ambiente de desenvolvimento plural como o SISTRAN é o fator determinante da constituição do PSV-SP de fato como um plano integrado de Estado, muito além das capacidades de qualquer plano técnico setorial.

consolidar uma cultura de valorização da vida, colocando a segurança viária no centro da agenda municipal. Como forma de reconhecimento, o **selo Visão Zero** será conferido às instituições que demonstrarem compromisso e avanços concretos rumo à meta de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Comitê Executivo do PSV-SP

O Comitê Executivo³ do PSV-SP foi idealizado com o objetivo de coordenar o processo de elaboração do plano, garantindo sua condução técnica, política e intersetorial, e o engajamento ativo de todos os entes envolvidos no processo. Sua atuação demonstrou o **comprometimento do Estado de São Paulo com a Segurança Viária**, tanto pela transversalidade de sua composição quanto pela abrangência de sua missão de assegurar uma construção colaborativa e fundamentada em evidências.

Coube a esta instância **acompanhar o desenvolvimento do plano** e deliberar sobre seus avanços, **mobilizar os**

participantes dos grupos de trabalho de seus respectivos órgãos e **garantir o engajamento político e técnico** das áreas envolvidas. Com o encerramento da etapa de elaboração, o Comitê Executivo cumpre seu papel estruturante, abrindo caminho para a fase de implementação e monitoramento das ações previstas no PSV-SP.

3 Instituído dentre os membros natos do SISTRAN-SP, o Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo é composto pelos secretários executivos da Secretaria de Gestão e Governo Digital; da Casa Civil; de representantes da Secretaria de Segurança Pública, de Educação, de Saúde, pelo Diretor de Operações Viárias do DER-SP e pelo presidente do DETRAN-SP.

Liderança técnica do DETRAN-SP

O **DETRAN-SP**, enquanto integrante do SISTRAN-SP e por meio da **Diretoria de Segurança Viária (DSV)**, exerce a **liderança técnica e operacional** de elaboração do plano. Cabe ao DETRAN-SP traduzir as diretrizes do plano em parâmetros técnicos, coordenar dados e

evidências, oferecer apoio metodológico aos municípios e garantir que a segurança viária esteja incorporada como prioridade transversal nas políticas públicas estaduais.

Comitê Gestor do PSV-SP

A instituição do Comitê Gestor do PSV-SP configura-se como uma das ações previstas no próprio plano e será encaminhada a partir de sua publicação. Esta instância terá **papel estratégico** na **consolidação da governança** da segurança viária no Estado, assegurando o **acompanhamento da implementação**,

a validação dos resultados e o fortalecimento da corresponsabilidade entre os órgãos envolvidos. Sua criação representa a transição do processo de elaboração para o de execução, consolidando o compromisso do Estado de São Paulo com a gestão contínua e integrada da política de segurança viária.

Estratégias e mecanismos complementares

O papel do Governo do Estado na agenda da segurança viária

- **Promotor:** executa diretamente ações de segurança viária, como intervenções em rodovias estaduais, campanhas de comunicação pública, operações de fiscalização e atendimento às vítimas.
- **Articulador:** integra diferentes secretarias e órgãos estaduais, além de articular com outras esferas de governo (municípios e União),

para alinhar políticas, compartilhar responsabilidades e potencializar resultados.

- **Indutor:** oferece apoio técnico e financeiro aos municípios, estabelece parâmetros mínimos e incentiva a adoção da segurança viária como prioridade local, reduzindo desigualdades regionais e ampliando boas práticas.

SISTRAN-SP como instância coordenadora da política estadual de segurança viária

O fortalecimento do SISTRAN-SP como instância coordenadora da política estadual de segurança viária permitirá consolidar uma **estrutura de governança integrada, responsável por articular ações entre órgãos estaduais, municípios e sociedade civil**. Com base em instrumentos normativos e operacionais, o SISTRAN-SP coordenará a implementação, o monitoramento e a revisão periódica do Plano de Segurança

Viária do Estado, garantindo coerência entre estratégias, investimentos e resultados. A instituição de seu regimento interno, o lançamento de um portal público de monitoramento e a realização periódica de reuniões fortalecerão a transparência e o engajamento dos diversos atores, contribuindo para a consolidação de uma cultura estadual orientada à preservação da vida.

Infosiga como sistema de gestão da segurança viária no Estado

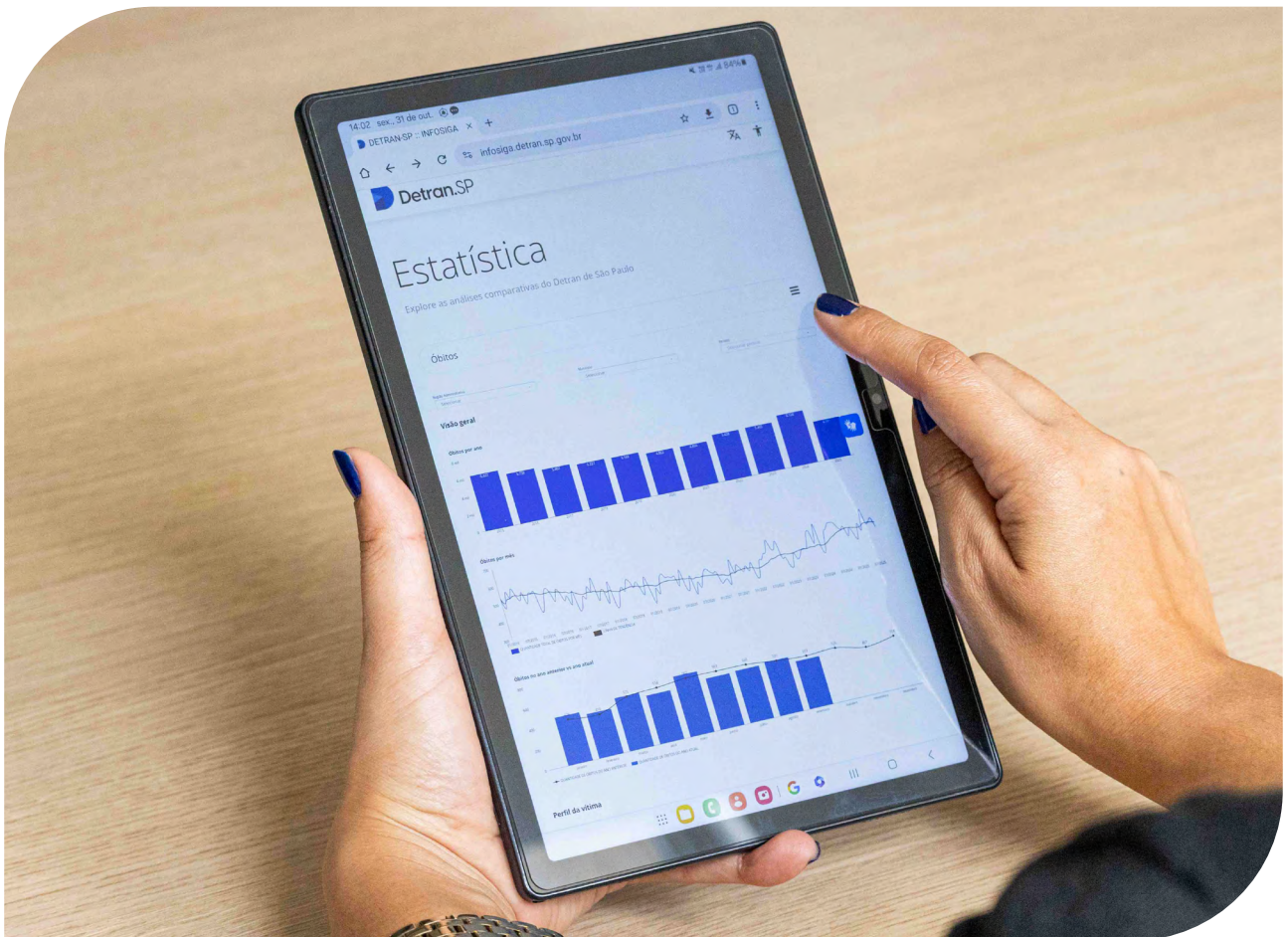
O Infosiga será consolidado e aprimorado como o **principal sistema de gestão da segurança viária no Estado, ampliando sua função para além do monitoramento de sinistros**. A plataforma passará a integrar dados de trânsito, saúde, fiscalização e infraestrutura, conectando bases estaduais, municipais e federais de forma automatizada e segura. Com

novos módulos temáticos e protocolos de governança, o Infosiga permitirá o acompanhamento contínuo das ações do PSV-SP, a análise de resultados e a promoção da transparência e da cooperação entre instituições. Evoluirá, assim, como ferramenta estratégica para orientar decisões, fortalecer a cultura de segurança viária e reconhecer avanços em todo o território paulista.

Mecanismos de financiamento

A sustentabilidade do plano depende de garantir recursos estáveis e previsíveis. Os valores arrecadados com multas de trânsito estaduais devem ser aplicados em ações eficazes de educação, fiscalização, engenharia e sinalização, sempre priorizando medidas com maior impacto na preservação de vidas. Além disso, a segurança viária precisa estar incorporada ao orçamento do Governo do

Estado como política pública permanente. **Investir em prevenção significa não apenas salvar vidas, mas também reverter os elevados custos dos sinistros e vítimas** — em saúde, previdência e produtividade — em benefícios duradouros para a sociedade e para os cofres públicos, com alto retorno social e econômico.



**Construção
do Plano**

6.

6. Construção do Plano

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo foi elaborado por meio de um processo colaborativo e participativo, conduzido principalmente em **oficinas temáticas**. Essas oficinas foram estruturadas a partir dos **oito eixos de atuação do plano**, cada um deles contando com um **grupo de trabalho (GT)** específico, formado por membros do DETRAN-SP e de outras secretarias e órgãos estaduais que incidem diretamente naqueles temas.

O processo foi organizado em etapas. Primeiramente, foi realizada a **sensibilização**, com foco em apresentar a abordagem de Sistema Seguro e envolver as instituições no compromisso com a preservação da vida. Em seguida, foram conduzidas oficinas para **definição de objetivos estratégicos dos eixos e mapeamento de ações**, em que cada secretaria e órgão registrou suas

iniciativas já existentes por meio de formulários oficiais. Esse levantamento permitiu consolidar todas as políticas e programas em andamento que incidem na segurança viária. A terceira etapa foi a de **proposição de novas ações**, na qual os GTs identificaram lacunas, discutiram prioridades e apresentaram propostas a serem incorporadas ao plano. Por fim, foram conduzidas oficinas de **detalhamento das ações**, com a definição de produtos, responsáveis e metas.

Integraram os grupos de trabalho mais de 220 profissionais, representando 27 instituições, o que garante diversidade de visões e competências no processo de construção do plano. Além de sua conexão permanente, que possibilita contribuições assíncronas, a realização desta série de atividades contou com a contribuição direta de cerca de 300 pessoas.



Oficina com Grupo de Trabalho de Educação.

Crédito: BIGRS.

Para fortalecer a legitimidade institucional, foi criado o **Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária**, composto por secretários executivos do Governo do Estado, além do presidente do SISTRAN-SP e do presidente do

DETRAN-SP. O Comitê teve como funções **acompanhar a elaboração do plano, deliberar sobre seus avanços e mobilizar os representantes dos GTs** em seus respectivos órgãos, garantindo engajamento político em alto nível.



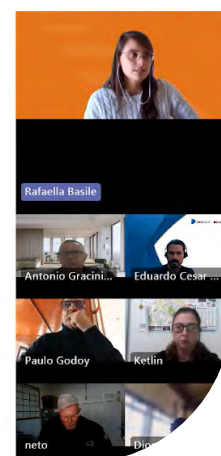
Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo durante reunião do SISTRAN-SP.

Crédito: DETRAN-SP.

A fim de tornar o plano mais inclusivo na captação de preocupações regionais, foram realizadas duas atividades destinadas a integrar os municípios nesta construção. A primeira teve caráter expositivo e de apresentação da realidade da segurança viária no Estado, assim como as propostas de estratégias para vencer este desafio. Em seguida, foi promovida uma **oficina online e interativa**, com a participação

de gestores municipais, para sensibilizar, acolher necessidades específicas e abrir um espaço de diálogo contínuo. Cada uma dessas atividades contou, em média, com a presença de cerca de 330 representantes de municípios paulistas, marco inicial de uma troca institucionalizada no âmbito do SISTRAN-SP, que passa a ter a **agenda da segurança viária** como pauta estruturante entre Estado e municípios.

1. Compartilhe em **uma palavra** suas expectativas em relação ao **apoio do Estado** para sua melhorar a **segurança viária** no seu município:



Oficina de engajamento com os municípios paulistas, realizada em 8 de agosto de 2025.

Crédito: SISTRAN-SP.

Participação de jovens

De forma inédita, o processo de construção do PSV-SP contou também com a **participação de jovens**, em uma experiência piloto realizada em parceria com o Unicef. No final de 2024, oficinas foram conduzidas em cidades da região metropolitana e do interior do Estado, em um formato experimental que buscou compreender como esse público percebe o trânsito, a mobilidade e os riscos do dia a dia. Essa iniciativa representa um passo inovador na elaboração de políticas públicas de segurança viária, ao reconhecer que os jovens não são apenas vítimas em potencial, mas também atores fundamentais na construção de uma nova **cultura de proteção da vida**.

A participação de **79 jovens entre 15 e 24 anos** de Santo André, Campinas, São Carlos e Mogi Mirim revelou o interesse e engajamento desse grupo no tema da segurança viária, com diversas ideias de ações para garantir sua segurança nas vias, avaliadas e incorporadas

neste plano. Entre elas, destacam-se melhorias na infraestrutura urbana, como calçadas, travessias, ciclofaixas e ciclovias, revisão da sinalização de vias com enfoque inclusivo, aumento da fiscalização em locais de maior risco, e uso de tecnologia. Também foram citadas campanhas de sensibilização, uso de influenciadores e mídias sociais, e oficinas interativas que simulam os impactos de comportamentos de risco. Por fim, o grupo enfatizou a importância de ampliar e qualificar o transporte público, especialmente à noite, para reduzir comportamentos de risco ligados à falta de opções seguras de deslocamento.

A continuidade desse processo é essencial para **institucionalizar a participação de jovens em políticas de segurança viária**, garantindo que suas perspectivas e experiências informem de forma sistemática políticas e ações estratégicas do Estado de São Paulo.



Oficina sobre segurança viária com jovens em São Carlos.

Crédito: Roosevelt Cássio.

Participação da sociedade e visão conjunta

A construção do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) incluiu uma etapa de **participação pública** voltada a garantir transparência e pluralidade de visões.

O documento preliminar foi disponibilizado para **consulta pública durante um mês**, de 18 de setembro a 19 de outubro de 2025, e o processo contou com **duas audiências públicas** — uma virtual, aberta à participação de cidadãos e especialistas de todo o Estado, e uma presencial, com representantes de órgãos públicos, sociedade civil e instituições parceiras.

Ao todo, foram recebidas **692 contribuições de 50 pessoas**. As sugestões abordaram temas como governança, dados e monitoramento, fiscalização e controle, educação e comunicação, mobilidade ativa e transporte coletivo, políticas e financiamento, saúde e atendimento pós-sinistro, legislação e normas, infraestrutura segura e outros, enriquecendo o conteúdo técnico e metodológico do plano.

As contribuições foram analisadas e incorporadas às etapas seguintes de elaboração, especialmente na **revisão das ações, produtos e metas** conduzida pelos grupos de trabalho.

Esse processo reforçou o caráter colaborativo do PSV-SP e o compromisso do Estado com uma **política de segurança viária construída com diálogo, evidências e corresponsabilidade**. A partir dessa escuta, consolidou-se uma **visão compartilhada**:

Em 2035, o Estado de São Paulo terá ruas e rodovias seguras, acessíveis e sustentáveis, embasadas em gestão integrada, dados abertos, financiamento contínuo e cooperação com os 645 municípios, com foco nos usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas), consolidando a redução de 50% das mortes até 2030 e inspirando outros estados a avançarem na mesma direção.



Audiência pública presencial do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo.
Crédito: DETRAN-SP.

***Eixos do plano
e matrizes de ações***

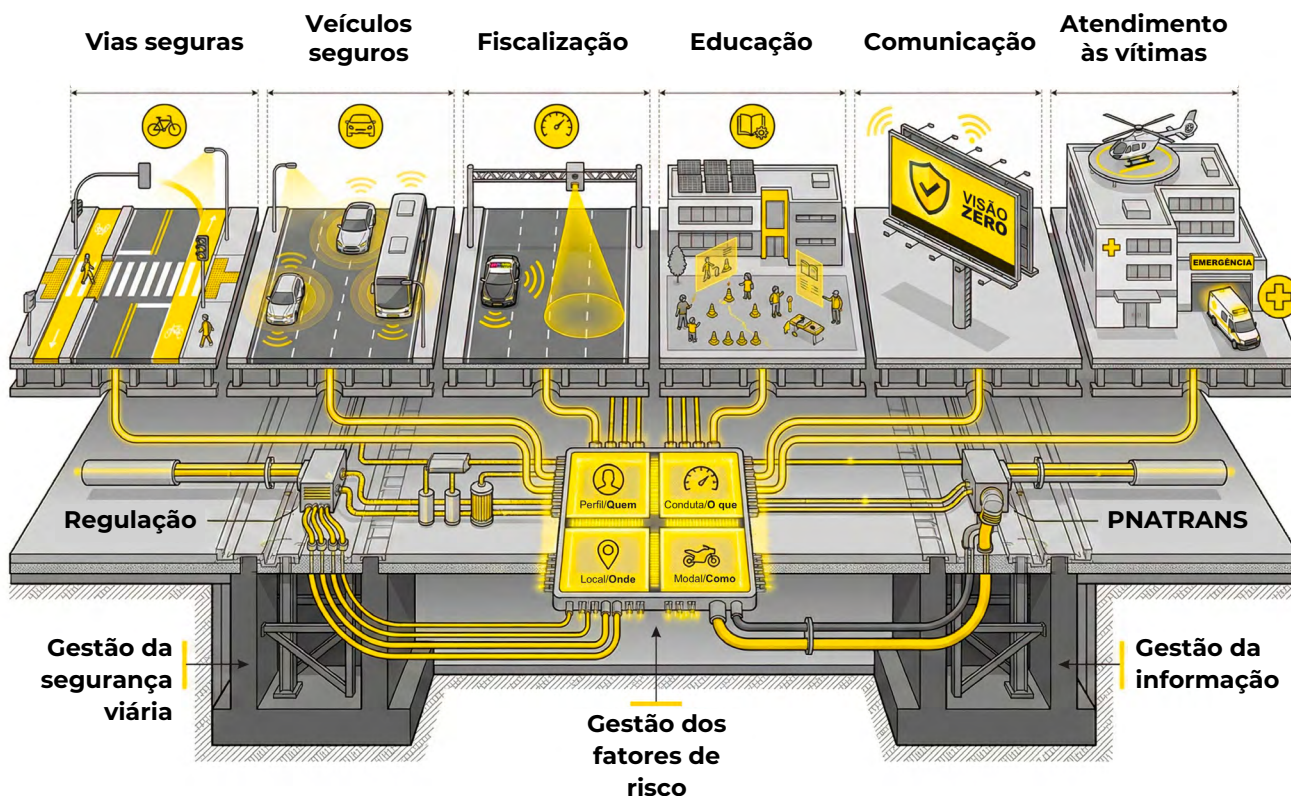
7.

7. Eixos do plano e matrizes de ações

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) foi elaborado em convergência aos **pilares do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**, conforme apresentado na Introdução deste plano. Desta forma, o plano paulista garante que o Estado de São Paulo cumpra seu papel essencial na execução e na sustentação das medidas propostas, assegurando que a **preservação da vida esteja no centro de todas as iniciativas**. A aderência detalhada entre ambos os planos está apresentada no [Apêndice 1](#) e no alinhamento transversal do PNATRANS ao PSV-SP, apresentado neste capítulo.

O PSV-SP é construído como um conjunto de **camadas de proteção** do Sistema Seguro. Foram definidos dois eixos estruturais, três eixos transversais e seis eixos temáticos. Os **eixos estruturais e temáticos** são acompanhados de matrizes de ações e os **eixos transversais** atravessam todos os demais. Essa organização cria as camadas de proteção, organiza prioridades e estrutura ações específicas para reduzir riscos e preservar vidas.

A ilustração abaixo apresenta, de forma esquemática e visual, como esses eixos estruturais, transversais, temáticos se conectam promovendo a construção do Sistema Seguro no território paulista.



Eixos estruturais

A **Gestão da Segurança Viária** e a **Gestão da Informação** constituem os **dois eixos estruturais** do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo e fornecem o alicerce institucional e analítico que potencializa todos os demais.

Acompanhados de matrizes de ações, o eixo de **Gestão da Segurança Viária** assegura liderança, governança, responsabilidades claras e mecanismos

de implementação contínua; e o eixo de **Gestão da Informação** garante dados confiáveis, integrados e atualizados, fundamentais para orientar decisões, priorizar investimentos e monitorar resultados. Com uma base institucional sólida e com informações de qualidade, as políticas de segurança viária ganham consistência, direção e capacidade de gerar resultados duradouros ao longo do tempo.

Eixos transversais

De forma transversal, três eixos atravessam todo o plano e tratam de aspectos essenciais para garantir **a efetividade e a sustentabilidade** das medidas propostas, assegurando que a preservação da vida esteja no centro de todas as iniciativas.

Por isso, **Aplicação, conformidade e melhoria normativa, Gestão dos fatores de risco no trânsito** e **Alinhamento ao PNATRANS** aparecem incorporados em diversas ações ao longo do plano, reforçando sua atuação de forma transversal. Eles podem ser encontrados nas matrizes de ações de acordo com as identificações descritas abaixo:



Ação que se relaciona diretamente com **Aplicação, conformidade e melhoria normativa**



Ação que se relaciona diretamente com **Gestão dos fatores de risco no trânsito**



Ação que se relaciona diretamente com o **PNATRANS**

Aplicação, conformidade e melhoria normativa

A aplicação, conformidade e melhoria normativa oferece sustentação legal e institucional às mudanças propostas pelo PSV-SP. Esse tema assegura que as regras de trânsito sejam claras, atualizadas e coerentes com os princípios do Sistema Seguro, permitindo que intervenções de engenharia, medidas de fiscalização e políticas de comunicação tenham respaldo efetivo. Também envolve garantir que a legislação estadual esteja alinhada às diretrizes nacionais e internacionais, eliminando brechas que dificultem a proteção à vida.

Gestão dos fatores de risco no trânsito

A gestão dos fatores de risco no trânsito é uma dimensão transversal do plano e orienta ações destinadas a reduzir tanto a probabilidade de ocorrência de sinistros quanto a gravidade de suas consequências. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), esses fatores incluem o excesso de velocidade (o mais crítico entre todos), o consumo de álcool e drogas, as distrações, o não uso de equipamentos de proteção e outros elementos que influenciam diretamente o comportamento e a severidade dos impactos. A abordagem contemporânea de segurança viária reconhece que esses fatores se manifestam na interação entre quem circula, como circula e em que condições circula, incorporando características dos usuários, aspectos do ambiente viário e diferentes níveis de proteção entre os modos de transporte.

O risco de **perfil (quem)** considera como fatores demográficos e de experiência afetam a vulnerabilidade,

Além disso, requer mecanismos de monitoramento do cumprimento das normas, fortalecendo a percepção pública de que o trânsito é regulado de forma justa e transparente. Quando bem estruturada, essa dimensão amplia a legitimidade política do plano, dá segurança jurídica às decisões e assegura que a preservação da vida esteja refletida em todo o arcabouço normativo do Estado.

reconhecendo que homens jovens, condutores inexperientes e pessoas idosas apresentam padrões distintos de exposição e severidade.

O risco **comportamental (o quê)** abrange decisões que aumentam a probabilidade ou a consequência dos sinistros — como dirigir sob efeito de álcool ou outras substâncias, utilizar celular, não utilizar cinto, capacete ou dispositivos de retenção para o transporte de crianças e praticar excesso de velocidade ou velocidades incompatíveis com o ambiente. A velocidade, em particular, é reconhecida internacionalmente como o principal fator de risco no trânsito, pois aumenta simultaneamente a probabilidade de colisões e a severidade dos impactos, definindo se um sinistro será ou não fatal.

O risco **ambiental (onde)** refere-se ao desenho, operação e condições do espaço viário, que podem ampliar ou

reduzir a exposição dos usuários. Geometrias inadequadas, travessias inseguras e interseções complexas podem aumentar a probabilidade e a gravidade dos sinistros, especialmente para usuários mais vulneráveis.

A vulnerabilidade associada aos **modos de transporte (como circulam)** reconhece que pedestres, ciclistas, motociclistas e outros modos ativos possuem níveis distintos de proteção física quando comparados aos ocupantes de veículos automotores.

Alinhamento ao PNATRANS

Por fim, além da elaboração com vistas à convergência com Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), o PSV-SP destaca a transversalidade à estratégia nacional de segurança viária no Estado de São Paulo. Esse alinhamento assegura coerência entre as metas estaduais e o compromisso nacional de reduzir à metade o número de mortes até 2030, fortalecendo a atuação coordenada entre os diferentes níveis de governo e ampliando o impacto das ações implementadas no território paulista.

Essa diferenciação é fundamental para orientar políticas que priorizem os grupos mais expostos, sem recorrer a descrições vagas ou pouco precisas.

A atuação integrada sobre perfil, comportamento, ambiente e modos de transporte é essencial para orientar intervenções de infraestrutura, fiscalização e comunicação, assegurando que a proteção da vida seja o eixo central das decisões públicas e das ações estratégicas do plano.

Ao incorporar o PNATRANS como referência transversal, o PSV-SP reforça seu caráter estruturante e ampliador. Ele traduz diretrizes nacionais em ações concretas, contribui para o alcance da meta de salvar milhares de vidas nos próximos anos e consolida São Paulo como um ator central na efetivação da política nacional de segurança viária. Trata-se de um alinhamento que dá coerência, consistência e escala às medidas propostas, garantindo que o Estado avance de forma alinhada à agenda nacional.



Eixos temáticos

Os seis eixos temáticos que compõem o PSV são: Vias seguras, Educação, Comunicação, Fiscalização, Veículos seguros e Atendimento às vítimas.

Cada um destes eixos aborda um aspecto específico da segurança viária:

Vias seguras foca na engenharia e infraestrutura para reduzir riscos; **Educação** promove formação e conscientização de diferentes públicos; **Comunicação** busca engajar a sociedade e fortalecer campanhas de mudança de comportamento; **Fiscalização** garante

o cumprimento das normas de trânsito; **Veículos seguros** atua na segurança veicular e na adoção de tecnologias preventivas; e **Atendimento às vítimas** organiza respostas rápidas e eficientes para reduzir consequências de sinistros.

Os eixos temáticos possuem **objetivos estratégicos** que expressam os resultados esperados em médio e longo prazo. Esses objetivos se desdobram em ações concretas, reunidas nas matrizes apresentadas a seguir.

Matrizes de ações

Para dar concretude aos objetivos estratégicos, foi organizada uma **matriz de ações** para cada eixo estrutural e temático. As ações previstas — construídas nos grupos de trabalho e nas oficinas de elaboração — contêm produtos, metas, indicadores, prazos e responsáveis institucionais, indicando as secretarias, órgãos ou entidades encarregadas por sua implementação.

As ações foram inicialmente discutidas em **oficinas intersetoriais**, sistematizadas pelos grupos de trabalho e validadas pelo **Comitê Executivo do PSV-SP**. Posteriormente, foram submetidas à

consulta pública, permitindo que toda a sociedade contribuísse e tornando o PSV-SP um plano ainda mais sólido e representativo.

Assim, os eixos estruturais e temáticos e suas matrizes de ações dão forma prática ao compromisso coletivo do Estado de São Paulo com a preservação da vida, estruturando a transição da visão para a implementação concreta.

A seguir, são apresentadas as matrizes de ações dos dois **Eixos Estruturais** e dos seis **Eixos Temáticos**.

1. Gestão da segurança viária



A gestão da segurança viária é o eixo estrutural que sustenta todas as demais dimensões do plano, criando as condições estruturais para que o Sistema Seguro funcione **de forma contínua e coordenada**. Seu papel é organizar a governança, assegurar financiamento sustentável, promover planejamento baseado em evidências e garantir o monitoramento e a transparência sobre metas e investimentos.

Mais do que arranjos técnicos, exige **compromisso político claro e duradouro**, em que lideranças estaduais e municipais assumam a preservação da vida como prioridade, mesmo diante de resistências sociais. Esse compromisso se expressa

na criação de pactos públicos, no fortalecimento de uma narrativa que valoriza a vida e na formação de uma rede estadual de segurança viária que gera visibilidade, reconhecimento e troca de experiências. Também envolve **induzir formalmente a adesão dos municípios** por meio de contrapartidas técnicas e financeiras, estimulando-os a desenvolver planos alinhados ao estadual.

Ao alinhar papéis, reduzir barreiras institucionais e consolidar a corresponsabilidade, este eixo potencializa o efeito de todos os demais, encurtando o caminho entre decisão pública e redução de mortes no trânsito.

OE 1.1: Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária

A governança é a base para que a segurança viária deixe de ser um conjunto de iniciativas fragmentadas e se torne uma política pública estável e contínua. Para isso, é necessário estabelecer uma **instância coordenadora** com legitimidade política, atribuição formal e capacidade técnica para liderar a agenda, articulando secretarias estaduais, municípios e parceiros estratégicos, atuando como promotora e indutora das melhores práticas.

Essa instância deve organizar papéis, fluxos de decisão, responsabilidades e

compromissos, evitando sobreposição de funções e fortalecendo a visão de corresponsabilidade. A institucionalização da agenda também depende da criação de eventos e marcos permanentes que mantenham o tema em evidência, bem como do alinhamento da segurança viária a outras políticas públicas de urbanismo, habitação, saúde pública, meio ambiente, equidade, mobilidade sustentável, segurança pública e desenvolvimento. Dessa forma, a segurança viária deixa de ser um campo isolado e passa a se inserir de maneira transversal nas estratégias do Governo.

Indicadores de desempenho (OE 1.1):

1.1A – Índice de maturidade da governança do PSV-SP	
O que mede	Avalia o grau de consolidação da estrutura de governança estadual da segurança viária, considerando a formalização, a transparência e a regularidade dos instrumentos que sustentam o funcionamento do SISTRAN-SP e do PSV-SP. Os “requisitos de governança” correspondem aos elementos institucionais essenciais, definidos pelo próprio Estado, como: regimento interno do SISTRAN-SP, calendário anual de reuniões, instituição e regimento do Comitê Gestor, base normativa atualizada, relatórios anuais de acompanhamento e atas publicadas.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de requisitos cumpridos} \div n^\circ \text{ total de requisitos definidos}) \times 100$
Fonte	Portal SISTRAN-SP e Diário Oficial do Estado (atos, regimentos, relatórios e atas)
Periodicidade	Anual

1.1B – Integração do PSV-SP nos instrumentos de governo

O que mede	Mensura o grau de institucionalização do PSV-SP dentro do planejamento estadual, verificando a presença de suas metas e indicadores nos instrumentos oficiais de gestão. Consideram-se “instrumentos de governo” a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), a Lei Orçamentária Anual (LOA), planos setoriais e relatórios de gestão dos órgãos que integram o SISTRAN-SP.
Fórmula	$\left(\frac{\text{n}^\circ \text{ de } \text{órgãos do SISTRAN-SP com metas ou indicadores do PSV-SP incorporados a instrumentos oficiais}}{\text{n}^\circ \text{ total de } \text{órgãos do SISTRAN-SP}} \right) \times 100$
Fonte	PPA, LDO, LOA e planos setoriais do Governo do Estado; planos setoriais; relatórios de gestão publicados; consolidação pelo CETRAN-SP no Portal SISTRAN-SP
Periodicidade	Anual

OE 1.2: Financiamento sustentável e custo-efetivo da Segurança Viária

A consolidação de uma política de segurança viária depende de recursos estáveis, previsíveis e bem direcionados. Sem financiamento estruturado, a agenda tende a perder força diante de outras prioridades. O papel do Estado é garantir escala e continuidade, construindo instrumentos financeiros e legais que priorizem medidas de alto impacto e comprovada eficácia, capazes de induzir os municípios a adotarem padrões técnicos mais elevados.

Investir em segurança viária é uma das políticas públicas mais custo-efetivas: cada real aplicado na prevenção de mortes e lesões graves evita múltiplos gastos em saúde, assistência social e previdência, além de reduzir perdas econômicas com produtividade. Essa área deve, portanto, fortalecer **mecanismos de financiamento já existentes** e reorientar progressivamente os investimentos públicos em direção a soluções que priorizem a mobilidade ativa, o transporte coletivo e a segurança dos usuários mais vulneráveis.

Indicadores de desempenho (OE 1.2):

1.2A – Cobertura de critérios técnico-evidenciais nos repasses estaduais

O que mede	Avalia o percentual de instrumentos de repasse estadual (como editais, parcerias e chamadas públicas) que aplicam critérios técnicos de priorização baseados em evidências, custo-efetividade ou desempenho institucional. Considera-se como “critérios técnico-evidenciais” a exigência de diagnóstico de risco, indicadores de resultado, vinculação a estratégias abrangentes de segurança viária ou contrapartidas de gestão de dados pelos municípios.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de instrumentos de repasse com critérios técnico-evidenciais} \div \text{n}^\circ \text{ total de instrumentos de repasse em segurança viária publicados no período}) \times 100$
Fonte	DETRAN-SP, CETRAN-SP e Casa Civil (editais, parcerias e termos de cooperação); publicações e registros disponíveis no Portal SISTRAN-SP
Periodicidade	Anual

1.2B – Sustentabilidade financeira da política estadual de segurança viária

O que mede	Mede a constância e previsibilidade dos recursos públicos destinados à segurança viária, observando a existência contínua de dotações específicas ou previstas em planos já existentes e sua execução ao longo dos exercícios financeiros. O indicador reflete a capacidade do Estado de manter o financiamento da política de segurança viária como prioridade de governo, reduzindo oscilações e fragmentações orçamentárias.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de exercícios com dotação específica para segurança viária} \div \text{n}^\circ \text{ total de exercícios no período acumulado de análise}) \times 100$
Fonte	PPA, LDO e LOA; Portal da Transparência; consolidação pelo CETRAN-SP e DETRAN-SP
Periodicidade	Anual

OE 1.3: Promoção do compromisso político e da corresponsabilidade interinstitucional

Nenhum plano de segurança viária se sustenta apenas em arranjos técnicos ou fontes de financiamento: é preciso que exista compromisso político claro e duradouro, somado a uma **cultura de corresponsabilidade entre diferentes níveis de governo e setores da sociedade**. A segurança viária precisa deixar de ser tratada como um tema periférico ou episódico e passar a ocupar posição central nas decisões estratégicas do Estado, com liderança disposta a

assumir políticas de alto impacto. Essa dimensão envolve articulação entre as diferentes esferas para a criação de normas, a mobilização de lideranças estaduais e municipais, a criação de pactos públicos e a formação de uma rede de segurança viária que coloque os municípios em perspectiva comum, gerando visibilidade, reconhecimento e troca de experiências.

Indicadores de desempenho (OE 1.3):

1.3A – Cobertura territorial das ações de segurança viária	
O que mede	Mede a abrangência territorial das ações de segurança viária, considerando a proporção da população residente em municípios signatários do SISTRAN-SP. Reflete o alcance do compromisso público com a segurança viária e a adesão municipal ao movimento estadual pela Visão Zero.
Fórmula	$\left(\frac{\text{população dos municípios aderentes}}{\text{população total do Estado}} \right) \times 100$
Fonte	SISTRAN-SP / CETRAN-SP e estimativas populacionais do IBGE/ SEADE
Periodicidade	Anual

1.3B – Municípios com Plano ou Estratégia Abrangente de Segurança Viária vigente

O que mede	Indica a capacidade do Estado de induzir a institucionalização da segurança viária no nível local, por meio da elaboração e manutenção de planos ou estratégias municipais abrangentes, com ou sem apoio técnico direto do Estado. O indicador reflete o avanço da segurança viária como política pública permanente e integrada aos municípios paulistas.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de municípios com plano ou estratégia abrangente de segurança viária vigente} \div \text{n}^\circ \text{ total de municípios do Estado}) \times 100$
Fonte	Levantamento estadual do SISTRAN-SP, validado com dados municipais e relatórios públicos
Periodicidade	Anual

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.1 – Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária	1.1.1	Consolidar o SISTRAN-SP como instância coordenadora da política estadual de segurança viária, com competência para articulação dos municípios, integração entes estaduais e monitoramento da implementação do plano	1.1.1.1 - Publicação do regimento interno do SISTRAN-SP
			1.1.1.2 - Revisão do Decreto que institui o SISTRAN-SP para inserção de todas as Secretarias de Estado como membros natos e alinhamento ao PSV-SP
			1.1.1.3 - Elaboração e manutenção de base digital normativa do PSV-SP, correlacionando legislações federais, estaduais e municipais aplicáveis a cada eixo e ação do plano
			1.1.1.4 - Realização periódica de reuniões ordinárias do SISTRAN-SP
	1.1.2	Institucionalizar o PSV-SP por ato normativo, com vigência decenal e revisões periódicas nos horizontes de curto, médio e longo prazos, antecedendo cada novo ciclo de planejamento	1.1.2.1 - Publicação do decreto que institui formalmente o PSV-SP
1.1.2.2 - Definição oficial do calendário de revisões periódicas (curto, médio e longo prazos), alinhado aos ciclos do PPA e do planejamento estadual			




	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Regimento interno do SISTRAN-SP publicado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	Membros Natos SISTRAN-SP	Decreto do SISTRAN-SP revisado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Seção Consultiva	DETRAN-SP	Base normativa elaborada	1	1	-	-
				Nº de atualizações realizadas	8	1	3	4
	CETTRAN-SP	Presidência	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de reuniões realizadas	44	12	12	20
	Casa Civil	Assessoria Técnica do Governo (ATG)	DETRAN-SP, CETTRAN-SP	Decreto publicado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Calendário oficial definido e publicado	1	1	-	-

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.1 – Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária	1.1.2	Institucionalizar o PSV-SP por ato normativo, com vigência decenal e revisões periódicas nos horizontes de curto, médio e longo prazos, antecedendo cada novo ciclo de planejamento	1.1.2.3 - Elaboração de relatórios de monitoramento e avaliação de desempenho das ações, produtos e metas do PSV-SP
			1.1.2.4 - Lançamento de portal público para monitoramento e avaliação do PSV-SP, com dados atualizados, relatórios e boas práticas
			1.1.2.5 - Definição de indicadores estratégicos de segurança viária para o Estado, vinculado ao monitoramento do plano
	1.1.3	Instituir o Comitê Gestor do PSV-SP para monitorar a implementação do plano, validar resultados e fortalecer a corresponsabilidade entre os órgãos envolvidos	1.1.3.1 - Institucionalização do comitê, com designação dos membros e publicação do ato no DOE
			1.1.3.2 - Publicação de regimento interno do comitê, com definição de competências e frequência mínima de reuniões
			1.1.3.3 - Realização periódica de reuniões ordinárias e extraordinárias

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de relatórios publicados	10	2	3	5
	CETRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Portal lançado	1	1	-	-
				Nº de manutenções realizadas	54	6	18	30
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	CETRAN-SP, SGGD	Indicadores disponíveis publicamente	1	1	-	-
				Nº de atualizações realizadas	36	4	12	20
	SGGD	Assessoria Especial de Governança	CETRAN-SP, DETRAN-SP	Comitê instituído	1	1	-	-
	CETRAN-SP	Seção Regulatória	DETRAN-SP	Regimento publicado	1	1	-	-
	CETRAN-SP	Seção Regulatória	DETRAN-SP	Nº de reuniões ordinárias realizadas	60	12	18	30

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.1 – Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária	1.1.4	Integrar metas e diretrizes do PSV-SP aos instrumentos de governo e planos setoriais e regionais, institucionalizando-as no planejamento estadual	 1.1.4.1 - Inclusão das metas e indicadores de segurança viária nos relatórios de gestão e planos estratégicos do governo estadual
			1.1.4.2 - Elaboração de matriz de integração entre o PSV-SP e os planos setoriais e regionais, identificando grau de alinhamento, metas e responsabilidades
			1.1.4.3 - Publicação de nota técnica com recomendações e diretrizes para incorporação de metas de segurança viária nos planos estaduais e municipais
			1.1.4.4 - Realização de reuniões periódicas de alinhamento intersetorial entre órgãos envolvidos no âmbito do SISTRAN-SP

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	Casa Civil	Subsecretaria de Articulação e Monitoramento	Membros Natos SISTRAN-SP	Metas e indicadores incluídos nos instrumentos de governo	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP, CETRAN-SP	Matriz elaborada e atualizada	3	1	1	1
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGRI	Nº de notas técnicas publicada	10	2	3	5
	CETRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de reuniões periódicas realizadas	10	2	3	5

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.1 – Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária	1.1.5	Fortalecer a governança territorial, ampliando o papel das instâncias regionais como articuladoras e apoio técnico aos municípios, e promovendo a criação e integração de observatórios municipais ao SISTRAN-SP	1.1.5.1 - Estruturação de apoio técnico e articulação territorial em segurança viária pelas Superintendências Regionais do DETRAN-SP 1.1.5.2 - Elaboração e publicação de guia para orientar a criação e operação de observatórios municipais de segurança viária, integrados metodologicamente ao Observatório Estadual e tecnologicamente ao Infosiga 1.1.5.3 - Participação das autoridades regionais e estaduais nos conselhos municipais de trânsito e transporte
	1.1.6	Instituir uma Agenda Integrada de Mobilização pela Segurança Viária, garantindo participação regular do Estado e municípios	1.1.6.1 - Publicação anual da Agenda Integrada de Mobilização pela Segurança Viária, no âmbito do SISTRAN-SP, voltada à mobilização de municípios e órgãos estaduais

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Superintendências Regionais	Órgãos Municipais	% de Superintendências com novas funções	50%	-	50%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Guia publicado	1	1	-	-
				Nº de municípios que aderiram ao modelo	10	-	10	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de conselhos municipais com participação de autoridades regionais e/ou estaduais	32	-	12	20
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP, DETRAN-SP	Agenda(s) publicada(s)	10	2	3	5
				Nº de municípios que aderiram à agenda	300	60	90	150

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.2 – Financiamento sustentável e custo-efetivo da segurança viária	1.2.1	Viabilizar recursos para a segurança viária, integrando o PSV-SP aos orçamentos existentes e garantindo transparência e rastreabilidade dos recursos públicos	1.2.1.1 - Alocação de recursos existentes para a segurança viária, com fluxos, fontes e governança
			1.2.1.2 - Integração dos órgãos executivos estaduais de trânsito, no âmbito do SISTRAN-SP, aos sistemas orçamentário-financeiros
			1.2.1.3 - Elaboração e atualização de matriz de vinculação entre ações do PSV-SP e ações orçamentárias por órgão
	1.2.2	Aplicar recursos estaduais de segurança viária com base em evidências e critérios técnicos, incentivando que municípios e órgãos adotem boas práticas alinhadas ao PSV-SP	1.2.2.1 - Definição e publicação de critérios técnicos de custo-efetividade, impacto em vidas salvas e retorno social para seleção de ações e projetos financiados
			1.2.2.2 - Elaboração de editais e instrumentos legais com critérios técnicos e de desempenho, incluindo mecanismos de bonificação e prioridade com base em metas de segurança viária
			1.2.2.3 - Realização de capacitação técnica para equipes estaduais e municipais sobre gestão de recursos com base em evidências e desempenho

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	% dos órgãos competentes com recursos alocados	100%	100%	100%	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	Módulo criado e integrado ao sistema para consulta pública	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Matriz publicada	1	-	1	
				Nº de atualizações realizadas	6	-	1	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Critérios técnicos publicados	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SDUH	% de chamadas públicas com adoção dos critérios	80%	80%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de capacitações realizadas	36	4	12	20
				Nº de participantes servidores e/ou gestores municipais	1.000	200	300	500

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.2 – Financiamento sustentável e custo-efetivo da segurança viária	1.2.3	Implementar ferramenta pública de transparência e prestação de contas sobre o uso dos recursos estaduais destinados à mobilidade e segurança viária	 1.2.3.1 - Lançamento de plataforma de transparência financeira da segurança viária, integrada ao portal do SISTRAN-SP
			1.2.3.2 - Divulgação de dados abertos sobre receitas, despesas, projetos financiados e resultados alcançados em segurança viária
			1.2.3.3 - Disponibilização ferramenta de transparência sobre informações locais específicas de segurança viária para o cidadão
			1.2.3.4 - Realização de ações de sensibilização sobre transparência e uso responsável dos recursos destinados à segurança viária

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
CETTRAN-SP	Presidência		SGGD, DETRAN-SP	Plataforma lançada	1	1	-	-
				Nº de atualizações realizadas	18	2	6	10
CETTRAN-SP	Seção Regulatória		DETRAN-SP, SGGD	Base de dados abertos publicada	1	1	-	-
				Nº de atualizações realizadas	8	-	3	5
DETRAN-SP	Diretoria de Atendimento ao Cidadão (DAC)		-	Ferramenta publicada	1	1	-	-
CETTRAN-SP	Presidência		DETRAN-SP, SGGD	Nº de ações de sensibilização realizadas	16	-	6	10
				Nº de gestores e cidadãos nas ações de sensibilização	4.800	-	1.800	3.000

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.3 – Promoção do compromisso político e da corresponsabilidade interinstitucional	1.3.1	 <p>Fortalecer o arcabouço normativo da política estadual de segurança viária, articulando com a Assembleia Legislativa, órgãos federais e entidades setoriais a atualização e criação de normas que ampliem a efetividade e sustentabilidade da política</p>	1.3.1.1 - Elaboração de diagnóstico das lacunas legais e normativas estaduais e federais relacionadas à segurança viária
			1.3.1.2 - Proposição de minutas com recomendações técnicas à Assembleia Legislativa e órgãos federais competentes
			1.3.1.3 - Articulação técnica com o Governo Federal para a gestão dos fatores de risco
			1.3.1.4 - Realização de audiências e reuniões técnicas interinstitucionais com legisladores e gestores públicos
			1.3.1.5 - Publicação de notas técnicas sobre avanços e desafios normativos no Estado


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETRAM-SP	Seção Consultiva	-	Diagnóstico publicado	1	1	-	-
	CETRAM-SP	Presidência	Membros Natos SISTRAM-SP	Nº de minuta(s) enviada(s) à Assembleia Legislativa	3	1	1	1
				Nº de minuta(s) enviada(s) à órgãos federais competentes	3	1	1	1
	CETRAM-SP	Presidência	-	Nº de reuniões técnicas realizadas	4	4	-	-
				Nº de propostas de revisão normativa formalizadas	1	-	1	-
	CETRAM-SP	Presidência	-	Nº de audiências e/ou reuniões realizadas	20	4	6	10
	CETRAM-SP	Seção Regulatória	DETRAM-SP	Notas técnicas publicadas	3	1	1	1

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
	1.3.2	 <p>Reforçar o SISTRAN-SP como instrumento de cooperação e compromisso de segurança viária, alinhado à Visão Zero, entre o Estado e os municípios</p>	<p>1.3.2.1 - Lançamento público, no âmbito do SISTRAN-SP, da Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero como instrumento de cooperação e compromisso entre o Estado e os municípios</p> <p>1.3.2.2 - Publicação de seção da Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero no portal público de acompanhamento do PSV-SP, voltada à adesão, engajamento e troca de experiências entre municípios, órgãos estaduais e sociedade civil</p> <p>1.3.2.3 - Apoio técnico aos municípios para elaboração de planos e estratégias locais de segurança viária</p> <p>1.3.2.4 - Realização de oficinas regionais e encontros técnicos periódicos de acompanhamento</p> <p>1.3.2.5 - Implementação de apoios para municípios e órgãos estaduais associados ao desempenho, contemplando todos os eixos de atuação</p>
	1.3.3	 <p>Firmar parcerias e acordos de cooperação com entidades públicas, privadas e da sociedade civil, nacionais e internacionais, para apoio técnico, institucional ou financeiro às ações de segurança viária</p>	<p>1.3.3.1 - Indução da formalização de acordos e parcerias firmadas com base em critérios técnicos e de interesse público</p> <p>1.3.3.2 - Publicação anual de relatório de resultados e impactos das parcerias</p>

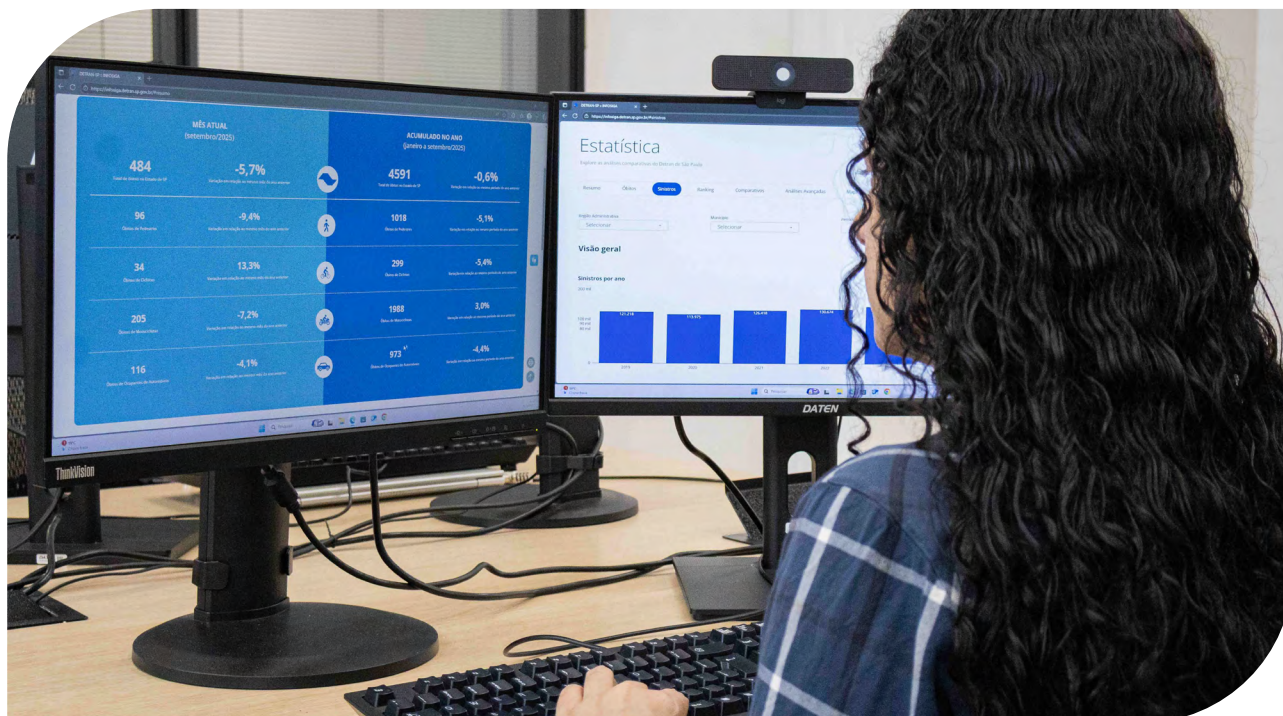
	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Rede lançada	1	1		
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	Membros Natos SISTRAN-SP	Seção publicada	1	1	-	-
				Nº de manutenções realizadas	60	12	18	30
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SDUH, STM, SGRI	Nº de municípios com planos e/ou estratégias elaborados	30	-	30	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SDUH, STM, SGRI, CETTRAN-SP	Nº de oficinas e encontros técnicos realizados	20	-	20	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGRI	Apoios implementados	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGRI, CETTRAN-SP	Nº de acordos e parcerias firmadas	6	2	2	2
	Casa Civil	Subsecretaria de Articulação e Monitoramento	Membros Natos SISTRAN-SP, SGRI, SDUH	Relatório publicado	10	2	3	5

1. Gestão da Segurança Viária

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE1.3 – Promoção do compromisso político e da corresponsabilidade interinstitucional	1.3.4	 <p>Incentivar a adoção de práticas integradas de segurança viária que contribuam para a redução de sinistros envolvendo usuários vulneráveis, com prioridade para motociclistas, pedestres e ciclistas</p>	1.3.4.1 - Elaboração de diretrizes estaduais padronizadas voltadas à adoção de práticas seguras e aplicação da legislação
			1.3.4.2 - Criação de protocolo estadual de cooperação e intercâmbio de informações com plataformas digitais, prevendo o compartilhamento regular de dados anonimizados, em conformidade com a LGPD
			1.3.4.3 - Elaboração de minutas-modelo de regulamentação municipal específicas para proteção de usuários vulneráveis em serviços de transporte
			1.3.4.4 - Elaboração de nota técnica estadual com propostas de aprimoramento da regulação nacional sobre segurança de condutores e passageiros vinculados a serviços de transporte, a ser encaminhada ao Governo Federal
			1.3.4.5 - Implementação de projeto-piloto em parceria com empresas de transporte, voltado à redução de sinistros e à avaliação de práticas seguras de condução

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETRAM-SP	Presidência	DETRAN-SP, Órgãos Municipais	Diretrizes publicadas	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGRI, CETRAM-SP	Protocolo publicado e executado	1	1	-	-
	CETRAM-SP	Presidência	SGRI, DETRAM-SP, CETRAM-SP	Minuta(s) publicada(s)	1	1	-	-
	CETRAM-SP	Presidência	Membros Natos SISTRAM-SP, CETRAM-SP	Nota técnica encaminhada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PGE-SP, CETRAM-SP	Projeto-piloto implementado	1	-	1	-

2. Gestão da informação



A gestão da informação é a **base estrutural de todo o Sistema Seguro**. Sem dados consistentes e padronizados, a política de segurança viária opera no escuro e corre o risco de dispersar recursos em medidas de baixo impacto. Este eixo garante que os registros de sinistros, fatores de risco, operações de fiscalização, projetos viários e ações de comunicação e educação sejam coletados, qualificados e integrados, transformando-se em conhecimento útil para gestores, técnicos e sociedade.

Com informações confiáveis, o Estado pode identificar grupos mais vulneráveis, priorizar territórios, **avaliar resultados e prestar contas com transparência**. Ao estruturar sistemas sólidos de dados e uma governança clara para sua gestão, o Estado **assegura que investimentos sejam direcionados às medidas mais custo-efetivas**, reduz desigualdades regionais e sustenta uma política pública de longo prazo alinhada aos princípios da Visão Zero.

OE 2.1: Governança da gestão de dados de segurança viária

A governança da informação em segurança viária envolve a definição de estruturas, protocolos e responsabilidades para assegurar que a produção, o tratamento e o uso dos dados sejam consistentes e sustentáveis ao longo do tempo. No âmbito estadual, isso inclui **aprimorar a coleta e sistematização de**

dados de sinistros de trânsito, facilitar o compartilhamento de informações entre municípios e outros entes públicos, e consolidar o **Infosiga como sistema central de gestão da segurança viária**, fortalecendo a tomada de decisão e aumentando a eficácia das políticas públicas.

Indicadores de desempenho (OE 2.1):

2.1A – Adoção do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito pelos órgãos da segurança pública	
O que mede	Mede o grau de adoção do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito pelos órgãos da segurança pública, refletindo o avanço na padronização e modernização da coleta de dados sobre sinistros com vítimas.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de } \text{órgãos de segurança que implementaram o aplicativo} \div \text{total de } \text{órgãos de segurança}) \times 100$
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

2.1B – Uso do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito na coleta de dados de sinistros com vítimas

O que mede	Mede o grau de utilização efetiva do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito na coleta de dados de sinistros com vítimas, refletindo a proporção de registros realizados por meio do aplicativo em relação ao total de sinistros registrados. O indicador permite avaliar o impacto do aplicativo na padronização e confiabilidade das informações coletadas.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de registros feitos no aplicativo} \div \text{total de registros de sinistros}) \times 100$
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

2.1C – Regularidade de envio de dados municipais ao Infosiga

O que mede	Mede o grau de corresponsabilidade dos municípios na gestão da informação, verificando o percentual de municípios que cumprem integralmente os prazos e critérios de atualização de dados no Infosiga. O cumprimento regular desses prazos é essencial para assegurar decisões baseadas em evidências.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de municípios com } 100\% \text{ dos envios no prazo} \div \text{total de municípios participantes}) \times 100$
Fonte	Infosiga; consolidação CETRAN-SP / DETRAN-SP
Periodicidade	Mensal (com consolidação anual)

OE 2.2: Qualificação e integração dos dados de segurança viária

A qualidade e a integração dos dados são fundamentais para que o sistema estadual de segurança viária produza informações consistentes, confiáveis e comparáveis ao longo do tempo. No contexto do Sistema Seguro, não basta registrar sinistros: é preciso padronizar variáveis, corrigir inconsistências, ampliar a completude dos registros e integrar bases de diferentes setores, como saúde, transporte, fiscalização e infraestrutura.

Para o Estado de São Paulo, isso significa **garantir que o Infosiga seja alimentado de forma contínua e harmonizada por múltiplas fontes**, fortalecendo a capacidade de análise integrada. Dessa forma, o Estado assegura informações robustas para subsidiar políticas públicas, orientar intervenções e gerar respostas mais rápidas e eficazes aos sinistros graves de trânsito.

Indicadores de desempenho (OE 2.2):

2.2A – Bases de dados externas integradas ao Infosiga

O que mede	Mede o grau de integração de bases de dados externas relevantes ao Infosiga, refletindo a ampliação da capacidade de análise e gestão estratégica da segurança viária no Estado.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de bases de dados externas integradas ao Infosiga} \div \text{total de bases de dados externas identificadas como relevantes}) \times 100$
Fonte	Infosiga; consolidação DETRAN-SP
Periodicidade	Anual

2.2B – Dados de segurança viária com completude e consistência no Infosiga

O que mede	Mede a proporção de registros de segurança viária no Infosiga que passaram por verificação automatizada de completude e consistência e tiveram inconformidades resolvidas, refletindo a confiabilidade e qualidade dos dados para suporte à gestão da segurança viária.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de registros com completude e consistência verificadas e inconformidades resolvidas} \div \text{total de registros no Infosiga}) \times 100$
Fonte	Infosiga; consolidação DETRAN-SP
Periodicidade	Mensal (com consolidação anual)

OE 2.3: Produção e divulgação de análises e evidências para gestão baseada em risco e inovação

O valor dos dados só se realiza quando eles são transformados em **evidências capazes de orientar decisões**. No contexto do Sistema Seguro, a análise de risco vai além da reação a sinistros já ocorridos: permite prever, prevenir e priorizar, direcionando recursos para onde o risco é maior e para os grupos mais vulneráveis.

Essa área prioriza a produção de diagnósticos, análises preditivas e avaliações de impacto, de forma a avaliar não apenas a ocorrência de sinistros, mas



também a efetividade e custo-efetividade das ações implementadas. O Estado deve liderar a aplicação de metodologias reconhecidas internacionalmente, além de promover parcerias com universidades e centros de pesquisa.

Essa inteligência é a camada final que integra os dados de sinistros, os registros de fiscalização, os projetos de infraestrutura e as ações de educação e comunicação, consolidando a gestão baseada em risco e apoiando decisões estratégicas de investimento.

Indicadores de desempenho (OE 2.3):

2.3A – Ações de segurança viária avaliadas com metodologias de avaliação de impacto	
O que mede	Mede a proporção de ações de segurança viária do Estado que são acompanhadas por metodologias formais de avaliação de impacto, refletindo a capacidade de gerar evidências sobre a efetividade das intervenções e subsidiar decisões estratégicas para a redução de sinistros e proteção de usuários vulneráveis.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de ações com avaliação de impacto aplicada} \div \text{total de ações de segurança viária implementadas no período}) \times 100$
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.1 Governança da gestão de dados de segurança viária	2.1.1	Consolidar o Infosiga como sistema de gestão da segurança viária no Estado 	2.1.1.1 - Elaboração e revisão periódica de protocolo de governança Infosiga, estabelecendo instâncias de decisão, responsabilidades, critérios de atualização e segurança dos dados
			2.1.1.2 - Desenvolvimento de módulos temáticos (infraestrutura viária, fiscalização, comunicação e educação) para registro e acompanhamento das ações realizadas por órgãos estaduais e municipais
			2.1.1.3 - Desenvolvimento de interface tecnológica para automatizar processos e fluxos de compartilhamento de dados de segurança viária entre sistemas estaduais, federais e municipais
	2.1.2	Criar o Fórum Estadual de Dados de Segurança Viária como instância permanente de gestão da informação 	2.1.2.1 - Instituição do Fórum Estadual de Dados de Segurança Viária como instância permanente de gestão da informação
			2.1.2.2 - Elaboração de calendário de atividades

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ARTESP, DER-SP, SSP, SES-SP, PRF, CETRAN-SP, Órgãos Municipais	Protocolo elaborado	1	1	-	-
				Nº de revisões do protocolo	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SSP, SDUH, Órgãos Municipais, SECOM, SEDUC-SP, CETRAN-SP	Módulo de infraestrutura viária desenvolvido	1	-	1	-
				Módulo de fiscalização desenvolvido	1	-	1	-
				Módulo de comunicação desenvolvido	1	-	1	-
				Módulo de educação desenvolvido	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGGD, CETRAN-SP	Interface desenvolvida	1	-	1	-
	SGGD	Assessoria Especial de Governança	DETRAN-SP	Fórum instituído	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de calendários de atividades elaborados	9	1	3	5

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.1 Governança da gestão de dados de segurança viária	2.1.2	Criar o Fórum Estadual de Dados de Segurança Viária como instância permanente de gestão da informação	2.1.2.3- Realização de reuniões ordinárias do Fórum
	2.1.3	Firmar instrumentos legais para compartilhamento de dados entre municípios e outros entes públicos	2.1.3.1 - Criação de Protocolos Operacionais Padrão (POPs) para formalização do compartilhamento de dados de segurança viária entre órgãos públicos
			2.1.3.2 - Formalização de instrumentos para o compartilhamento e tratamento de dados de segurança viária entre órgãos públicos
			2.1.3.3 - Implementação de apoios técnicos associados à regularidade das informações enviadas
	2.1.4	Aprimorar a coleta e sistematização de dados de sinistros de trânsito	2.1.4.1 - Desenvolvimento e implementação de aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito, a ser usado pelas forças de segurança, órgãos municipais de trânsito
			2.1.4.2 - Criação de Protocolos Operacionais Padrão (POPs) para uso do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito
2.1.4.3 - Criação de modelo do instrumento normativo entre DETRAN-SP e outros entes para adesão ao uso do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito			

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de reuniões realizadas	44	12	12	20
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SGGD, Casa Civil, SGRI	% de protocolos (POP's) padrão criados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Membros Natos SISTRAN-SP	% de instrumentos formalizados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais	Apoios implementados	1	-	-	1
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, PRF, Órgãos Atuadores, ARTESP, ANTT	Aplicativo desenvolvido	1	-	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, PRF, Órgãos Atuadores, ARTESP, ANTT	% de Protocolos Operacionais Padrão (POPs) criados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, PRF, Órgãos Atuadores, ARTESP, ANTT	Modelo do instrumento normativo criado	1	1	-	-

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.1 Governança da gestão de dados de segurança viária	2.1.4	Aprimorar a coleta e sistematização de dados de sinistros de trânsito	2.1.4.4 - Capacitação das forças de segurança na coleta de dados de sinistros de trânsito e uso do aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito
			2.1.4.5 - Criação de protocolo de acionamento das forças policiais para apoio na investigação de crimes de trânsito
	2.1.5	Fortalecer o Grupo de Trabalho de Avaliação de Causas Externas, articulando-o ao Observatório Estadual	2.1.5.1 - Revisão da composição e do regimento interno do Grupo de Trabalho de Avaliação de Causas Externas
			2.1.5.2 - Definição de plano de trabalho anual do Grupo de Trabalho de Avaliação de Causas Externas
			2.1.5.3 - Capacitação em análise de dados de causas externas




	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, PMESP	Capacitação realizada	1	1	-	-
	SSP	Polícia Civil	DETRAN-SP, CETRAN-SP	Protocolo publicado e incorporado às rotinas operacionais das forças de segurança	1	1	-	-
	SES-SP	Centro de Dados e Informações do Sistema de Informação sobre Mortalidade (CDD-SIM)	DETRAN-SP, SSP	Revisão realizada	1	1	-	-
	SES-SP	Centro de Dados e Informações do Sistema de Informação sobre Mortalidade (CDD-SIM)	DETRAN-SP, SSP	Plano de Trabalho definido	1	-	1	-
	SES-SP	Centro de Dados e Informações do Sistema de Informação sobre Mortalidade (CDD-SIM)	DETRAN-SP, SSP	Nº de ciclos de capacitação realizados	8	-	3	5

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.2 - Qualificação e integração dos dados de segurança viária	2.2.1	Integrar as bases de dados relevantes para a gestão da segurança viária ao Infosiga	 2.2.1.1 - Integração dos dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH), Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) e Registro Nacional de Infrações (RENAINF) aos dados do Infosiga
			2.2.1.2 - Integração dos dados do Sistema de Informações Hospitalares (SIH), Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) e Sistema de Informações Ambulatoriais (SIA) aos dados do Infosiga
			2.2.1.3 - Integração dos dados do Sistema MITS, Fluxo de veículos e de Sensores de tráfego da ARTESP aos dados do Infosiga
			2.2.1.4 - Aprimoramento dos bancos de dados dos Atendimentos pelas Unidades Básicas de Atendimento (UBAs), Fluxo de veículos e de Sensores de tráfego do DER-SP visando a interoperabilidade com o Infosiga
			2.2.1.5 - Integração dos bancos de dados dos Atendimentos pelas Unidades Básicas de Atendimento (UBAs), Fluxo de veículos, Sensores de tráfego, SIGOR e Sistema Monitora SP do DER aos dados do Infosiga
			2.2.1.6 - Integração dos dados de equipamentos de fiscalização de velocidade ao Infosiga



	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	% Dados integrados ao Infosiga	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SES-SP	% Dados integrados ao Infosiga	100%	-	100%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ARTESP	% Dados integrados ao Infosiga	100%	100%	-	-
	DER-SP	Diretoria de Planejamento (DP)	DER-SP	Banco de dados aprimorado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP	% Dados integrados ao Infosiga	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Atuadores, CETRAN-SP	% Dados integrados ao Infosiga	100%	-	-	100%

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.2 - Qualificação e integração dos dados de segurança viária	2.2.1	Integrar as bases de dados relevantes para a gestão da segurança viária ao Infosiga 	2.2.1.7 - Integração dos dados de sistemas de informação e monitoramento no estado de São Paulo ao Infosiga 2.2.1.8 - Integração dos dados dos laudos necroscópicos e toxicológicos do IML aos dados do Infosiga
	2.2.2	Criar mecanismos para verificação automatizada da completude e consistência dos dados e informações de segurança viária no Infosiga 	2.2.2.1 - Criação de sistema gerencial e alertas da completude e consistência dos dados e informações de segurança viária no Infosiga 2.2.2.2 - Criação e implantação de Protocolos Operacionais Padrão (POPs) para resolução das inconformidades identificadas no sistema gerencial de alertas
OE 2.3 – Produção e divulgação de análises e evidências para gestão baseada em risco e inovação	2.3.1	Divulgar periodicamente análises de segurança viária para orientar a priorização de intervenções e políticas públicas 	2.3.1.1 - Expansão da quantidade de informações disponibilizadas na base de dados abertos do Infosiga
			2.3.1.2 - Publicação periódica das informações do total de mortos e feridos no trânsito e das vidas salvas no Estado de São Paulo
			2.3.1.3 - Elaboração e publicação do relatório anual de sinistralidade no trânsito do Estado de São Paulo
			2.3.1.4 - Criação de API pública de dados do Infosiga

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Município de São Paulo	% Dados integrados ao Infosiga	100%	-	-	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SSP	% Dados integrados ao Infosiga	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Sistema criado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	% de Protocolos Operacionais Padrão (POPs) criados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de atualizações realizadas	9	1	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de publicações realizadas	72	-	12	60
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de publicações do relatório de sinistralidade realizadas	10	2	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	API pública criada	1	1	-	-

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.3 – Produção e divulgação de análises e evidências para gestão baseada em risco e inovação	2.3.2	 <p>Divulgar periodicamente boletins de acompanhamento da implementação do PSV-SP e da custo-efetividade dos investimentos estaduais em segurança viária</p>	<p>2.3.2.1 - Produção e divulgação periódica, atrelada às reuniões do comitê gestor do PSV-SP, do monitoramento da implementação do plano</p> <p>2.3.2.2 - Produção e divulgação periódica de estudo de custo-efetividade dos investimentos estaduais em segurança viária, destacando a relação entre investimentos e vidas salvas</p>
	2.3.3	<p>Aplicar e disseminar metodologias de avaliação de impacto em segurança viária</p>	<p>2.3.3.1 - Elaboração de manual metodológico de avaliação de impacto de ações para segurança viária, padronizando conceitos, abordagens e indicadores</p> <p>2.3.3.2 - Elaboração e divulgação periódica dos estudos de avaliação de impacto em repositório digital em código aberto com publicação integral dos estudos, metodologias e bases de referência e recomendações de políticas</p> <p>2.3.3.3 - Criação de painel de monitoramento de impacto de ações para segurança viária integrado ao Infosiga</p> <p>2.3.3.4 - Capacitação técnica periódica em avaliação de impacto, voltada a gestores públicos e parceiros institucionais</p>
	2.3.4	<p>Promover a capacitação continuada em análise e gestão da informação</p>	 <p>2.3.4.1 - Elaboração de calendário anual de capacitação, incluindo as temáticas de análise de dados, proteção de dados e governança de dados</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Nº de produções e divulgações realizadas	18	2	6	10
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de estudos produzidos e divulgados	6	-	1	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Manual elaborado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de estudos elaborados e divulgados	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Painel criado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de capacitações técnicas realizadas	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Nº de calendários criados	9	1	3	5

2. Gestão da Informação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 2.3 – Produção e divulgação de análises e evidências para gestão baseada em risco e inovação	2.3.4	Promover a capacitação continuada em análise e gestão da informação 	2.3.4.2 - Formalização de parceria com universidade e/ou centro de pesquisa para realização de cursos correlatos
	2.3.5	Implantar sistemas automáticos de monitoramento de tráfego das rodovias estaduais 	2.3.5.1 - Aquisição e instalação de medidores automáticos de tráfego
			2.3.5.2 - Elaboração de diagnóstico de exposição ao risco em rodovias estaduais
			2.3.5.3 - Elaboração de análises preditivas de sinistros a partir dos dados obtidos com os medidores de tráfego
			2.3.5.4 - Criação de painel interativo de tráfego com visualização integrada de fluxo veicular, velocidade e risco de ocorrência de sinistros
2.3.5.5 - Capacitação técnica em análise preditiva de sinistros a partir de dados de tráfego rodoviário			

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Parceria formalizada	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	-	% Medidores adquiridos e instalados	100%	100%	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	DETRAN-SP	Nº de relatórios elaborados	72	36	36	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	DETRAN-SP	100% das análises elaboradas	100%	100%	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	-	Painel criado	1	-	-	1
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	-	Capacitação realizada	1	-	1	-

3. Vias seguras



As vias seguras são onde o Sistema Seguro se materializa no **espaço urbano e rodoviário**. Este eixo atua diretamente sobre a fonte do risco, por meio do **redesenho viário** e da **moderação de tráfego**, criando ambientes que induzem comportamentos seguros. Inclui **intervenções** como cruzamentos compactos, travessias elevadas e protegidas, redução de raios de curva, segregação de fluxos, ciclovias, calçadas acessíveis e a **requalificação**

de rodovias em trechos críticos.

Ao estruturar parâmetros mínimos, tipologias padronizadas e priorização territorial com base em risco, o Estado permite que soluções de alta eficácia sejam replicadas em municípios com diferentes capacidades técnicas. Assim, cada real investido em infraestrutura segura se converte em ganhos rápidos e sustentáveis em vidas preservadas.

OE 3.1: Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro

A definição de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro é fundamental para padronizar práticas, orientar municípios e concessionárias e assegurar que projetos de infraestrutura estejam alinhados às melhores evidências disponíveis. Esse objetivo estratégico busca consolidar **orientações técnicas** claras, harmonizadas com normas nacionais e internacionais, de forma a reduzir a variabilidade de soluções e garantir que cada intervenção contribua efetivamente para a proteção de usuários vulneráveis.

Além disso, inclui a incorporação de critérios de segurança em contratos de concessão e manutenção, e a articulação com órgãos federais para atualização de parâmetros técnicos, fortalecendo o papel regulador do Estado e criando um ambiente normativo consistente, transparente e replicável, que aumenta a eficácia dos investimentos e acelera a adoção de soluções seguras em todo o território.

Indicadores de desempenho (OE 3.1):

3.1A – Uso do Guia Técnico Estadual de Desenho Viário Seguro em projetos viários na malha urbana por municípios paulistas e órgãos estaduais	
O que mede	Mede a adoção prática do Guia Técnico Estadual de Desenho Viário Seguro por municípios e órgãos estaduais, ou seja, a proporção de instituições que aplicam as diretrizes do guia em projetos urbanos. Mostra o quanto o guia está sendo efetivamente usado para orientar projetos viários que protejam usuários vulneráveis e promovam segurança nas vias urbanas.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de municípios e órgãos estaduais que atestam adotar o guia em projetos} \div \text{total de municípios e órgãos estaduais-alvo}) \times 100$
Fonte	Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas (DETRAN-SP)
Periodicidade	A cada 3 anos

3.1B – Indicadores de infraestrutura viária segura em contratos de concessão de rodovias estaduais

O que mede	Mede a proporção de contratos de concessão de rodovias estaduais que incluem o monitoramento de indicadores de infraestrutura viária segura. Mostra o quanto os contratos de concessão incorporam e acompanham medidas que promovem a segurança viária e protegem usuários vulneráveis, garantindo que a gestão privada siga parâmetros alinhados ao Sistema Seguro.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de contratos de concessão que possuem indicadores de infraestrutura segura monitorados} \div \text{total de contratos de concessão vigentes}) \times 100$
Fonte	Levantamento ARTESP
Periodicidade	Anual

3.1C – Indicadores de infraestrutura viária segura em contratos de manutenção de rodovias estaduais

O que mede	Mede a abrangência da adoção de indicadores de infraestrutura viária segura nos contratos de manutenção de rodovias estaduais, ou seja, a proporção de contratos que incluem metas ou métricas de segurança viária monitoradas. Mostra o quanto a gestão da manutenção considera e acompanha a implementação de medidas que reduzem riscos e protegem usuários vulneráveis.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de contratos de manutenção que possuem indicadores de infraestrutura segura monitorados} \div \text{total de contratos de manutenção vigentes}) \times 100$
Fonte	Levantamento DER-SP
Periodicidade	Anual

OE 3.2: Apoio ao Desenvolvimento e Implementação de Intervenções viárias Seguras em municípios e rodovias estaduais

O desenho das vias tem papel determinante na segurança viária. Intervenções físicas bem planejadas induzem comportamentos seguros, reduzem conflitos entre os modos de transporte e protegem os usuários mais vulneráveis, sobretudo pedestres, ciclistas e motociclistas. Medidas como o redesenho de cruzamentos, a implantação de travessias seguras, a segregação de modos e o estreitamento de faixas são comprovadamente eficazes, apresentam baixo custo relativo e possuem alto potencial de replicação em diferentes contextos.

Nesse sentido, o Estado deve assumir **papel indutor e de apoio técnico e financeiro**, contribuindo para o tratamento de pontos críticos de sinistralidade e para a implantação de melhorias de infraestrutura, com base em metodologias reconhecidas e medidas comprovadamente eficazes. Além disso, a governança das intervenções exige a revisão e criação de programas estaduais que promovam a requalificação de vias e rodovias, a prevenção e mitigação de atropelamentos de fauna, e a moderação de tráfego em áreas sensíveis.

Indicadores de desempenho (OE 3.2):

3.2A – Trechos críticos rodoviários tratados que apresentam pelo menos 3 estrelas iRAP para usuários vulneráveis	
O que mede	Mede a proporção de pontos críticos em rodovias tratados cuja classificação iRAP para os modos vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas) aumentou para pelo menos 3 estrelas após 12 meses da intervenção.
Fórmula	$\left(\frac{\text{nº pontos de críticos tratados que atingiram no mínimo 3 estrelas para todos os modos vulneráveis}}{\text{total de projetos viários com menos de 3 estrelas apoiados ou executados pelo Estado}} \right) \times 100$
Fonte	Avaliação iRAP/BrazilRap São Paulo
Periodicidade	Anual

3.2B – Projetos de desenho viário seguro na malha urbana apoiados ou executados pelo Estado localizados em pontos críticos ou de alto risco de sinistralidade

O que mede	Mede o quanto do apoio financeiro ou execução de projetos viários do Estado está concentrado em locais de maior risco, ou seja, a proporção de projetos localizados em pontos críticos de sinistralidade ou trechos com risco viário identificado. Mostra o foco do investimento estatal em locais onde há maior necessidade de reduzir sinistros graves e proteger usuários vulneráveis.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de projetos de desenho seguro em pontos críticos ou áreas de risco viário} \div \text{total de projetos viários apoiados ou executados pelo Estado}) \times 100$
Fonte	Dados dos Programas Respeito à Vida (DETRAN-SP) e Bairro Paulista (SDUH)
Periodicidade	Anual

OE 3.3: Infraestrutura segura e integrada para mobilidade ativa, coletiva e sustentável

A ampliação de opções seguras e sustentáveis de mobilidade, como caminhar, pedalar e utilizar transporte coletivo, é um pilar do Sistema Seguro, pois reduz a exposição das pessoas aos riscos do trânsito e contribui para cidades mais saudáveis, equitativas e acessíveis. No âmbito estadual, isso envolve incluir critérios de segurança viária nos planos e programas de transporte coletivo e elaborar planos de ação para **integrar**

a malha em regiões de alta demanda e sinistralidade. Além disso, apoiar a **implementação do Plano Cicloviário Estadual** garante uma rede cicloviária conectada, protegida e integrada ao transporte coletivo e às áreas urbanizadas, promovendo acessibilidade, conforto e segurança para todos os usuários, ao mesmo tempo em que previne mortes e lesões graves e gera benefícios ambientais, econômicos e sociais.

Indicadores de desempenho (OE 3.3):

3.3A – Implantação da malha de transporte coletivo (BRT, VLT, Metrô) em regiões de alta demanda e alta sinistralidade

O que mede	Mede a proporção da malha de transporte coletivo (BRT, VLT, Metrô) que foi implantada em regiões de alta demanda e com elevada sinistralidade, ou seja, quanto da expansão da malha priorizou áreas críticas para segurança e mobilidade.
Fórmula	$(\text{extensão de trechos integrados em regiões de alta demanda e sinistralidade} \div \text{total de trechos integrados da malha}) \times 100$
Fonte	Levantamento STM; Origem e Destino; Infosiga
Periodicidade	A cada 5 anos

3.3B – Implantação de ciclovias ou ciclofaixas em trechos rodoviários críticos

O que mede	Mede o quanto da extensão de trechos rodoviários críticos sob administração pública direta recebeu ciclovias ou ciclofaixas efetivamente implantadas, ou seja, a cobertura real de infraestrutura ciclável segura em locais de maior risco para ciclistas. Mostra o progresso da implementação de projetos que protegem ciclistas em pontos críticos da malha viária estadual.
Fórmula	$(\text{extensão de trechos críticos com ciclovias/ciclofaixas implantadas} \div \text{total de trechos críticos para ciclistas sob administração pública direta}) \times 100$
Fonte	Levantamento SEMIL-SP/Ciclo Comitê Paulista (CCP)
Periodicidade	A cada 3 anos

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.1 – Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro	3.1.1	 <p>Desenvolver guia técnico estadual de desenho viário seguro que reúna, revise e atualize diretrizes e parâmetros alinhados ao Sistema Seguro, subsidiando municípios e órgãos estaduais na formulação e implementação de projetos viários na malha urbana que protejam os usuários vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas)</p>	<p>3.1.1.1 - Elaboração e publicação do guia técnico estadual de desenho viário seguro, reunindo e atualizando diretrizes e parâmetros aplicáveis à malha urbana, com orientações para formulação, avaliação e implantação de projetos viários seguros pelos municípios e órgãos estaduais</p>
			<p>3.1.1.2 - Incorporação das diretrizes e parâmetros do guia técnico estadual de desenho viário seguro em programas estaduais que incidem na malha urbana</p>
			<p>3.1.1.3 - Disseminação e treinamento do guia técnico estadual de desenho viário seguro para técnicos estaduais e municipais</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD	Guia publicado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD	% de programas estaduais com diretrizes e parâmetros revisados	100%	-	100%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD, ARTESP, DER-SP, SEMIL-SP	% de órgãos estaduais envolvidos no Guia com profissionais capacitados	80%	-	80%	-
% das Superintendências Regionais de Trânsito com profissionais capacitados				100%	-	100%	-	
% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com técnicos capacitados				100%	25%	50%	100%	

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.1 – Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro	3.1.2	Incorporar parâmetros de infraestrutura viária segura, alinhados ao Sistema Seguro, em contratos de concessão de rodovias e de novas rodovias, vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres, ciclistas e transporte coletivo	 3.1.2.1 - Definição de indicadores contratuais complementares de desempenho relacionados à infraestrutura viária segura de todos os usuários da via e validação intersetorial dos indicadores
			3.1.2.2 - Publicação de caderno de indicadores contratuais de infraestrutura viária segura para concessão de rodovias e novas rodovias
			3.1.2.3 - Incorporação de metas de readequação da infraestrutura viária nos editais e aditivos contratuais relativos à concessão de rodovias e novas rodovias
			3.1.2.4 - Elaboração e publicação de resultados de análises de desempenho em segurança viária das concessionárias
	3.1.3	 Incorporar parâmetros de infraestrutura viária segura, alinhados ao Sistema Seguro, em contratos de concessão de corredores de transporte coletivo (BRT e VLT), vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres e ciclistas	3.1.3.1 - Mapeamento e análise crítica dos contratos de concessão de corredores de transporte coletivo existentes e cláusulas de infraestrutura viária segura

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP	Indicadores definidos e validados	1	1	-	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SUROD)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP	Caderno publicado	1	1	-	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SUROD)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP	% de novos contratos de concessão com metas de segurança viária incorporadas	100%	100%	-	-
		Superintendência de Rodovias (SUROD)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP	% de contratos ativos com metas de segurança viária revisadas	100%	-	100%	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SUROD)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP	Nº de documentos publicados	16	-	6	10
	ARTESP	Superintendência de Transportes Coletivos (SUCOL)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	Mapeamento e análise crítica dos contratos de concessão de corredores de transporte coletivo existentes realizadas	1	1	-	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.1 – Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro	3.1.3	Incorporar parâmetros de infraestrutura viária segura, alinhados ao Sistema Seguro, em contratos de concessão de corredores de transporte coletivo (BRT e VLT), vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres e ciclistas	 3.1.3.2 - Definição de indicadores contratuais complementares de desempenho relacionados à infraestrutura viária segura de todos os usuários da via e validação intersetorial dos indicadores
			3.1.3.3 - Publicação de caderno de indicadores contratuais de infraestrutura viária segura para concessão de corredores de transporte coletivo
			3.1.3.4 - Incorporação de metas de readequação da infraestrutura viária nos editais e aditivos contratuais relativos à concessão de corredores de transporte coletivo
			3.1.3.5 - Elaboração e publicação de resultados de análises de desempenho em segurança viária das concessionárias
	3.1.4	 Incorporar parâmetros de infraestrutura viária segura, alinhados ao Sistema Seguro, em contratos de manutenção de rodovias, vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres, ciclistas e transporte coletivo	3.1.4.1 - Mapeamento e análise crítica dos contratos de novas rodovias e de manutenção de rodovias existentes e cláusulas relacionados à infraestrutura viária segura

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	ARTESP	Superintendência de Transportes Coletivos (SUCOL)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	Indicadores contratuais definidos e validados	1	1	-	-
	ARTESP	Superintendência de Transportes Coletivos (SUCOL)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	Caderno publicado	1	-	1	-
	ARTESP	Superintendência de Transportes Coletivos (SUCOL)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	% de novos contratos de concessão com metas de segurança viária incorporadas	100%	-	100%	-
			DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	% de contratos ativos com metas de segurança viária revisadas	100%	-	100%	-
	ARTESP	Superintendência de Transportes Coletivos (SUCOL)	DER-SP, DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, SDUH	Nº de documentos publicados	12	-	2	10
	DER-SP	Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	Mapeamento e análise crítica dos contratos de novas rodovias e de manutenção de rodovias existentes realizadas	100%	100%	-	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.1 – Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro	3.1.4	Incorporar parâmetros de infraestrutura viária segura, alinhados ao Sistema Seguro, em contratos de manutenção de rodovias, vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres, ciclistas e transporte coletivo	 3.1.4.2 - Definição de indicadores contratuais complementares de desempenho relacionados à infraestrutura viária segura de todos os usuários da via e validação intersetorial dos indicadores
			3.1.4.3 - Publicação de caderno de indicadores contratuais de infraestrutura viária segura para novas rodovias e manutenção de rodovias
			3.1.4.4 - Incorporação de metas de readequação da infraestrutura viária nos editais e aditivos contratuais relativos às novas rodovias e de manutenção de rodovias
	3.1.4.5 - Elaboração e publicação de resultados de análises de desempenho em segurança viária das rodovias estaduais sob administração pública direta		
3.1.5	Desenvolver Manual Rodoviário para Pedestres do DER-SP, contemplando diretrizes e parâmetros de desenho viário, manutenção, operação e medidas de baixo custo voltadas à proteção de pedestres nas rodovias estaduais	 3.1.5.1 - Análise crítica das diretrizes e parâmetros já existentes a nível estadual sobre desenho e sinalização viária voltada para pedestres	


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DER-SP	Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	Indicadores definidos e validados	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	Caderno publicado	1	-	1	-
	DER-SP	Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	% de novos contratos de concessão com metas de segurança viária incorporadas	100%	-	100%	-
		Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	% de contratos ativos com metas de segurança viária revisadas	100%	-	100%	-
	DER-SP	Diretoria de Obras (DO)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, STM, ARTESP	Nº de documentos publicados	12	-	2	10
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, SEMIL-SP, DETRAN-SP	% de parâmetros e diretrizes existentes analisados	100%	100%	-	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.1 – Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro	3.1.5	Desenvolver Manual Rodoviário para Pedestres do DER-SP, contemplando diretrizes e parâmetros de desenho viário, manutenção, operação e medidas de baixo custo voltadas à proteção de pedestres nas rodovias estaduais 	3.1.5.2 - Criação de parâmetros de desenho viário seguro para pedestres em trechos de rodovias estaduais que cruzam centros urbanos 3.1.5.3 - Publicação do Manual Rodoviário para Pedestres do DER-SP, incorporando parâmetros existentes, revisados e criados 3.1.5.4 - Disseminação e treinamento do Manual Rodoviário para Pedestres do DER-SP criado para técnicos estaduais e municipais, e das concessionárias
	3.1.6	Articular com órgãos federais a atualização e harmonização de normas técnicas de infraestrutura e desenho viário, assegurando padrões de proteção a usuários vulneráveis nas malhas urbana e rodoviária 	3.1.6.1 - Elaboração de documento com recomendações de atualização ou harmonização de normas técnicas de infraestrutura e desenho viário embasadas em evidências 3.1.6.2 - Envio de contribuições técnicas para a Câmara Temática de Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito (CTET) vinculada ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)
OE 3.2 – Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais	3.2.1	Tratar pontos críticos de sinistralidade nas rodovias estaduais, assegurando a redução do risco de sinistros e a proteção de todos os usuários, com atenção especial aos mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas 	3.2.1.1 - Mapeamento dos trechos de alto risco das rodovias estaduais sob administração pública direta, a partir da metodologia iRAP de avaliação da infraestrutura

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, SEMIL-SP, DETRAN-SP	Parâmetros criados	100%	100%	-	-
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, SEMIL-SP, DETRAN-SP	Manual publicado	1	-	1	-
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, SEMIL-SP, DETRAN-SP	Disseminação e treinamento do Manual realizado	1	-	-	1
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, DETRAN-SP, CETRAN-SP, SDUH	Documento elaborado e publicado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	ARTESP, DETRAN-SP, CETRAN-SP, SDUH	Contribuições técnicas enviadas	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP	Mapeamento realizado	1	1	-	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.2 – Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais	3.2.1	Tratar pontos críticos de sinistralidade nas rodovias estaduais, assegurando a redução do risco de sinistros e a proteção de todos os usuários, com atenção especial aos mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas	 3.2.1.2 - Mapeamento dos trechos de alto risco das rodovias estaduais concedidas, a partir da metodologia iRAP de avaliação da infraestrutura
			3.2.1.3 - Elaboração e publicação de plano de priorização e tratamento dos pontos críticos das rodovias estaduais sob administração pública direta, considerando locais mais críticos e trechos rodoviários com características urbanas
			3.2.1.4 - Revisão dos planos de ação de intervenções nas rodovias estaduais concedidas para inclusão do tratamento dos pontos críticos não previstos
			3.2.1.5 - Capacitação das equipes técnicas estaduais em inspeções de segurança viária
			3.2.1.6 - Implantação dos projetos de melhorias nos trechos de rodovias estaduais sob administração pública direta
			3.2.1.7 - Publicação de resultados de análises de desempenho com periodicidade e métricas padronizadas por trecho das rodovias sob administração pública direta
			3.2.1.8 - Publicação de resultados de análises de desempenho com periodicidade e métricas padronizadas por trecho das rodovias concedidas

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DER-SP	Mapeamento realizado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP	Plano publicado	1	1	-	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SUROD)	DER-SP	% de planos de ação revisados	100%	100%	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias	DETRAN-SP, ARTESP	Nº de ciclos de capacitação realizados	0		5	-
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	DETRAN-SP	% de trechos críticos com melhorias implantadas	100%	-	100%	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	DETRAN-SP, ARTESP	Nº de relatórios antes-depois publicados	6	-	1	5
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SUROD)	DETRAN-SP, DER-SP	Nº de relatórios antes-depois publicados	6	-	1	5

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.2 – Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais	3.2.2	  Fornecer apoio técnico e financeiro a municípios no desenvolvimento e implantação de projetos viários seguros, voltados especialmente à proteção e acessibilidade de pedestres e ciclistas, por meio de programas estaduais	3.2.2.1 - Mapeamento e análise crítica dos programas estaduais existentes que implementam ações na malha viária urbana
			3.2.2.2 - Revisão dos critérios de enquadramento, seleção dos locais e soluções-tipo dos programas, com foco em salvar vidas
			3.2.2.3 - Capacitação dos técnicos municipais e estaduais em desenho viário seguro
			3.2.2.4 - Repasse de recursos financeiros e/ou materiais para a implantação de projetos viários seguros nos municípios
	3.2.3	Implementar programa estadual de prevenção e mitigação de atropelamentos de fauna silvestre e doméstica em rodovias estaduais concedidas e não concedidas, visando a redução da mortalidade de animais e usuários	3.2.3.1 - Mapeamento e georreferenciamento de registros de atropelamentos de fauna e animais domésticos em rodovias estaduais, com identificação dos 50 trechos mais críticos
			3.2.3.2 - Elaboração de Plano estadual de mitigação de atropelamentos de fauna, com diretrizes de engenharia, gestão e monitoramento
3.2.3.3 - Elaboração de instrumento de cooperação com municípios para criação e fortalecimento de espaços de acolhimento e atendimento emergencial a animais domésticos abandonados e atropelados vivos			


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD	Mapeamento e análise crítica realizados	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD	% de programas com critérios revisados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	STM, SDUH, SEDPcD	% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com técnicos capacitados	100%	25%	50%	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SDUH	Nº de orçamentos anuais aprovados e publicados	10	2	3	5
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP, DETRAN-SP	Diagnóstico publicado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP, DETRAN-SP	Plano elaborado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP, DETRAN-SP	Instrumento de cooperação elaborado	1	1	-	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.2 – Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais	3.2.3	Implementar programa estadual de prevenção e mitigação de atropelamentos de fauna silvestre e doméstica em rodovias estaduais concedidas e não concedidas, visando a redução da mortalidade de animais e usuários	3.2.3.4 - Implantação de programa piloto de passagens de fauna com monitoramento de efetividade
			3.2.3.5 - Realização de campanha estadual de conscientização sobre abandono e bem-estar animal, em parceria com municípios
OE 3.3 – Infraestrutura segura e integrada para mobilidade ativa, coletiva e sustentável	3.3.1	Incluir critérios de segurança viária nos planos e programas estaduais de transporte coletivo e elaborar plano de ação para integração da malha em regiões de alta demanda e sinistralidade	3.3.1.1 - Monitoramento permanente dos Planos Integrados de Transportes Urbanos (PITU) 3.3.1.2 - Ampliação dos critérios de segurança viária no PDT e PITU, alinhando-os ao Sistema Seguro
	3.3.2	Apoiar a implementação do Plano Cicloviário Estadual, garantindo uma rede cicloviária conectada e protegida, integrada ao transporte coletivo e às áreas urbanizadas	3.3.2.1 - Mapeamento dos trechos rodoviários críticos, considerando locais com alta sinistralidade de ciclistas, locais com alto fluxo de ciclistas em rodovias sem infraestrutura cicloviária e trechos rodoviários com características urbanas, e definição das metas e prazos de implantação 3.3.2.2 - Revisão e atualização da regulamentação que define os parâmetros de desenho da infraestrutura cicloviária nas rodovias estaduais

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	ARTESP, DETRAN-SP	Nº de passagens implantadas e monitoradas	150	-	50	100
				% de redução dos atropelamentos de fauna silvestre e doméstica nas rodovias estaduais	50%	-	-	50%
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	DETRAN-SP, ARTESP	% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com campanha veiculada	100%	30%	50%	100%
	STM	Coordenadoria de Planejamento e Gestão (CPG)	SEMIL-SP, DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP	Ferramenta de monitoramento permanente criada	1	-	1	-
	STM	Coordenadoria de Planejamento e Gestão (CPG)	SEMIL-SP, DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP	Critérios revisados	1	-	1	-
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transportes (SLT)	DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP, STM, SDUH, SEDPcD	Mapeamento realizado	1	1	-	-
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transportes (SLT)	DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP, STM, SDUH, SEDPcD	% de regulamentação revisada e atualizada	100%	-	100%	-

3. Vias Seguras

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 3.2 – Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais	3.3.2	 <p>Apoiar a implementação do Plano Cicloviário Estadual, garantindo uma rede cicloviária conectada e protegida, integrada ao transporte coletivo e às áreas urbanizadas</p>	<p>3.3.2.3 - Revisão e atualização da regulamentação estadual para incluir a obrigatoriedade de bicicletários nas estações de transporte coletivo mantidas ou concedidas pelo Estado (metrô, trem, VLT etc.)</p>
			<p>3.3.2.4 - Implantação dos projetos de ciclovias e ciclofaixas nos trechos rodoviários críticos sob administração pública direta</p>
			<p>3.3.2.5 - Incorporação da obrigação de ciclovias e ciclofaixas nos trechos rodoviários críticos nos editais e aditivos contratuais das rodovias estaduais concedidas</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transportes (SLT)	DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP, STM, SDUH, SEDPcD	Revisão e atualização da regulamentação realizada	1	-	1	-
	DER-SP	Diretoria de Engenharia (DE)	DETRAN-SP, ARTESP, STM, SDUH, SEDPcD, SEMIL-SP	Plano de implantação elaborado	1	-	1	-
				Projetos implantados	100%	-	-	100%
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DETRAN-SP, DER-SP, STM, SDUH, SEMIL-SP, SEDPcD	% de novos contratos de concessão com obrigação de ciclovias e ciclofaixas nos trechos rodoviários críticos incorporada	100%	-	100%	-

4. Educação



A educação é a base para formar competências, valores e atitudes que sustentam a segurança viária como prioridade social. Este eixo garante que o conhecimento sobre o trânsito seguro seja transmitido de forma contínua, estruturada e baseada em evidências, alcançando desde crianças até adultos. Isso inclui a **educação formal**, com a integração da segurança viária aos currículos escolares e a participação ativa dos jovens como protagonistas e multiplicadores de soluções; a

educação corporativa e capacitação de profissionais, fortalecendo gestores e técnicos estaduais e municipais com a abordagem de Sistema Seguro; e a **formação de condutores**, para que a habilitação e a reciclagem reflitam padrões elevados de segurança. Ao articular essas dimensões, o eixo potencializa a efetividade das medidas técnicas e normativas, acelera a mudança cultural necessária e prepara as novas gerações para liderar a construção de uma **cultura de valorização da vida**.

OE 4.1: Educação para a segurança viária em todos os níveis de ensino e participação ativa de jovens

A educação para a segurança viária deve estar presente ao longo de todo o percurso escolar, formando cidadãos conscientes, críticos e comprometidos com a preservação da vida. Integrar essa dimensão educativa ao cotidiano das escolas estaduais e municipais permite mobilizar estudantes e sensibilizá-los sobre temas de segurança no trânsito, fortalecendo sua **participação ativa como agentes de transformação**. Para ampliar o alcance e a qualidade das ações, é fundamental estabelecer parcerias com universidades públicas, privadas e institutos federais, conectando

pesquisa, extensão e formação em mobilidade e segurança viária aos níveis básico, fundamental, médio e superior. Além disso, a cooperação com municípios, organizações da sociedade civil e institutos especializados fortalece programas educativos e amplia oportunidades de engajamento comunitário. Essa abordagem combinada de conteúdo formal, atividades práticas e parcerias estratégicas consolida uma cultura de responsabilidade coletiva e garante que a **segurança viária se mantenha presente nas escolas, universidades e comunidades**.

Indicadores de desempenho (OE 4.1):

4.1A – Educadores estaduais e municipais integrados à rede paulista de educadores em segurança viária	
O que mede	Mede a capacidade do Estado de estruturar e articular profissionais para promover educação em segurança viária em âmbito escolar estadual e municipal.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de educadores e articuladores integrados à rede} \div \text{total de educadores estaduais e municipais}) \times 100$
Fonte	Dados da rede paulista de educadores em segurança viária
Periodicidade	Anual

**4.1B – Variação anual no número de inscrições
na ação de Reconhecimento Estadual de Boas Práticas de Segurança
Viária na Rede de Educação Superior**

O que mede	Mede a evolução do engajamento dos pesquisadores, professores e instituições de educação superior com o tema da segurança viária ao longo do tempo, refletida pela variação anual no número de inscrições submetidas à ação.
Fórmula	$[(n^\circ \text{ de inscrições no ano corrente} - n^\circ \text{ de inscrições no ano anterior}) \div n^\circ \text{ de inscrições no ano anterior}] \times 100$
Fonte	Dados do Reconhecimento Estadual de Boas Práticas de Segurança Viária na Rede de Educação Superior
Periodicidade	Anual

**4.1C – Variação do interesse dos jovens em
segurança viária antes e depois das ações de sensibilização**

O que mede	Mede a variação do grau de interesse e conscientização de jovens sobre segurança viária antes e depois da aplicação de ações de sensibilização, refletindo a efetividade das atividades educativas em engajar o público-alvo.
Fórmula	$[(\text{taxa de interesse pós-atividade} - \text{taxa de interesse pré-atividade}) \div \text{taxa de interesse pré-atividade}] \times 100$
Fonte	Dados das atividades nas ações de sensibilização
Periodicidade	Anual

OE 4.2: Qualificação da formação e capacitação continuada de servidores e condutores em segurança viária

Um Sistema Seguro exige que servidores públicos estejam preparados para planejar, implementar e sustentar políticas eficazes de segurança viária. No âmbito estadual, isso implica garantir a **atualização permanente dos profissionais** dos órgãos de trânsito, transporte e mobilidade, bem como de

órgãos correlatos, fortalecendo a gestão e a execução das ações. No âmbito municipal, cabe ao Estado oferecer apoio técnico, promovendo a criação de capacidade institucional para que os municípios atuem de forma mais qualificada na redução de mortes e lesões no trânsito.

Indicadores de desempenho (OE 4.2):

4.2A – Servidores estaduais capacitados com conteúdos de Sistema Seguro e Visão Zero	
O que mede	Mede a proporção de servidores estaduais que participaram de capacitação que incorporaram efetivamente os conteúdos e conceitos do Sistema Seguro e da Visão Zero, refletindo o alcance e a disseminação dessas abordagens entre os profissionais envolvidos na gestão da segurança viária.
Fórmula	$\left(\frac{\text{n}^\circ \text{ de servidores capacitados com conteúdos do Sistema Seguro e Visão Zero}}{\text{total de servidores capacitados no período}} \right) \times 100$
Fonte	Levantamento estadual do SISTRAN-SP
Periodicidade	Anual

4.2B – Municípios utilizando conteúdos de capacitação estadual sobre Sistema Seguro e Visão Zero

O que mede	Mede a proporção de municípios que utilizaram os conteúdos oficiais fornecidos pelo Estado em capacitações sobre Sistema Seguro e Visão Zero, refletindo a abrangência e a adesão das práticas de capacitação estadual no tema nos municípios.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de municípios que aplicaram conteúdos fornecidos pelo Estado} \div 645 \text{ municípios paulistas}) \times 100$
Fonte	Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas (DETRAN-SP)
Periodicidade	A cada 3 anos

OE 4.3: Formação, atualização e qualidade da habilitação de condutores com foco em segurança

O processo de formação e reciclagem de condutores representa uma oportunidade estratégica para consolidar comportamentos seguros no trânsito. Para isso, é fundamental atualizar periodicamente a capacitação de motoristas profissionais e a formação de instrutores e examinadores, alinhando todos os programas ao Sistema Seguro. A adequação de locais de provas práticas

e teóricas garante a qualidade e a segurança do processo de habilitação. Complementarmente, a divulgação de campanhas educativas por meio de notificações digitais de autuação, penalidades e aplicativos de gestão de CNH amplia o alcance das ações preventivas, formando condutores mais conscientes e fortalecendo a segurança viária de forma integrada.

Indicadores de desempenho (OE 4.3):

4.3A – Instrutores de trânsito utilizando materiais didáticos homologados pelo Estado

O que mede	Mede a proporção de instrutores de trânsito que utilizam materiais didáticos e referenciais pedagógicos homologados pelo Estado, refletindo o grau de adoção dos conteúdos oficiais e a padronização da formação profissional em segurança viária.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de instrutores que usaram materiais homologados} \div \text{total instrutores com atuação no Estado}) \times 100$
Fonte	Levantamento EPT (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

4.3B – Alcance das campanhas educativas nas notificações digitais de autuação e aplicativos de CNH




O que mede	Mede a variação no alcance das campanhas educativas de trânsito veiculadas por notificações digitais de autuação e penalidade e por aplicativos de gestão de CNH, refletindo a capacidade de ampliar o público impactado pelas ações de conscientização e promoção de comportamentos seguros no trânsito.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de pessoas alcançadas nas campanhas digitais no período atual} - n^{\circ} \text{ de pessoas alcançadas no período anterior}) \div n^{\circ} \text{ de pessoas alcançadas no período anterior}] \times 100$
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	1 por ano

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
<p>OE 4.1 – Educação para a segurança viária em todos os níveis de ensino e participação ativa de jovens</p>	<p>4.1.1</p>	<p>Integrar a dimensão educativa da segurança viária no cotidiano escolar estadual e municipal</p>	<p> 4.1.1.1 - Elaboração de repositório com materiais de apoio à prática educativa no tema da segurança viária contendo orientações de atividades e projetos continuados para cada etapa escolar e faixa etária</p>
			<p>4.1.1.2 - Realização de programas de capacitação de professores da rede de educação básica estadual e municipal em mobilidade e segurança viária</p>
			<p>4.1.1.3 - Realização de oficinas e palestras sobre segurança viária voltadas a adultos e idosos atendidos pela EJA nas redes estadual e municipal de educação</p>
			<p>4.1.1.4 - Criação de rede paulista de educadores estaduais e municipais em segurança viária, da rede de articuladores regionais</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, SEDUC-SP, DETRAN-SP, CETRAN-SP	Repositório criado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP	Nº de ciclos de capacitação professores da rede de educação básica estadual e municipal realizados	11	3	3	5
				Nº de professores capacitados em mobilidade e segurança viária	500	-	-	500
	SEDUC-SP	Coordenadoria Pedagógica	DETRAN-SP, CETRAN-SP	Nº de oficinas e/ou palestras realizadas	22	6	6	10
	SEDUC-SP	Coordenadoria Pedagógica	SEDUC-SP, CETRAN-SP	Nº articuladores regionais por Unidade Regional de Ensino mobilizados	182	-	-	-
				Rede de educadores criada	1	1	-	-

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 4.1 – Educação para a segurança viária em todos os níveis de ensino e participação ativa de jovens	4.1.1	Integrar a dimensão educativa da segurança viária no cotidiano escolar estadual e municipal 	4.1.1.5 - Instituição de reconhecimento estadual de boas práticas de segurança viária na rede de educação básica
	4.1.2	Estabelecer instrumentos legais e parcerias com universidades públicas, privadas e institutos federais, para pesquisa, extensão e formação em mobilidade e segurança viária, e para atividades e projetos de educação integrados que conectem os níveis básico, fundamental, médio e superior 	4.1.2.1 - Formalização de parcerias com universidades e institutos
			4.1.2.2 - Realização de oficinas e palestras para aproximação com as instituições de ensino superior
			4.1.2.3 - Elaboração de documento com diretrizes curriculares e conteúdos mínimos sobre segurança viária, em alinhamento com os princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero, e com a BNCC e Currículo Paulista
	4.1.3	Estabelecer instrumentos legais e parcerias com municípios, organizações da sociedade civil e institutos especializados para ampliar programas de educação para o trânsito 	4.1.2.4 - Instituição de reconhecimento estadual de boas práticas de segurança viária na rede de educação superior
			4.1.3.1 - Mapeamento dos municípios que possuem órgãos de trânsito e das organizações e institutos por localidade que possuem sinergia com o tema da mobilidade e segurança viária 4.1.3.2 - Formalização de parcerias com municípios, organizações e institutos

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SEDUC-SP	Coordenadoria Pedagógica	DETRAN-SP, CETRAN-SP	Reconhecimento instituído	1	1	-	-
	SEDUC-SP	Coordenadoria Pedagógica	DETRAN-SP	Nº de parcerias formalizados	40	-	15	25
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP, CETRAN-SP	Nº de oficinas e/ou palestras realizadas	22	6	6	10
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP, CETRAN-SP	Documento elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP, DER-SP, SES-SP	Reconhecimento instituído	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP, CETRAN-SP	Mapeamento realizado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP	Nº de parcerias formalizadas	1100	300	300	500

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 4.1 – Educação para a segurança viária em todos os níveis de ensino e participação ativa de jovens	4.1.3	 Estabelecer instrumentos legais e parcerias com municípios, organizações da sociedade civil e institutos especializados para ampliar programas de educação para o trânsito	4.1.3.3 - Capacitação servidores municipais e equipes das organizações parceiras
	4.1.4	  Promover atividades de sensibilização de jovens no âmbito escolar sobre temas relacionados à segurança viária	4.1.4.1 - Publicação de metodologia participativa para sensibilização e escuta de jovens que valorize suas experiências e vivências 4.1.4.2 - Capacitação das equipes das Superintendências Regionais de Trânsito para aplicação das atividades 4.1.4.3 - Definição de agenda alinhada com o calendário das unidades escolares para aplicação das atividades 4.1.4.4 - Elaboração e implementação de plano de atividades de sensibilização juvenil 4.1.4.5 - Realização de ciclos de sensibilização de jovens pelas Superintendências Regionais de Trânsito

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, CETRAN-SP, ARTESP	Nº de ciclos de capacitação para servidores municipais realizados	-	5	-	-
% dos municípios integrados ao SISTRAN com servidores capacitados				50%	-	50%	-	
Ciclo de capacitação para as organizações parceiras realizada				1	1	-	-	
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP	Metodologia publicada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP	% das equipes das Superintendências capacitadas	100%	100%	-	-
	SEDUC-SP	Coordenadoria Pedagógica	DETRAN-SP	Nº de unidades escolares com atividades por ano	200	-	75	125
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP	Nº de planos de atividades elaborados	3	1	1	1
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC-SP	Nº de unidades escolares com atividades	200	-	75	125

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 4.2 – Qualificação da formação e capacitação continuada de servidores para a segurança viária	4.2.1	 <p>Promover a atualização contínua dos servidores estaduais dos órgãos de trânsito e mobilidade, bem como de outros órgãos correlatos (polícias, DER-SP, ARTESP, secretarias setoriais) nos conceitos e práticas do Sistema Seguro e da Visão Zero</p>	<p>4.2.1.1 - Elaboração de conteúdo dos conceitos de Sistema Seguro e Visão Zero para uso nos ciclos de capacitação</p>
			<p>4.2.1.2 - Implantação de ferramenta de monitoramento da atualização contínua dos servidores estaduais no âmbito do SISTRAN-SP</p>
	4.2.2	 <p>Apoiar a atualização contínua de gestores, técnicos e agentes municipais de trânsito e mobilidade em conceitos e práticas do Sistema Seguro e da Visão Zero</p>	<p>4.2.2.1 - Disseminação de conteúdo dos conceitos de Sistema Seguro e Visão Zero para uso do município nos ciclos de capacitação</p>
			<p>4.2.2.2 - Criação de espaços permanentes de intercâmbio entre técnicos municipais e estaduais sobre formação e capacitação continuada de servidores, no âmbito do SISTRAN-SP</p>


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, PMESP, ARTESP, SES-SP, SEDUC-SP, SEMIL-SP, SECOM, SEDPcD, STM, SSP, CETRAN-SP	Guia publicado	1	1	-	-
				Módulos multimídia publicados	1	1	-	-
	CETRAN-SP	Seção Regulatória	DER-SP, PMESP, ARTESP, DETRAN-SP, SES-SP, SEDUC-SP, SEMIL-SP, SECOM, SEDPcD, STM, SSP	Ferramenta implantada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	CETRAN-SP	% dos municípios capacitados	100%	50%	100%	-
	CETRAN-SP	Seção de Integração	DER-SP, PMESP, ARTESP, DETRAN-SP, SES-SP, SEDUC-SP, SEMIL-SP	Espaço de intercâmbio criado	1	-	-	1

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 4.3 – Formação, atualização e qualidade da habilitação de condutores com foco em segurança viária	4.3.1	Atualizar a capacitação periódica e especializada em segurança viária para motoristas profissionais, alinhando-a ao Sistema Seguro 	4.3.1.1 - Revisão dos conteúdos das capacitações de Motofrete, Transporte Escolar, Transporte Coletivo de Passageiros, Transporte de Produtos Perigosos, Transporte de Emergência e Transporte de Carga Indivisível, alinhando-os aos princípios do Sistema Seguro
	4.3.2	Atualizar a formação de instrutores e examinadores de trânsito, alinhando-a ao Sistema Seguro 	4.3.2.1 - Avaliação e homologação dos materiais didáticos e referenciais pedagógicos alinhados ao Sistema Seguro utilizados na formação de instrutores e examinadores de trânsito 4.3.2.2 - Implementação de programa de reconhecimento a instrutores e examinadores

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEMIL-SP, ARTESP, DER-SP	Nº de capacitações revisadas e homologadas	6	6	-	-
% de novos conteúdos implementados em todos os cursos de capacitação profissional				100%	-	-	100%	
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Referenciais pedagógicos revisados e homologados	1	1	-	-
% das entidades credenciadas com implementação dos novos referenciais				100%	-	100%	-	
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	-	Programa-piloto implantado	1	1	-	-
Programa institucionalizado				1	-	1	-	
Nº de ciclos de reconhecimento realizados				8	-	3	5	

4. Educação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 4.3 – Formação, atualização e qualidade da habilitação de condutores com foco em segurança viária	4.3.3	  <p>Articular junto ao Governo Federal a atualização da formação de condutores, revisando metodologias, ferramentas e plataformas de ensino, incluindo modalidades de ensino a distância</p>	4.3.3.1 - Definição unificada das indicações estaduais, no âmbito do SISTRAN-SP, para representação estadual na Câmara Temática de Educação para o Trânsito (CTEDUC)
			4.3.3.2 - Elaboração de documento com recomendações sobre a atualização da formação de condutores, seus conteúdos e metodologias
	4.3.4	 <p>Adequar os locais de provas prática e teórica de condutores para garantir qualidade e segurança do processo</p>	4.3.4.1 - Publicação de diagnóstico técnico das condições dos locais de provas
			4.3.4.2 - Implantação das adequações conforme critérios de priorização definidos
	4.3.5	 <p>Divulgar campanhas educativas de trânsito nas notificações digitais de autuação e penalidade e aplicativos de gestão de CNH</p>	4.3.5.1 - Adequação dos sistemas digitais para disseminação das campanhas
			4.3.5.2 - Produção de conteúdos de campanhas educativas alinhados aos principais fatores de risco

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, SEDUC-SP, DETRAN-SP	Definição realizada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP, SEDUC-SP, CETRAN-SP	Documento elaborado e validado no âmbito do SISTRAN-SP	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Habilitação e Condutores (DHC)	-	Diagnóstico realizado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Habilitação e Condutores (DHC)	-	% de implantações realizadas	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	DER-SP, SECOM, Órgãos Atuadores	Integração realizada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, SECOM	Nº de campanhas educativas produzidas e divulgadas	24	-	9	15

5. Comunicação



A comunicação é o elo que conecta as políticas de segurança viária à sociedade, tornando visível a gravidade do problema e mobilizando mudanças de comportamento. Este eixo tem a função de **desnaturalizar as mortes no trânsito**, sensibilizar a população e consolidar a segurança viária como valor coletivo. Isso se dá por meio de campanhas de larga escala fundamentadas em evidências, que formam opinião pública e reforçam o efeito das operações de fiscalização; pela padronização da narrativa institucional

entre Estado e municípios, assegurando consistência nas mensagens; e pela qualificação do debate público, capacitando jornalistas e comunicadores a tratar o trânsito como questão de saúde pública. Assim, a comunicação não apenas amplia o engajamento social e fortalece a corresponsabilidade, mas também sustenta a continuidade do plano enquanto política pública, contribuindo para a construção de uma **cultura de valorização da vida**.

OE 5.1: Campanhas de comunicação para dissuasão de comportamentos de risco

Campanhas de comunicação de massa têm papel decisivo na mudança de comportamento e cultura no trânsito, mas só são eficazes quando planejadas e executadas com base em evidências. Isso significa partir de diagnósticos claros sobre os fatores de risco, identificar públicos prioritários por meio de dados de sinistralidade e testar mensagens antes de sua veiculação. A **integração com ações de fiscalização** é determinante

para ampliar o efeito dissuasório: campanhas isoladas têm baixo impacto, mas quando combinadas à fiscalização ostensiva, conseguem legitimar e reforçar a percepção de risco de punição. Além disso, o monitoramento sistemático da efetividade deve avaliar continuamente se as campanhas estão gerando impacto mensurável sobre comportamentos e sobre a cultura de segurança viária.

Indicadores de desempenho (OE 5.1):

5.1A – Recordação (recall) da campanha principal do ano pelo público-alvo	
O que mede	Mede a eficácia da campanha em ser lembrada (penetração da mensagem) pelo público-alvo, indicando o quanto a comunicação foi efetivamente absorvida.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de entrevistados do público-alvo que lembram da campanha} \div \text{total de entrevistados do público-alvo na pesquisa}) \times 100$
Fonte	Pesquisa pós-campanha
Periodicidade	1 por ano

5.1B – Conversão comportamental atribuída à campanha

O que mede	Mede a eficácia persuasiva da campanha. Em vez de medir a mudança geral na população (que poderia ter outras causas), este indicador isola e mede, dentro do grupo que não praticava o comportamento seguro, qual o percentual de pessoas que passaram a adotá-lo por influência direta da comunicação.
Fórmula	$(n^\circ \text{ de entrevistados que declaram ter passado a adotar o comportamento seguro DEPOIS da campanha} \div \text{total de entrevistados do público-alvo expostos à campanha}) \times 100$
Fonte	Pesquisa pós-campanha
Periodicidade	1 por ano

OE 5.2: Qualificação da narrativa de segurança viária em âmbito estadual

Uma comunicação eficaz em segurança viária depende de consistência interna e externa: as mensagens transmitidas pelos órgãos públicos precisam falar a mesma língua, tanto para a sociedade quanto dentro do próprio governo. Isso significa **padronizar termos, narrativas e enfoques** — como a adoção do termo ‘sinistro de trânsito’ em substituição a ‘acidente’ — e, ao mesmo tempo, criar rotinas de **comunicação institucional** que sensibilizem servidores, gestores e colaboradores sobre seu papel na preservação da vida. Quando o Governo fala de forma uníssona, evita contradições, reforça credibilidade e consolida a segurança viária como prioridade compartilhada.

Externamente, a mídia exerce papel central na formação da opinião pública e na construção de percepções sobre segurança viária como tema de saúde pública. Por isso, o Estado desenvolve programas de relacionamento permanente com jornalistas e veículos de comunicação, orientando e **qualificando a cobertura jornalística** com dados, evidências e princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero. Dessa forma, a comunicação integrada, consistente e contínua reforça a credibilidade das ações governamentais, sensibiliza a sociedade e fortalece a prioridade de se preservar vidas no trânsito como política pública.

Indicadores de desempenho (OE 5.2):

5.2A – Matérias na imprensa que utilizam a terminologia correta sobre segurança viária

O que mede	Mede o sucesso das ações de relacionamento com a imprensa e a adoção do Manual de Narrativa pelos jornalistas, indicando a profissionalização do debate público, avaliando matérias na imprensa que utilizam a terminologia correta sobre segurança viária (ex: “sinistro” em vez de “acidente”).
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de matérias monitoradas que usam a terminologia correta} \div \text{total de matérias monitoradas sobre o tema}) \times 100$
Fonte	Levantamento ASCOM (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

5.2B – Cobertura midiática da segurança viária como tema de saúde pública

O que mede	Mede a percepção da imprensa sobre o tema, avaliando se ela passou a tratar os sinistros de forma mais aprofundada (causas sistêmicas, saúde) e menos superficial (apenas fatos policiais/trânsito/cotidiano).
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de matérias classificadas com "enquadramento alinhado"}^* \div \text{total de matérias analisadas no período}) \times 100$
Fonte	Levantamento ASCOM (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

*deve-se utilizar o “Manual de Narrativa” como o checklist oficial para definir o que é um “enquadramento alinhado”

OE 5.3: Articulação com municípios para a sensibilização da população

A articulação com municípios é fundamental para ampliar o alcance e a efetividade das ações de comunicação em segurança viária. Por meio do apoio técnico, da padronização de materiais e do compartilhamento de boas práticas, o Estado **fortalece a capacidade local** de sensibilizar a população, garantindo que as mensagens sobre prevenção e segurança sejam consistentes, claras e baseadas em evidências. Essa integração permite que campanhas e iniciativas sejam adaptadas às características e necessidades de cada território, promovendo maior engajamento comunitário e corresponsabilidade na proteção da vida no trânsito.

Além de fornecer suporte direto aos municípios, o Estado atua na criação de redes de cooperação entre órgãos públicos, sociedade civil, setor privado e instituições acadêmicas. A capacitação de equipes municipais de comunicação, combinada à disponibilização de kits padronizados e à ampliação do papel das autoridades regionais estaduais como instâncias de apoio técnico, assegura que as ações de comunicação sejam **contínuas, integradas e eficazes**, consolidando a segurança viária como prioridade coletiva.

Indicadores de desempenho (OE 5.3):

5.3A – Adesão ao Calendário Estadual Integrado de Comunicação pelos municípios	
O que mede	Mede a capilaridade e o sucesso da estratégia de articulação do Estado, avaliando a capacidade de engajar os municípios em uma agenda de comunicação unificada.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de municípios que aderiram ao calendário} \div 645 \text{ municípios paulistas}) \times 100$
Fonte	Levantamento ASCOM (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

Ações de comunicação de impacto realizadas em conjunto com parceiros estratégicos

O que mede	Mede a efetividade das parcerias estratégicas, quantificando o quanto elas se traduziram em ações concretas de comunicação que ampliam o alcance da mensagem.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de parcerias com ações de impacto} \div \text{total de parcerias}) \times 100$
Fonte	Levantamento ASCOM (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.1 — Campanhas de comunicação para dissuasão de comportamentos de risco	5.1.1	Desenvolver guia com diretrizes para o desenvolvimento de campanhas de comunicação em segurança viária	5.1.1.1 - Criação de guia com diretrizes de desenvolvimento de campanhas e banco de referências de campanhas nacionais e internacionais em segurança viária no portal da SECOM
			5.1.1.2 - Publicação de guia com diretrizes de desenvolvimento de campanhas e banco de referências de campanhas nacionais e internacionais em segurança viária no portal da SECOM
	5.1.2	Realizar campanhas de comunicação de mídia de massa periódicas e planejadas com base em dados e evidências, articuladas às operações de fiscalização, e focadas nos principais fatores e grupos de risco	5.1.2.1 - Elaboração do Plano Anual de Mídia das Campanhas de Massa, com definição de canais e orçamento
			5.1.2.2 - Execução de brand lift (ferramenta para medir o impacto das campanhas no público) em campanhas pré determinadas do calendário anual
5.1.2.3 - Execução de teste de mensagem pré campanha para garantir mensagem alinhada com o público-alvo			
			5.1.2.4 - Implantação de ferramenta de monitoramento de indicadores de comunicação





	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Guia desenvolvido	1	1		
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Guia publicado	1	1		
				% de novas campanhas municipais de segurança viária (apoiadas pelo Estado) com adoção das diretrizes do guia	90%	50%	90%	
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Plano elaborado	1	1		
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Nº de campanhas com brand lift	10	2	3	5
	DETRAN-SP	ASCOM	SEADE, SECOM	Nº de teste(s) de mensagem pré campanha executado(s)	10	2	3	5
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Ferramenta implantada	1	1		

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.1 — Campanhas de comunicação para dissuasão de comportamentos de risco	5.1.3	Realizar campanhas de comunicação multicanal, em âmbito estadual e regional, focadas na dissuasão dos principais comportamentos de risco identificados por dados	 5.1.3.1 - Produção de materiais de campanhas temáticas multicanal (podendo incluir peças digitais, vídeos e materiais impressos)
			5.1.3.2 - Disseminação dos materiais de campanhas temáticas multicanal (podendo incluir peças digitais, vídeos e materiais impressos) aos municípios
OE 5.2 – Qualificação da narrativa de segurança viária em âmbito estadual	5.2.1	Promover um programa permanente de capacitação em segurança viária para equipes de comunicação e porta-vozes de entes estaduais	 5.2.1.1 - Produção de materiais de apoio (apresentações, roteiros, guias, etc)
			5.2.1.2 - Desenvolvimento de plano de capacitação
			5.2.1.3 - Realização de capacitação para porta-vozes dos órgãos integrados ao SISTRAN
			5.2.1.4 - Realização de capacitação para equipes de comunicação dos órgãos integrados ao SISTRAN

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Nº de campanhas multicanal (materiais) produzidas	30	6	9	15
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com recebimento dos materiais de campanhas	100%	100%		
				% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com materiais de campanhas veiculados	100%		50%	50%
	DETRAN-SP	ASCOM	CETTRAN-SP	% de materiais de apoio produzidos e disponíveis	100%	100%		
	DETRAN-SP	ASCOM	CETTRAN-SP, SECOM	Plano de capacitação desenvolvido	1	1		
	DETRAN-SP	ASCOM	CETTRAN-SP	Nº de capacitações para porta-vozes realizados	20	4	6	10
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de capacitações para equipes de comunicação realizadas	4	1	1	2

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.2 – Qualificação da narrativa de segurança viária em âmbito estadual	5.2.2	 Publicar e disseminar uma guia oficial de narrativa de segurança viária do Estado, para incorporar a abordagem de Visão Zero e Sistema Seguro e o termo 'sinistro de trânsito' em todos os materiais de comunicação do Estado	5.2.2.1 - Publicação do Guia Oficial de Narrativa de Segurança Viária do Estado de São Paulo
			5.2.2.2 - Criação de ficha resumo para porta-vozes com dicas de comunicação e mensagens-chave sobre temas sensíveis relacionados à segurança viária
	5.2.3	 Publicar e disseminar um guia prático de comunicação de segurança viária para orientar os órgãos e entidades estaduais que compõem o SISTRAN-SP	5.2.3.1 - Criação e publicação de Guia Prático para Ações de Comunicação em Segurança Viária
			5.2.3.2 - Disseminação do guia junto aos municípios integrados ao SISTRAN-SP

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
				Guia publicado	1	1		
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	% das comunicações oficiais dos órgãos estaduais centrais com adoção da narrativa	100%		100%	
				% de órgãos estaduais do SISTRAN-SP com adoção da narrativa	100%		50%	50%
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Ficha resumo para portavozes criado e disseminado	1	1		
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	Guia Prático publicado	1	1		
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SECOM, CETRAN-SP, Membros Natos SISTRAN-SP	% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com recebimento do guia	100%		100%	
				% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com diretrizes do guia adotadas	90%		50%	90%

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.2 – Qualificação da narrativa de segurança viária em âmbito estadual	5.2.4	 Realizar a manutenção de relacionamento permanente com a imprensa para ampliar e qualificar a cobertura da segurança viária, por meio de mídia ganha	5.2.4.1 - Criação e manutenção de lista de contatos qualificado de imprensa
			5.2.4.2 - Produção e envio regular de sugestões de pauta, artigos de opinião e comunicados à imprensa
			5.2.4.3 - Realização de capacitação anual para jornalistas
			5.2.4.4 - Produção e distribuição de "kit de imprensa digital" após eventos e ações estratégicas


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	Lista de contatos de imprensa criada e qualificada	1	1		
				Nº de atualizações de lista de contatos realizadas	8	3	5	
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de sugestões de pauta qualificadas enviadas	120	24	36	60
				Nº de artigos de opinião publicados em veículos de comunicação de alcance estadual ou nacional	18	2	6	10
				Nº de sugestões de pautas estratégicas enviadas	90	10	30	50
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	Nº de capacitações para jornalistas realizadas	9	1	3	5
				Nº de jornalistas capacitados	45	15	15	15
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	% de eventos ou ações relevantes com kit de imprensa produzido	100%	100%	100%	100%

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.3 – Articulação com municípios para a sensibilização da população	5.3.1	Promover um programa de capacitação em segurança viária para as equipes de comunicação de entes municipais	5.3.1.1 - Desenvolvimento de plano de capacitação
			5.3.1.2 - Produção de materiais de apoio (apresentações, roteiros, guias, etc)
	5.3.2	Estabelecer parcerias estratégicas com órgãos e entidades do setor público, privado, acadêmico e sociedade civil organizada para a ampliação da comunicação em segurança viária	5.3.2.1 - Formalização de acordos de cooperação ou termos de parceria
			5.3.2.2 - Mapeamento de novos parceiros para colaboração

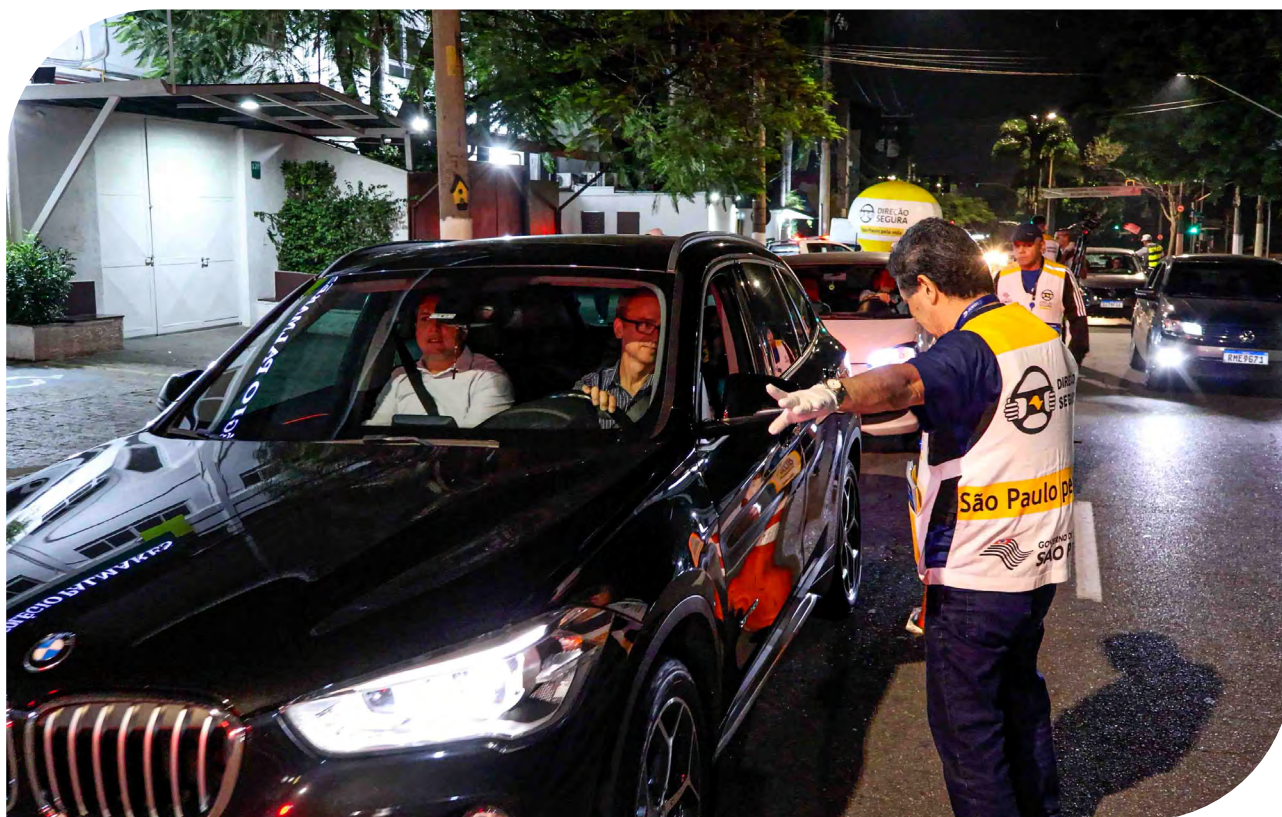
	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	ASCOM	CETTRAN-SP, SGRI	Plano de capacitação (municipal) desenvolvido	1	1		
				Nº de ciclo(s) de capacitação realizado(s)	8		3	5
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM	% materiais produzidos de acordo com agenda de capacitação	100%		100%	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	CETTRAN-SP, SECOM, SGRI	Nº de parcerias estratégicas formalizadas	10	3	3	4
	DETRAN-SP	ASCOM	SECOM, CETTRAN-SP, SGRI	Mapeamento inicial de parceiros concluído	1	1		
				Mapeamento atualizado	8		3	5

5. Comunicação

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 5.3 – Articulação com municípios para a sensibilização da população	5.3.3	 <p>Instituir um calendário anual de comunicação para segurança viária, alinhado ao calendário estadual integrado, para orientar o planejamento das campanhas e atividades de comunicação junto a entes estaduais e municipais</p>	<p>5.3.3.1 - Definição de calendário editorial anual com ações intersetoriais de comunicação sobre segurança viária aos municípios</p> <hr/> <p>5.3.3.2 - Disseminação do calendário junto às Superintendências Regionais de Trânsito e órgãos parceiros</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	ASCOM	CETRAN-SP, SECOM	Nº de calendário(s) editorial(is) definido(s)	10	2	3	5
	DETRAN-SP	ASCOM	CETRAN-SP, SECOM, Membros Natos SISTRAN-SP	% de Superintendências Regionais de Trânsito com recebimento do calendário	100%	100%		
				% de Superintendências Regionais de Trânsito com adoção do calendário	100%	50%	75%	100%

6. Fiscalização



A fiscalização é uma das ferramentas mais efetivas do Sistema Seguro para salvar vidas, pois garante o cumprimento das regras de trânsito e desestimula comportamentos de risco. Sua função vai muito além da aplicação de multas: trata-se de proteger a sociedade e criar um ambiente em que escolhas perigosas são evitadas antes de resultarem em vítimas. Para isso, a fiscalização deve ser estruturada em cooperação entre DETRAN-SP, polícias, guardas municipais, autarquias de trânsito e concessionárias, ampliando a cobertura e legitimidade. O

foco recai sobre os principais fatores de risco — excesso de velocidade, álcool, falta de cinto, uso inadequado do capacete e distrações como o celular —, com operações frequentes e baseadas em evidências. O uso de tecnologias amplia a transparência, a padronização e o alcance das ações, permitindo avaliação contínua. Quando articulada à comunicação de massa, a fiscalização cria verdadeiro **efeito de dissuasão**, transformando a percepção da sociedade e demonstrando que as regras existem para preservar vidas.

OE 6.1: Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito

A efetividade da fiscalização depende da **coordenação entre os diferentes órgãos** responsáveis, que incluem a Polícia Militar, a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Rodoviária Estadual, o DETRAN-SP, guardas municipais, autarquias municipais de trânsito e concessionárias de rodovias. No Brasil, grande parte da fiscalização é realizada pelo Estado, mas os municípios também exercem papel fundamental. A ausência de integração leva a sobreposição

ou lacunas de atuação, reduzindo o alcance e a legitimidade das ações. É essencial construir arranjos institucionais que assegurem **cooperação técnica e operacional**, definição de metas conjuntas e monitoramento contínuo dos resultados. O Estado deve apoiar os municípios não apenas com protocolos claros, manuais operacionais e espaços de cooperação, mas também por meio do planejamento de operações estaduais voltadas ao contexto municipal.

Indicadores de desempenho (OE 6.1):

6.1A – Cobertura da formalização da cooperação interinstitucional	
O que mede	Mede o grau de institucionalização da cooperação entre os órgãos fiscalizadores (DETRAN-SP, polícias, GCMs, municípios).
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de parcerias ou acordos de cooperação ativos entre órgãos de fiscalização} \div \text{total de parcerias ou acordos planejados}) \times 100$
Fonte	Levantamento DAL (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

6.1B – Cobertura do planejamento integrado de ações de fiscalização entre órgãos estaduais e municipais

O que mede	Mede a abrangência territorial do planejamento conjunto de operações de fiscalização.
Fórmula	(nº de planos estratégicos de fiscalização regionais estabelecidos com dados do Infosiga ÷ total de regiões estaduais definidas para planejamento de ações de fiscalização)
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

OE 6.2: Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências

A fiscalização de comportamentos de risco é um dos pilares mais efetivos para reduzir mortes e lesões graves no trânsito. Segundo a Organização Mundial da Saúde, **cinco fatores** concentram o maior impacto na ocorrência e gravidade dos sinistros: excesso de velocidade, condução sob efeito de álcool, não uso de cinto de segurança, não uso de capacete e uso de celular ao volante. A experiência internacional mostra que a redução de comportamentos de risco depende

tanto da intensidade e da abrangência das operações quanto da percepção, por parte da população, de que a punição é inevitável. No Brasil, entretanto, ainda há baixa frequência e cobertura de fiscalizações, limitando o efeito dissuasório. O Estado, em parceria com os municípios, precisa expandir e qualificar essas ações, utilizando evidências para definir locais, horários e estratégias, além de buscar parâmetros internacionais de intensidade mínima de fiscalização.

Indicadores de desempenho (OE 6.2):

6.2A – Conformidade da fiscalização eletrônica de velocidade com critérios de priorização de risco	
O que mede	Mede o alinhamento entre a implantação da fiscalização eletrônica de velocidade e os critérios técnicos de priorização de risco, avaliando se os recursos estão sendo aplicados onde o risco é maior.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de equipamentos instalados em locais identificados como de alto risco} \div \text{total de equipamentos instalados}) \times 100$
Fonte	Levantamento CETRAN-SP
Periodicidade	Anual

6.2B – Intensidade da fiscalização de alcoolemia	
O que mede	Mede a frequência e a intensidade das operações de fiscalização de alcoolemia, cruciais para aumentar a percepção de risco de punição para este fator de risco.
Fórmula	$n^{\circ} \text{ de testes de etilômetro aplicados no período por } 100 \text{ mil habitantes}$
Fonte	Levantamento DFT (DETRAN-SP)
Periodicidade	Mensal

6.2C – Condutores envolvidos em sinistros com autuações de risco prévias (Infratores Contumazes)

O que mede	Mede a proporção de condutores de risco que se envolvem em sinistros, ajudando a monitorar a efetividade das estratégias de combate a infratores contumazes.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de condutores envolvidos em sinistros com autuações de risco nos 12 meses anteriores} \div \text{total de condutores envolvidos em sinistros}) \times 100$
Fonte	Levantamento DFT (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

OE 6.3: Inovação e tecnologias para fiscalização e monitoramento contínuo

O uso de tecnologias e a automação ampliam significativamente a capacidade de fiscalização, garantindo maior cobertura, padronização de procedimentos e eficiência operacional. Para potencializar esses resultados, é fundamental **disseminar informações e boas práticas** entre órgãos estaduais, municípios e concessionárias, além de estabelecer **parcerias com academia e setor privado** para pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias

de fiscalização e monitoramento. A modernização e ampliação dos processos de lavratura e processamento de autos de infração, com sistemas digitais integrados e aperfeiçoamento das fases de comunicação, recurso e defesa, tornam o acompanhamento mais ágil, transparente e eficaz. Essa abordagem permite diagnósticos mais detalhados, respostas rápidas e prevenção de mortes e lesões graves, sem depender exclusivamente dos dados de vítimas.

Indicadores de desempenho (OE 6.3):


6.3A – Taxa de digitalização do processamento de autos de infração

O que mede	Mede a modernização do processo de lavratura e processamento de infrações, buscando maior eficiência e transparência.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de autos de infração lavrados e processados via sistemas digitais integrados} \div \text{total de autos de infração lavrados e processados}) \times 100$
Fonte	Levantamento CETRAN-SP
Periodicidade	Trimestral

6.3B – Parcerias e acordos de cooperação de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) com tecnologias implantadas em fiscalização e monitoramento

O que mede	Mede a proporção de parcerias e cooperações para pesquisa e desenvolvimento em tecnologias de fiscalização e monitoramento que resultaram em soluções efetivamente implantadas, refletindo o grau de conversão da inovação em resultados práticos para a gestão da segurança viária.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de parcerias e acordos de cooperação com tecnologias efetivamente implantadas} \div \text{total de parcerias e acordos de cooperação de P\&D firmados}) \times 100$
Fonte	Levantamento DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	A cada 3 anos

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
	6.1.1	Viabilizar a atuação conjunta e compartilhamento de informações de fiscalização de trânsito 	6.1.1.1 - Mapeamento e revisão de convênios e instrumentos legais existentes entre órgãos de fiscalização, bem como de modelos de convênio no âmbito do Estado
			6.1.1.2 - Revisão de modelo de documentos e instrumentos legais padrão
			6.1.1.3 - Assinatura e publicação de instrumentos legais de cooperação
OE 6.1 – Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito	6.1.2	Desenvolver planejamento integrado de ações de fiscalização entre órgãos estaduais e municipais, priorizando fatores de risco e áreas críticas  	6.1.2.1 - Realização de oficinas técnicas regionais com participação dos órgãos envolvidos
			6.1.2.2 - Estabelecimento de planos estratégicos estadual e regionais de fiscalização, com base nos dados Infosiga e Oficinas regionais

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	CETRAN-SP, DER-SP, PMESP, ARTESP, PRF	% de convênios revisados	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, DER-SP, PRF, CETRAN-SP, Órgãos Municipais	Modelo revisado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, PRF, PMESP, Órgãos Municipais	% de órgãos de fiscalização com instrumentos assinado e publicado	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PMESP, ANTT, ARTESP, DER-SP, PRF, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, CETRAN-SP	% de regiões do Estado capacitadas	100%	100%	-	-
				Nº de ciclos de capacitação realizados	2	2	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PMESP, ANTT, ARTESP, DER-SP, PRF, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Plano estadual publicado	1	-	1	-
				Nº de revisões dos plano estadual publicado	2	-	-	2
				% de planos regionais publicados	100% (revisão a cada 3 anos)	-	100%	-

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.1 – Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito	6.1.2	 <p>Desenvolver planejamento integrado de ações de fiscalização entre órgãos estaduais e municipais, priorizando fatores de risco e áreas críticas</p>	<p>6.1.2.3 - Desenvolvimento de solução tecnológica para apoiar o planejamento integrado de operações, contemplando requisitos e protocolos para a coleta e gestão de dados</p> <p>6.1.2.4 - Publicação de resultados de análise de desempenho e cobertura territorial das operações, com o objetivo de avaliar o impacto das ações de fiscalização e garantir a alocação adequada e sustentada de recursos</p>
	6.1.3	Elaborar o Manual Estadual de Procedimentos Operacionais Padrão (POP) para Fiscalização em Segurança Viária, reunindo padronização de diretrizes, fluxos e procedimentos operacionais de fiscalização de trânsito urbano e rodoviário	<p>6.1.3.1 - Publicação do Plano de Trabalho e Cronograma do processo colaborativo de elaboração do manual</p> <p>6.1.3.2 - Elaboração e publicação do Manual Estadual de Procedimentos Operacionais Padrão (POP), incluindo a revisão de manuais de procedimento operacional atuais (CPTran/CPRv/PRF)</p>
	6.1.4	Apoiar municípios na integração e fortalecimento de suas estruturas de fiscalização	<p>6.1.4.1 - Elaboração de diagnóstico estadual das capacidades municipais de fiscalização</p> <p>6.1.4.2 - Elaboração e publicação de guia de apoio à estruturação da fiscalização municipal</p> <p>6.1.4.3 - Realização de ciclos regionais de capacitação técnica para municípios</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Tecnologia da Informação (DTI)	PMESP, ANTT, ARTESP, DER-SP, PRF, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Solução tecnológica desenvolvida	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PMESP, ANTT, ARTESP, DER-SP, PRF, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Nº de documentos publicados	10	2	3	6
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	DER-SP, PRF, PMESP, ARTESP, Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Plano de Trabalho publicado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	DER-SP, PRF, PMESP, ARTESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, SECOM	Manual publicado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais, PMESP, CETRAN-SP	Diagnóstico realizado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais, PMESP	Guia publicado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais, PMESP, CETRAN-SP	Nº de ciclos de capacitação realizados	32	-	12	20

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.1 – Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito	6.1.4	Apoiar municípios na integração e fortalecimento de suas estruturas de fiscalização	6.1.4.4 - Realização de ciclos regionais de capacitação técnica para municípios
	6.1.5	Promover capacitação e intercâmbio técnico entre agentes de fiscalização alinhada aos princípios de Visão Zero e do Sistema Seguro	6.1.5.1 - Elaboração de plano anual de capacitação e intercâmbio técnico
			6.1.5.2 - Realização de fóruns, workshops e visitas técnicas entre órgãos fiscalizadores
6.1.5.3 - Oferecimento de cursos para órgãos conveniados ao DETRAN-SP por intermédio da plataforma de educação do DETRAN-SP			

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais, PMESP, CETRAN-SP	% de municípios integrados ao SISTRAN-SP com técnicos capacitados	100%	25%	50%	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ANTT, ARTESP, DER-SP, SEMIL-SP, PRF, PMESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Nº de planos publicados	9	-	3	6
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ANTT, ARTESP, DER-SP, SEMIL-SP, PRF, PMESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Nº de fóruns de fiscalização realizados	4	-	2	2
Nº de workshops realizados				9	-	3	6	
Nº de visitas técnicas realizadas				32	-	12	20	
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, PMESP, PRF, CETRAN-SP	Acesso concedido aos cursos	1	1	-	-

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.1 – Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito	6.1.6	Promover sensibilização e cooperação técnica com o Poder Judiciário sobre segurança viária e processos de infrações  	6.1.6.1 - Realização de encontros e seminários técnicos sobre segurança viária
		6.1.6.2 - Elaboração e disseminação de materiais de referência para o Judiciário (Cartilha comum/manual com tipos de bloqueio, tanto para judiciário quanto para órgãos)	
OE 6.2 – Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências	6.2.1	Produzir diagnósticos periódicos baseados em evidências para avaliar o impacto das ações de fiscalização	6.2.1.1 - Elaboração de modelo metodológico de avaliação das ações de fiscalização
	6.2.2	Promover melhorias nos sistemas de registro e acompanhamento de autuações, assegurando padronização e eficiência 	6.2.1.2 - Difusão dos resultados junto aos órgãos estaduais e municipais de fiscalização 6.2.2.1 - Realização de diagnóstico do sistema estadual de registro de autuações

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	DETRAN-SP, ANTT, ARTESP, CEAPESV, CETTRAN-SP, DER-SP, SEDPcD, SDUH, SEMIL-SP, STM, PRF, PMESP, JARIs, Órgãos Municipais, DNIT, Órgãos Atuadores	Nº de encontros realizados	16	-	6	10
				Nº de seminários realizados	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	CETTRAN-SP	Cartilha elaborada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PMESP, PRF, Órgãos Atuadores, Órgãos Municipais, DER-SP, ARTESP	Modelo e avaliação realizados	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	PMESP, PRF, Órgãos Atuadores, Órgãos Municipais, DER-SP, ARTESP	Nº de envios de relatórios para 100% dos órgãos estaduais e municipais de fiscalização a partir de 2028	16	-	6	10
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	JARIs, Órgãos Atuadores, Órgãos Municipais, DETRAN-SP, DER-SP, ARTESP	Diagnóstico realizado	1	1	-	-

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.2 – Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências	6.2.2	Promover melhorias nos sistemas de registro e acompanhamento de autuações, assegurando padronização e eficiência	 6.2.2.2 - Definição de novos parâmetros técnicos e operacionais para registro e acompanhamento das autuações para acompanhamento de todo o processo das autuações, desde a autuação até o recurso/pagamento
			6.2.2.3 - Implementação de melhorias no sistema de registro e acompanhamento
			6.2.2.4 - Realização de capacitação dos usuários do sistema
	6.2.3	  Realizar operações de fiscalização integradas entre órgãos municipais, estaduais e do Sistema Nacional de Trânsito, priorizando fatores de risco e áreas críticas	6.2.3.1 - Elaboração de planejamento integrado das operações de fiscalização, com definição dos comportamentos risco e tipos de fiscalização a serem usados, alocação de recursos e cronograma de patrulhamento focado em público, locais e horários de alto risco



	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	ARTESP, DER-SP, DETRAN-SP, PRF, PMESP, JARIs, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Parâmetros técnicos e operacionais definidos	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	ARTESP, DER-SP, DETRAN-SP, PRF, PMESP, JARIs, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores	Melhorias implementadas	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP, DETRAN-SP, PRF, PMESP, Órgãos Atuadores, CETRAN-SP	Nº de Ciclos de capacitação realizados	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	DER-SP, ARTESP, PRF, PMESP, Órgãos Atuadores, CETRAN-SP	Nº de Calendários de planejamento integrado publicados	16	-	6	10

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.2 – Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências	6.2.3	 <p>Realizar operações de fiscalização integradas entre órgãos municipais, estaduais e do Sistema Nacional de Trânsito, priorizando fatores de risco e áreas críticas</p>	6.2.3.2 - Realização de operações integradas de fiscalização, empregando táticas e procedimentos adequados para cada comportamento de risco com foco na dissuasão
	6.2.4	 <p>Qualificar a gestão e o uso dos equipamentos de fiscalização</p>	6.2.4.1 - Elaboração de guia técnico para gestão e uso dos equipamentos de fiscalização
			<p>6.2.4.2 - Definição de requisitos técnicos e operacionais para avaliação dos equipamentos</p> <p>6.2.4.3 - Realização de capacitação da gestão, uso e manutenção de equipamentos</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
				% de operações realizadas	100%	-	100%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	Órgãos Atuadores	% de redução da taxa de comportamentos de risco por mil veículos monitorados nas áreas fiscalizadas	25%	-	25%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	ARTESP, DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, PRF, DNIT, ANTT	Guia elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	ARTESP, DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, PRF, DNIT, ANTT	Processo de definição de requisitos concluído	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ARTESP, DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, Órgãos Atuadores, PRF, DNIT, ANTT	Nº de ciclos de capacitação realizados	10	2	3	5

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.2 – Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências	6.2.5	 <p>Otimizar a fiscalização eletrônica de velocidade em vias, estradas e rodovias prioritárias, com base em dados e evidências</p>	6.2.5.1 - Realização de estudo técnico e estatístico para identificação de locais prioritários de fiscalização eletrônica, priorizando dados do Infosiga
			6.2.5.2 - Definição de critérios e parâmetros para instalação de equipamentos de controle de velocidade
			6.2.5.3 - Acompanhamento da implantação de equipamentos de fiscalização eletrônica em locais prioritários
	6.2.6	Fortalecer estratégias de prevenção e combate a infratores contumazes em comportamentos de risco no trânsito, com uso de tecnologias e interoperabilidades de dados	6.2.6.1 - Elaboração de plano de ação estadual para prevenção e combate a infratores contumazes
			6.2.6.2 - Implantação de mecanismos tecnológicos e integração de bases de dados para detecção de veículos de infratores contumazes
	6.2.7	 <p>Elaborar propostas normativas e técnicas relativas à fiscalização de limites de velocidade, padrões de equipamentos, critérios de concessão e procedimentos de fiscalização em contratos de concessão rodoviária</p>	6.2.7.1 - Diagnóstico sobre fiscalização de limites de velocidade, critérios de concessão, padrões de equipamentos e procedimentos de fiscalização junto aos órgãos competentes e concessionárias


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	ARTESP, DER-SP, PRF, PMESP, Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Estudo realizado	1	-	1	-
	CETRAN-SP	Presidência	ARTESP, DER-SP, PRF, PMESP, Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Processo de definição de critérios e parâmetros concluído	1	-	1	-
	CETRAN-SP	Presidência	ARTESP, DER-SP, Órgãos Municipais, DETRAN-SP, Órgãos Autuadores	% dos locais prioritários com equipamentos implantados	100%	-	50%	100%
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, ARTESP, DER-SP, Órgãos Autuadores	Plano de ação elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, ARTESP, DER-SP, Órgãos Autuadores	Detecção de veículos de infratores contumazes implantada	1	-	1	-
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT)	ARTESP, DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, PRF, DNIT, ANTT	% dos órgãos de fiscalização e concessionárias consultados	100%	100%	-	-
				Diagnóstico publicado	1	1	-	-

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.2 – Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências	6.2.7	  Elaborar propostas normativas e técnicas relativas à fiscalização de limites de velocidade, padrões de equipamentos, critérios de concessão e procedimentos de fiscalização em contratos de concessão rodoviária	6.2.7.2 - Elaboração de termo técnico com boas práticas de fiscalização de limites de velocidade
			6.2.7.3 - Elaboração de proposta de atualização dos critérios de concessão de rodovias à iniciativa privada
OE 6.3 – Inovação e tecnologias para fiscalização e monitoramento contínuo	6.3.1	 Disseminar informações e boas práticas sobre uso de tecnologias de fiscalização entre entes estaduais, municípios e concessionárias	6.3.1.1 - Elaboração de catálogo de boas práticas e soluções tecnológicas em fiscalização de trânsito
			6.3.1.2 - Realização de encontros e oficinas técnicas para disseminação de boas práticas
	6.3.2	 Estabelecer parcerias com academia e setor privado para Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) em tecnologias de fiscalização e monitoramento	6.3.2.1 - Formalização de parcerias e outros instrumentos legais para pesquisa e desenvolvimento em tecnologias de fiscalização
6.3.3	 Modernizar a lavratura e o processamento dos autos de infração, com uso de tecnologias digitais integradas e aperfeiçoamento das fases de comunicação, recurso e defesa	6.3.3.1 - Elaboração de termo de parceria e outros instrumentos legais para adesão de municípios ao sistema digital de processamento de infrações de trânsito	

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT)	ARTESP, DER-SP, PMESP, Órgãos Municipais, PRF, DNIT, ANTT, DETRAN-SP	Termo elaborado	1	1	-	-
	SEMIL-SP	Subsecretaria de Logística e Transporte (SLT)	ARTESP, DER-SP, DETRAN-SP, PMESP, Órgãos Municipais, DNIT	Proposta elaborada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, ARTESP, DER-SP, Órgãos Autuadores	Catálogo elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, ARTESP, DER-SP, Órgãos Autuadores	Nº de encontros/oficinas realizados	2	-	2	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Academia, Institutos de Pesquisa, ONGs, ARTESP, DER-SP	Nº de parcerias firmadas	2	-	2	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	Academia, Institutos de Pesquisa, ONGs	Plano de Trabalho elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Termo elaborado	1	-	1	-

6. Fiscalização

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 6.3 – Inovação e tecnologias para fiscalização e monitoramento contínuo	6.3.3	Modernizar a lavratura e o processamento dos autos de infração, com uso de tecnologias digitais integradas e aperfeiçoamento das fases de comunicação, recurso e defesa 	6.3.3.2 - Avaliação da estrutura técnica das cidades interessadas e adequação de sistemas para integração 6.3.3.3 - Implementação dos sistemas digitais de lavratura e processamento de autos de infração

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Avaliação elaborada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	Órgãos Municipais, CETRAN-SP	Sistemas digitais implementados	1	-	1	-

7. Veículos seguros



A segurança veicular é um dos pilares do Sistema Seguro, capaz de reduzir tanto a ocorrência de sinistros quanto a gravidade das lesões. Embora a regulação da produção de veículos seja de competência federal, o **Estado** pode **exercer papel estratégico** ao induzir padrões mínimos de segurança, buscar caminhos para a renovação da frota e exigir requisitos adicionais em veículos contratados ou licenciados em seu território. A **difusão de dispositivos**

de segurança ativos e passivos alinhados a padrões internacionais e a inspeção periódica da frota são medidas essenciais. As motocicletas merecem atenção especial: por apresentarem risco intrínseco elevado, exigem políticas que reduzam sua centralidade como meio de transporte e trabalho. Assim, o eixo Veículos Seguros **amplia a proteção** dos ocupantes e de terceiros, reforçando a coerência do Sistema Seguro em todas as viagens.

OE 7.1: Inspeção, manutenção preventiva e renovação da frota

A qualidade da frota em circulação é determinante para a segurança viária. Veículos antigos ou mal conservados aumentam o risco de falhas mecânicas, têm menor desempenho em situações de emergência e oferecem proteção insuficiente em caso de colisão. A **inspeção técnica periódica e a manutenção preventiva** são medidas essenciais para assegurar padrões mínimos de segurança. Além disso,

estimular a **renovação da frota** é estratégico: veículos mais novos tendem a incorporar tecnologias de segurança ativas e passivas e reduzem a probabilidade de lesões graves. O Estado pode atuar tanto fortalecendo os mecanismos de inspeção e fiscalização, quanto fomentando estudos de políticas de renovação da frota, facilitando a substituição de veículos inseguros por modelos mais modernos e seguros.

Indicadores de desempenho (OE 7.1):

7.1A – Cobertura da exigência de manutenção preventiva em frotas públicas	
O que mede	Mede o cumprimento da diretriz de manutenção certificada em contratos públicos e concessionados.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de contratos públicos e concessionados com cláusulas de manutenção preventiva certificada} \div \text{total de contratos públicos e concessionados existentes}) \times 100$
Fonte	Levantamento DVA (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

7.1B – Conformidade dos veículos de transporte de passageiros intermunicipal com a manutenção preventiva periódica e o cronograma de vistoria técnica

O que mede	Mede a proporção de veículos de transporte de passageiros intermunicipal que estão em conformidade com a manutenção preventiva periódica e com o cronograma de vistoria técnica estabelecidos em portaria administrativa. O indicador expressa o nível de aderência das frotas às exigências de manutenção e a efetividade da fiscalização sistemática, contribuindo para a redução de falhas mecânicas e de riscos viários associados.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de veículos de transporte de passageiros intermunicipal em conformidade com a manutenção preventiva e vistoria técnica} \div \text{total de veículos de transporte de passageiros intermunicipal fiscalizados}) \times 100$
Fonte	Levantamento DVA (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

OE 7.2: Tecnologias de segurança e parâmetros regulatórios

A incorporação de tecnologias de segurança é um dos fatores mais relevantes para reduzir a gravidade dos sinistros e salvar vidas. Tecnologias ativas como freios ABS, controle eletrônico de estabilidade (ESC), assistentes de velocidade e sistemas de frenagem automática de emergência ajudam a prevenir colisões. Tecnologias passivas como airbags, cintos de segurança de três pontos em todos os assentos, sistemas de retenção infantil e estruturas reforçadas de carroceria reduzem a gravidade das lesões quando o sinistro ocorre.

A Organização Mundial da Saúde recomenda que países e regiões adotem parâmetros técnicos obrigatórios alinhados às melhores práticas

internacionais. Experiências como a da NCAP (*New Car Assessment Programme* - Programa de Avaliação de Veículos Novos) mostram que a divulgação pública do **desempenho de veículos** em testes de colisão, combinada à **regulação**, gera avanços rápidos na indústria e maior consciência por parte do consumidor.

Embora a definição de requisitos mínimos de segurança para produção e importação de veículos seja competência federal, o Estado pode articular mudanças junto aos órgãos federais competentes para exigir padrões mais elevados e estimular o setor privado e consumidores a adotarem tecnologias veiculares seguras.

Indicadores de desempenho (OE 7.2):

7.2A – Veículos envolvidos em sinistros graves ou fatais com histórico de sinistro prévio ou condenação técnica/estrutural

O que mede	Mede a proporção de veículos envolvidos em sinistros graves ou fatais que apresentavam, antes do evento, histórico de sinistro prévio, classificação como veículo sinistrado, perda, ou condenação técnica/estrutural no DETRAN-SP, identificados por meio da integração entre boletins de ocorrência e o histórico veicular. O indicador permite avaliar a efetividade das ações de regulamentar e controlar a reinserção de veículos leiloados na frota, assegurando que retornem ao uso apenas após inspeções de segurança rigorosas.
Fórmula	$\left(\frac{\text{n}^\circ \text{ de veículos envolvidos em sinistros graves ou fatais com histórico prévio de sinistro ou condenação técnica/estrutural}}{\text{total de veículos envolvidos em sinistros graves ou fatais}} \right) \times 100$
Fonte	Infosiga; consolidação Assessoria Policial e DSV (DETRAN-SP)
Periodicidade	Anual

OE 7.3: Governança da segurança veicular

A governança da segurança veicular tem como finalidade articular de forma permanente os órgãos estaduais, municípios, concessionárias e demais atores envolvidos, promovendo integração, transparência e padronização nas ações voltadas à frota em circulação. Esse objetivo estratégico prevê a criação de instâncias de **cooperação**

e capacitação contínua, além da produção de pareceres técnicos que subsidiem revisões regulatórias. Dessa forma, busca-se fortalecer a capacidade institucional do Estado, garantir maior eficiência na fiscalização e na aplicação de normas e incentivar políticas baseadas em evidências, alinhadas a padrões internacionais de segurança.

Indicadores de desempenho (OE 7.3):

7.3A – Participação dos atores no fórum permanente de governança da segurança veicular	
O que mede	Mede a proporção de atores-chave que participam efetivamente do fórum permanente de governança da segurança veicular, refletindo o grau de articulação, engajamento e integração entre os diversos setores na definição de políticas e práticas de segurança veicular.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de } \text{órgãos e entidades participantes efetivamente das reuniões do fórum} \div \text{total de } \text{órgãos e entidades convidados ou membros previstos}) \times 100$
Fonte	Dados do fórum permanente de governança da segurança veicular
Periodicidade	Semestral

7.3B – Taxa de incorporação de análises técnicas e jurídicas em revisões normativas de segurança veicular

O que mede	Mede a proporção de pareceres técnicos e análises jurídicas produzidas que foram efetivamente incorporadas em revisões normativas de segurança veicular, refletindo a relevância e impacto das análises do Estado na atualização das normas e regulamentações.
Fórmula	$(n^{\circ} \text{ de pareceres técnicos e análises jurídicas incorporadas em revisões de normas} \div \text{total de pareceres técnicos e análises jurídicas produzidos}) \times 100$
Fonte	Levantamento DVA (DETRAN-SP)
Periodicidade	A cada 3 anos

7. Veículos Seguros

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 7.1 – Inspeção, manutenção preventiva e renovação da frota	7.1.1	  <p>Estimular a manutenção preventiva periódica de veículos de transporte de passageiros e de carga, com cronogramas amplamente divulgados e plano de fiscalização contínua</p>	<p>7.1.1.1 - Elaboração de manual de procedimentos de fiscalização de veículos de grande porte, com foco nos sistemas de segurança</p> <p>7.1.1.2 - Capacitação do manual de procedimentos de fiscalização de veículos de grande porte para equipes de fiscalização</p> <p>7.1.1.3 - Edição de portaria administrativa contendo critérios de manutenção e cronogramas anuais de vistoria técnica</p> <p>7.1.1.4 - Fiscalização sistemática do cumprimento dos cronogramas de manutenção</p> <p>7.1.1.5 - Estabelecimento de parcerias para ações educativas sobre manutenção preventiva e responsabilidade no trânsito</p>
	7.1.2	  <p>Fomentar inspeções periódicas em veículos de transporte coletivo, escolar, de carga e de aprendizagem, garantindo o cumprimento de critérios rigorosos de segurança</p>	<p>7.1.2.1 - Elaboração de procedimento estadual padrão de vistoria para veículos de transporte de carga e passageiros, com periodicidade e critérios técnicos definidos para diferentes tipos de veículos</p>





	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ANTT, PMESP, PRF	Manual publicado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	EGESP	Nº de ciclos de capacitação	6	3	3	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ANTT, PMESP, PRF	Portaria editada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Fiscalização de Trânsito (DFT)	PMESP, PRF, Guardas Municipais	% da frota do Estado vistoriada	75%	30%	50%	75%
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	SEDUC, DER-SP, ARTESP, PRF, ANTT, DNIT	Nº de parcerias estabelecidas	10	-	10	-
				% dos municípios integrados ao SISTRAN-SP com ações educativas estabelecidas	100%	-	-	100%
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ANTT, PMESP, PRF	Processo elaborado	1	1	-	-

7. Veículos Seguros

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 7.1 – Inspeção, manutenção preventiva e renovação da frota	7.1.2	 <p>Fomentar inspeções periódicas em veículos de transporte coletivo, escolar, de carga e de aprendizagem, garantindo o cumprimento de critérios rigorosos de segurança</p>	7.1.2.2 - Edição de portaria com parâmetros mínimos de segurança para inspeções
			7.1.2.3 - Elaboração de diagnóstico sobre a cobertura regional das ITLs no Estado, relatório de expansão e resultados das ITLs
			7.1.2.4 - Realização de vistorias periódicas em frotas de transporte escolar e por aplicativos
	7.1.3	 <p>Aprimorar o uso de dados para identificação de falhas de segurança e direcionamento de recalls junto às montadoras, ampliando transparência e alcance das campanhas</p>	7.1.3.1 - Elaboração de estudo para avaliação de viabilidade jurídica para integração de bases de dados entre DETRANS e montadoras
			7.1.3.2 - Edição de normativa para compartilhamento de informações sobre campanhas de recall
			7.1.3.3 - Criação de sistema de integração de dados entre DETRANS e montadoras
7.1.4	 <p>Estudar políticas de incentivo à renovação de frota de segmentos críticos (motofrete, transporte escolar, ônibus intermunicipais)</p>	7.1.4.1 - Elaboração de estudo piloto sobre a frota circulante envolvida em sinistros de trânsito na Cidade de São Paulo para embasar políticas de renovação de frota	
		7.1.4.2 - Elaboração de estudo sobre mecanismos de incentivo voltados à renovação de frota para segmentos críticos	

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ANTT, PMESP, PRF	Portaria editada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	INMETRO	Diagnóstico elaborado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	DETRAN-SP	% da frota de transporte escolar vistoriada	100%	100%	-	-
				% de frota de aplicativo vistoriada	70%	-	70%	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	Montadoras	Estudo realizado	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	Montadoras	Normativa editada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Tecnologia da Informação (DTI)	Montadoras	Sistema criado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	DETRAN-SP, SEMIL-SP, SGGD, Casa Civil, SGRI, SEFAZ	Estudo elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	Montadoras, SEMIL-SP, SGGD, Casa Civil, SGRI, SEFAZ	Estudo elaborado	1	-	-	1

7. Veículos Seguros

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 7.1 – Inspeção, manutenção preventiva e renovação da frota	7.1.5	Editar normativa estadual exigindo cláusulas de manutenção preventiva certificada em contratos de frotas públicas e concessionadas 	7.1.5.1 - Edição de norma estadual sobre cláusulas obrigatórias de manutenção preventiva em contratos públicos e concessionados, incluindo tecnologias mínimas de segurança em frotas públicas e concessionadas 7.1.5.2 - Publicação de guia técnico sobre manutenção certificada em frotas públicas
	7.1.6	Regular a reinserção de veículos leiloados na frota, por meio de inspeções rigorosas de segurança, evitando a circulação de veículos sinistrados ou tecnicamente e estruturalmente condenados  	7.1.6.1 - Sugestão de legislação estadual com critérios técnicos e procedimentos de inspeção para reinserção de veículos leiloados 7.1.6.2 - Integração de informações entre boletins de ocorrência e histórico do veículo no DETRAN-SP 7.1.6.3 - Criação de banco de dados estadual de veículos reconicionados e reinspecionados
	7.1.7	Estudar a implementação de medidas de certificação e rastreabilidade de peças automotivas, evitando a utilização de peças falsas 	7.1.7.1 - Elaboração de estudo técnico sobre viabilidade da rastreabilidade e certificação de peças automotivas 7.1.7.2 - Elaboração de proposta conjunta de regulamentação estadual sobre rastreabilidade de peças, com participação da Polícia Civil e órgãos de controle, Ministério Público, Órgãos de Defesa do Consumidor

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SGGD	Assessoria Especial de Governança	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ALESP	Norma editada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	DER-SP, ARTESP, ARSESP, ALESP	Guia publicado	1	-	1	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP, SGRI, SSP, Casa Civil	Legislação estadual editada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Assessoria Policial	SSP	Integração instituída	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Tecnologia da Informação (DTI)	INMETRO	Banco de dados criado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	Montadoras, SSP	Estudo elaborado	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	Min. Público, SSP, PROCON	Proposta elaborada	1	-	1	-

7. Veículos Seguros

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 7.2 – Tecnologias de segurança e parâmetros regulatórios	7.2.1	Articular junto ao   Governo Federal e Secretaria Nacional de Trânsito a ampliação de critérios obrigatórios de tecnologias de segurança em veículos produzidos e comercializados no Brasil	7.2.1.1 - Elaboração de procedimento administrativo estadual para envio de sugestões
			7.2.1.2 - Criação de canal de interlocução permanente com órgãos federais e montadoras
	7.2.2	Articular junto à   Secretaria Nacional de Trânsito a criação de selo de certificação de segurança para veículos produzidos no Brasil e importados, e de documento digital contendo histórico completo do veículo	7.2.2.1 - Elaboração de proposta técnica de selo de certificação de segurança veicular
			7.2.2.2 - Elaboração de minuta de documento digital com histórico do veículo e critérios de atualização
	7.2.3	Articular junto ao  Governo Federal a criação de legislação que determine a instalação de registradores de dados e informações (event data recorders) em veículos	7.2.3.1 - Elaboração de proposta técnica e jurídica para obrigatoriedade de registradores de dados em veículos
	OE 7.3 – Governança da segurança veicular	7.3.1	Instituir, no âmbito do SISTRAN-SP, fórum permanente de governança da segurança veicular, com participação de órgãos estaduais, federais, municípios, concessionárias, montadoras, entidades técnicas e organizações da sociedade civil
7.3.1.2 - Publicação de ato instituindo o fórum estadual de segurança veicular			
7.3.1.3 - Realização de reuniões e encontros técnicos periódicos com participação de representantes públicos e privados			

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Procedimento enviado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Canal criado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Proposta enviada	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DETRAN-SP	Proposta enviada	1	1	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	CETTRAN-SP	Proposta enviada	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, ARSESP, DETRAN-SP	Proposta elaborada	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Seção Regulatória	DER-SP, ARTESP, ARSESP, DETRAN-SP	Ato publicado	1	1	-	-
	CETTRAN-SP	Presidência	DER-SP, ARTESP, ARSESP, DETRAN-SP	Nº de reuniões	16	-	6	10

7. Veículos Seguros

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 7.3 – Governança da segurança veicular	7.3.2	Promover capacitação e espaços de intercâmbio técnico entre servidores, municípios e instituições do setor automotivo, padronizando práticas e fortalecendo capacidades em inspeção e segurança veicular	7.3.2.1 - Elaboração de calendário anual de capacitação e intercâmbios sobre inspeção e tecnologias veiculares
			7.3.2.2 - Realização de oficinas e capacitação entre órgãos públicos e setor automotivo
			7.3.2.3 - Elaboração de materiais técnicos e guias de boas práticas
	7.3.3	Produzir pareceres técnicos e análises jurídicas periódicas sobre normas e regulamentações de segurança veicular, para subsidiar processos de revisão e tomada de decisão 	7.3.3.1 - Elaboração de proposta de atualização regulatória e aprimoramento de critérios de segurança veicular, juntamente com pareceres e análises sobre a regulação a ser atualizada
7.3.3.2 - Divulgação dos pareceres e recomendações em ambiente digital acessível			

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	EGESP	Calendário inicial elaborado	1	1	-	-
				Nº de atualizações do calendário	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP, ARSESP, PMESP, SSP, PRF	Nº de ciclos de capacitação	8	-	3	5
	DETRAN-SP	Diretoria de Segurança Viária (DSV)	DER-SP, ARTESP, ARSESP, PMESP, SSP, PRF	% do Material técnico elaborado	100%	100%	-	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Veículos Automotores (DVA)	CETRAN-SP	Proposta elaborada	1	-	1	-
	DETRAN-SP	Diretoria de Atendimento ao Cidadão (DAC)	CETRAN-SP	% Pareceres divulgados	100%	-	-	100%

8. Atendimento às vítimas



O atendimento às vítimas é a última barreira do Sistema Seguro para salvar vidas e reduzir sequelas após um sinistro. Sua função é **garantir resposta rápida e coordenada**, desde o momento do resgate até a recuperação da vítima, integrando diferentes serviços de emergência e saúde. Isso inclui a atuação ágil no local do sinistro, o encaminhamento eficiente à rede hospitalar estruturada para atendimento especializado e a continuidade do cuidado integral às vítimas e familiares.

Um **sistema de resposta** bem organizado reduz a gravidade das lesões de longo prazo e os danos psicológicos, mitiga os custos sociais e transmite confiança à população, mostrando que o Estado valoriza cada vida perdida ou afetada no trânsito. Ao estruturar essa rede de forma sólida, o eixo Atendimento às Vítimas assegura que, mesmo diante de falhas inevitáveis no sistema, as **consequências sejam minimizadas** e a dignidade das pessoas seja preservada.

OE 8.1: Resposta rápida e integrada aos sinistros de trânsito

O tempo de resposta é determinante para a sobrevivência em sinistros graves, e cada minuto perdido reduz significativamente as chances de salvar vidas. Para uma resposta mais coordenada, rápida e eficiente, o Estado deve **aprimorar a articulação entre os serviços** envolvidos, integrando o processo de acionamento e triagem, planejando **melhor a distribuição territorial** das equipes e ampliando

profissionais e viaturas disponíveis. Esse esforço exige também a revisão contínua dos **protocolos pré-hospitalares**, sua compatibilização com os hospitais e a definição conjunta de procedimentos que garantam prioridade de circulação a ambulâncias e viaturas nos municípios. Além disso, o fortalecimento da capacitação em Suporte Básico de Vida contribui para elevar a qualidade do atendimento inicial.

Indicadores de desempenho (OE 8.1):

8.1A – Integração dos fluxos de atendimento entre serviços de emergência	
O que mede	Mede a efetividade da integração e coordenação entre os diferentes serviços de emergência, indicando o grau em que os fluxos de acionamento e atendimento são respeitados, garantindo rapidez, continuidade do cuidado e redução de erros ou atrasos no atendimento às vítimas.
Fórmula	$\left(\frac{\text{n}^\circ \text{ de atendimentos em que os fluxos de acionamento e comunicação entre todos os serviços de emergência foram corretamente seguidos}}{\text{total de atendimentos registrados no período}} \right) \times 100$
Fonte	Levantamento Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)
Periodicidade	Anual

8.1B – Cobertura dos serviços de emergência no Estado

O que mede	Mede a proporção do território estadual que possui cobertura efetiva de serviços de emergência, refletindo a capacidade do Estado de prestar atendimento rápido e eficaz a vítimas no trânsito em qualquer região.
Fórmula	(população residente atendida por serviços de emergência adequados ÷ população residente total do Estado)
Fonte	Levantamento Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)
Periodicidade	Anual

OE 8.2: Rede hospitalar estruturada e inteligência em saúde

O atendimento hospitalar imediato é decisivo para reduzir a letalidade e a gravidade das sequelas decorrentes de sinistros, o que exige uma **rede estadual de urgência e emergência fortalecida**, articulada e capaz de garantir acesso rápido a hospitais de referência em trauma. A ampliação da capacidade instalada, aliada à qualificação contínua das equipes multiprofissionais e à adoção de protocolos integrados de cuidado às vítimas e seus familiares, contribui para elevar a qualidade do atendimento.

Paralelamente, a **integração dos sistemas de informação de saúde** possibilita registrar, analisar e utilizar dados sobre tempos de chegada, tipos de lesões, mortalidade, resposta hospitalar e sequelas, permitindo identificar gargalos e orientar decisões de gestão. Uma rede estruturada, apoiada por inteligência em saúde, assegura cuidado especializado mais eficiente e retroalimenta políticas de prevenção e redução de danos no trânsito.

Indicadores de desempenho (OE 8.2):

8.2A – Percentual de sinistros com dados de saúde e desfechos clínicos no Infosiga

O que mede	Mede a proporção de sinistros registrados no Infosiga que possuem informações de saúde e desfechos clínicos associadas, refletindo a efetividade da integração entre sistemas de informação de trânsito e saúde e a capacidade do Estado de monitorar o impacto clínico dos sinistros em tempo real.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de sinistros registrados no Infosiga com informações de saúde e desfechos clínicos} \div \text{total de sinistros registrados no Infosiga}) \times 100$
Fonte	Infosiga; consolidação DETRAN-SP
Periodicidade	Anual

8.2B – Profissionais de urgência e emergência capacitados nos protocolos de cuidado integral das vítimas e familiares

O que mede	Mede a proporção de profissionais de urgência e emergência que receberam capacitação nos protocolos de cuidado integral das vítimas e de seus familiares, refletindo o alcance, a disseminação e a implementação de práticas padronizadas de atendimento e suporte às vítimas de sinistros de trânsito.
Fórmula	$(\text{n}^\circ \text{ de profissionais de urgência e emergência capacitados} \div \text{total de profissionais de urgência e emergência}) \times 100$
Fonte	Levantamento GRAU (SES-SP)
Periodicidade	Anual

OE 8.3: Reabilitação integral e apoio às vítimas e famílias

O impacto de um sinistro de trânsito vai muito além da fase hospitalar. Muitas vítimas enfrentam sequelas físicas e psicológicas permanentes, que comprometem sua autonomia e capacidade laboral, enquanto famílias

podem ficar desamparadas pela perda de renda ou pela sobrecarga de cuidados. O Sistema Seguro reconhece que salvar vidas inclui **reduzir vulnerabilidades de longo prazo** e garantir dignidade às vítimas e seus familiares.

Indicadores de desempenho (OE 8.3):

8.3A – Profissionais de saúde e assistência social capacitados em atendimento humanizado e comunicação sensível	
O que mede	Mede a proporção de profissionais de saúde e assistência social que participaram de capacitação que incorporaram efetivamente os conteúdos sobre atendimento humanizado e comunicação sensível com vítimas e familiares, refletindo o alcance e a disseminação dessas abordagens entre os profissionais envolvidos no cuidado pós-sinistro.
Fórmula	$\left(\frac{\text{n}^\circ \text{ de profissionais de saúde e assistência social capacitados com conteúdos de atendimento humanizado e comunicação sensível}}{\text{total de profissionais capacitados no período}} \right) \times 100$
Fonte	Levantamento GRAU (SES-SP)
Periodicidade	Anual

OE 8.4: Governança do sistema de atendimento às vítimas

A sustentabilidade do atendimento às vítimas depende de uma **governança clara, baseada em padrões unificados** e capaz de orientar de forma consistente a atuação dos diferentes órgãos envolvidos. Definir diretrizes obrigatórias e padrões de atendimento de atenção integral ao trauma fortalece a qualidade, a

rapidez e a previsibilidade da resposta. Essa estruturação requer também **integração efetiva entre serviços estaduais e municipais de urgência e emergência**, garantindo que o fluxo de atendimento funcione de maneira coordenada em todo o território. Além disso, incorporar os órgãos municipais de

trânsito aos Grupos Regionais de Saúde amplia a articulação intersetorial e cria uma agenda permanente de discussão, alinhamento e tomada de decisão. Com processos claros, padrões definidos e cooperação contínua entre saúde,

trânsito e segurança, o Estado consolida uma governança capaz de garantir atendimento qualificado, transparente e responsivo, independentemente do local da ocorrência.

Indicadores de desempenho (OE 8.4):

8.4A – Variação no tempo médio de resposta ao atendimento a traumas em rodovias estaduais concessionadas

O que mede	Mede a variação no tempo médio de resposta aos atendimentos de trauma em rodovias concessionadas, refletindo mudanças na eficiência e prontidão do serviço de emergência. Valores negativos indicam redução do tempo de resposta (melhoria), enquanto valores positivos apontam aumento do tempo médio (piora).
Fórmula	$\left[\frac{\text{tempo médio de resposta no período corrente} - \text{tempo médio de resposta no período anterior}}{\text{tempo médio de resposta no período anterior}} \right] \times 100$
Fonte	Levantamento da ARTESP
Periodicidade	Anual

8.4B – Variação no tempo médio de resposta ao atendimento a traumas em rodovias estaduais sob administração pública direta


O que mede	Mede a variação no tempo médio de resposta aos atendimentos de trauma em rodovias estaduais, refletindo mudanças na eficiência e prontidão do serviço de emergência. Valores negativos indicam redução do tempo de resposta (melhoria), enquanto valores positivos apontam aumento do tempo médio (piora).
Fórmula	$\left[\frac{\text{tempo médio de resposta no período corrente} - \text{tempo médio de resposta no período anterior}}{\text{tempo médio de resposta no período anterior}} \right] \times 100$
Fonte	Levantamento do DER-SP
Periodicidade	Anual

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.1 – Resposta rápida e integrada aos sinistros de trânsito	8.1.1	 Articular órgãos envolvidos nos chamados de emergência para integrar chamamento e triagem em sinistros de trânsito	8.1.1.1 - Mapeamento e diagnóstico dos fluxos de atendimento e acionamento entre os diferentes serviços de emergência
			8.1.1.2 - Definição do modelo de governança e das responsabilidades de cada órgão sistema estadual de resposta a emergências
			8.1.1.3 - Elaboração de protocolo unificado de triagem e acionamento, com critérios padronizados para priorização e despacho de recursos
	8.1.2	Planejar estrategicamente a alocação espacial do efetivo de resposta a emergências, prevendo aumento da quantidade de profissionais e de veículos de atendimento	8.1.2.1 - Mapeamento e diagnóstico da cobertura atual dos serviços de emergência e identificação das áreas com maior demanda por atendimentos
			8.1.2.2 - Proposição de modelo de planejamento territorial da resposta a emergências, considerando tempos de deslocamento e tempo de resposta ideal, densidade populacional e perfil dos sinistros
			8.1.2.3 - Elaboração do diagnóstico da necessidade de expansão da frota de suporte avançado e veículos rápidos de intervenção (VIRs) juntamente com diagnóstico regional de ampliação das equipes multiprofissionais de atendimento pré-hospitalar


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SSP	Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP)	SES-SP, Secretarias municipais de saúde	Diagnóstico publicado	1	-	1	-
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	SES-SP, Secretarias municipais de saúde	Modelos definidos	1	-	1	-
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	SES-SP, Secretarias municipais de saúde	Protocolo elaborado	1	-	1	-
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	SES-SP, Secretarias municipais de saúde	Mapeamento e diagnóstico realizado	1	1	-	-
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	SES-SP, Secretarias municipais de saúde	Modelo proposto	1	-	1	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Diagnóstico elaborado	1	1	-	-

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.1 – Resposta rápida e integrada aos sinistros de trânsito	8.1.2	Planejar estrategicamente a alocação espacial do efetivo de resposta a emergências, prevendo aumento da quantidade de profissionais e de veículos de atendimento	8.1.2.4 - Integração dos dados operacionais de atendimento de emergência ao sistema SIRESP, Grupo de Resgate - GRAU, e-SUS e Infosiga, ampliando a capacidade analítica e de monitoramento do sistema
	8.1.3	 Revisar continuamente os protocolos de atendimento pré-hospitalar e compatibilizar com os hospitalares	8.1.3.1 - Realização de inventário dos protocolos existentes de atendimento pré-hospitalar
			8.1.3.2 - Compatibilização dos protocolos de atendimento pré-hospitalar e hospitalar
			8.1.3.3 - Compatibilização de protocolos conjuntos de atendimento
			8.1.3.4 - Atualização dos planos regionais da Rede de Urgência e Emergência (RUE)
			8.1.3.5 - Capacitação continuada das equipes de atendimento, assegurando aplicação uniforme dos protocolos
			8.1.3.6 - Realização de simulados integrados de atendimento pré-hospitalar e hospitalar a vítimas de sinistros de trânsito



	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Integração realizada	1	1	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Inventário realizado	1	1	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Compatibilização realizada	1	1	-	-
	SES-SP	CT VIOLÊNCIAS	Secretarias municipais de saúde, SSP	Compatibilização realizada	1	1	-	-
	SES-SP	Rede de Atenção às Urgências e Emergências (RUE)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Planos regionais atualizados	1	1	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Nº de ciclo(s) de capacitação realizado(s)	8	-	3	5
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Secretarias municipais de saúde, SSP	Nº de simulado(s) integrado(s) realizado(s)	12	-	2	10

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.1 – Resposta rápida e integrada aos sinistros de trânsito	8.1.4	 <p>Estabelecer parcerias entre órgãos envolvidos no atendimento pré-hospitalar e órgãos municipais de trânsito para estabelecimento de procedimentos de priorização de circulação das ambulâncias e viaturas</p>	<p>8.1.4.1 - Definição de responsabilidades e fluxos individuais e conjuntos de trabalho voltados à priorização de circulação de ambulâncias e viaturas</p> <p>8.1.4.2 - Estudo para integração entre sistemas de trânsito para priorização de tráfego dos veículos de emergência, com avaliação de boas práticas já utilizadas e diretrizes para aplicação nos demais municípios</p>
	8.1.5	<p>Ampliar capacitação em Suporte Básico de Vida (SBV)</p>	<p>8.1.5.1 - Elaboração da matriz curricular e estrutura do curso de Capacitação sobre Suporte Básico de Vida (SBV) e público alvo</p> <p>8.1.5.2 - Realização de programa de capacitação em Suporte Básico de Vida (SBV), direcionado a CFCs, universidades, professores de educação física, profissionais de mobilidade, motociclistas, condutores de transporte coletivo</p>
OE 8.2 – Rede hospitalar estruturada e inteligência em saúde	8.2.1	<p>Fortalecer a rede estadual integrada de atendimento hospitalar</p>	<p>8.2.1.1 - Formalização de acordos de cooperação entre instituições de suporte pós-hospitalar, assegurando acompanhamento e cuidado integral após a redução do risco do paciente</p> <p>8.2.1.2 - Inclusão de novos membros para ampliação do Grupo de Trabalho de discussão da rede hospitalar</p>

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	Órgãos Municipais	Responsabilidades e fluxos definidos	1	-	1	-
	SSP	Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado de São Paulo (CBPMESP)	Órgãos Municipais	Estudo elaborado	1	-	1	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	SSP, DETRAN-SP	Matriz e estrutura do curso elaborada	1	-	1	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	SSP, DETRAN-SP	Nº de ciclos de capacitação realizados	12	-	2	10
	SES-SP	Rede de Atenção às Urgências e Emergências (RUE)	Secretarias municipais de saúde, DETRAN-SP	% de Acordos formalizados	100%	-	-	100%
	SES-SP	Coordenação-Geral de Coordenação de Serviços de Saúde (CGCSS)	Secretarias municipais de saúde	Processo de inclusão de novos membros incluídos	1	-	1	-

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.2 – Rede hospitalar estruturada e inteligência em saúde	8.2.2	Integrar os sistemas de informação de saúde 	8.2.2.1 - Formalização de acordos de cooperação técnica para integração entre os sistemas de informação 8.2.2.2 - Integração entre os sistemas de informação de saúde existentes e o Infosiga, permitindo cruzamento de dados e análise em tempo real de sinistros e desfechos clínicos
	8.2.3	Promover capacitação continuada para equipes multiprofissionais de urgência e emergência, com inclusão de protocolos de cuidado integral das vítimas e familiares 	8.2.3.1 - Formalização de parcerias com universidades e centros de pesquisa, para apoio técnico, desenvolvimento de conteúdos e avaliação de capacitação 8.2.3.2 - Capacitação continuada, abordando protocolos clínicos integrados que favoreçam a reabilitação das vítimas
OE 8.3 – Reabilitação integral e apoio às vítimas e famílias	8.3.1	Promover o cuidado especializado e humanizado às vítimas de sinistros e seus familiares	8.3.1.1 - Elaboração de protocolo estadual voltado ao cuidado integral às vítimas de sinistros e seus familiares
			8.3.1.2 - Elaboração do plano de capacitação continuada para profissionais de saúde e assistência social, com foco em atendimento humanizado e comunicação sensível com vítimas e familiares
			8.3.1.3 - Desenvolvimento de campanhas de sensibilização sobre a importância da reabilitação física e psicológica e do apoio familiar no processo de recuperação


	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SES-SP	Gabinete SES	DETRAN-SP	% de acordos de cooperação formalizados	100%	100%	-	-
	SES-SP	Gabinete SES	DETRAN-SP	Integração realizada	1	-	1	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Institutos de Pesquisa, Academia	% de parcerias formalizadas	100%	100%	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	Institutos de Pesquisa, Academia	Nº de ciclos de capacitação realizados	8	-	3	5
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	DETRAN-SP, SEDS	Protocolo elaborado	1	1	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	DETRAN-SP, SEDS, SEDPcD	Plano de capacitação elaborado	1	1	-	-
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	DETRAN-SP, ARTESP, SECOM	Nº de campanhas de sensibilização desenvolvidas	8	-	3	5

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.4 – Governança do sistema de atendimento às vítimas	8.4.1	 <p>Definir padrão e diretrizes de atendimento ao trauma, com diretrizes obrigatórias de atenção integral ao trauma nos contratos de concessão de rodovias, assegurando atendimento rápido e qualificado às vítimas</p>	8.4.1.1 - Elaboração de Protocolo Estadual de Atendimento ao Trauma em Rodovias, alinhado às diretrizes do Ministério da Saúde, Rede de Urgência e Emergência (RUE) e Grupo de Resgate (GRAU)
			8.4.1.2 - Revisão dos contratos de concessão vigentes para inclusão de novas diretrizes técnicas para atendimento e revisão de cláusulas existentes sobre qualidade, transparência e penalidades em caso de descumprimento
			8.4.1.3 - Realização de monitoramento e auditoria do parâmetros operacionais de atendimento ao trauma nas rodovias concedidas
			8.4.1.4 - Elaboração de campanha pública de orientação à população sobre procedimentos em caso de sinistro em rodovias
	8.4.2	 <p>Definir padrão de atendimento a sinistros em rodovias estaduais sob administração pública direta, com integração de serviços estaduais e municipais de urgência e emergência</p>	8.4.2.1 - Elaboração de diagnóstico das condições de atendimento a sinistros em rodovias estaduais sob administração pública direta, incluindo levantamento da cobertura atual de GRAU, SAMU, Bombeiros e serviços municipais de saúde e identificação de trechos críticos com maior tempo de resposta
			8.4.2.2 - Elaboração de Plano Estadual de Atendimento Integrado em rodovias estaduais sob administração pública direta

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	SES-SP	Grupo de Resgate e Atenção às Urgências (GRAU)	DETRAN-SP, ARTESP, DER-SP	Protocolo desenvolvido	1	-	1	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DETRAN-SP, DER-SP, SES-SP	% dos Contratos revisados	100%	100%	-	-
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DETRAN-SP, DER-SP, SES-SP	Nº de auditorias realizadas	8	-	3	5
	ARTESP	Superintendência de Rodovias (SU-ROD)	DETRAN-SP, DER-SP, SES-SP, SECOM	Nº de campanhas veiculadas	8	-	3	5
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP	Diagnóstico elaborado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP, ARTESP	Plano elaborado	1	-	1	-

8. Atendimento às vítimas

Objetivos Estratégicos	Cód.	Ações	Produtos
OE 8.4 – Governança do sistema de atendimento às vítimas	8.4.2	Definir padrão de atendimento a sinistros em rodovias estaduais sob administração pública direta, com integração de serviços estaduais e municipais de urgência e emergência	 8.4.2.3 - Formalização de acordos de cooperação técnica entre Estado e municípios para cobertura compartilhada de rodovias, com definição de responsabilidades de atendimento, protocolos de acionamento e custeio de serviços
			8.4.2.4 - Elaboração de manual de operações integradas em rodovias estaduais sob administração pública direta, com a definição de protocolos de atendimento e responsabilidades de cada órgão
			8.4.2.5 - Monitoramento e avaliação dos atendimentos em rodovias estaduais sob administração pública direta
			8.4.2.6 - Implantação do Plano Estadual de Atendimento Integrado em rodovias estaduais sob administração pública direta em todo o Estado de São Paulo
8.4.3	Integrar órgãos de trânsito municipais aos Grupos Regionais de Saúde e de Enfrentamento à Violência, fortalecendo a articulação intersetorial e implantando uma agenda permanente de discussão	8.4.3.1 - Formalização de instrumento de cooperação técnica entre órgãos de trânsito municipais e Grupos Regionais de Saúde e de Enfrentamento à Violência, com definição de responsabilidades, fluxos de comunicação e calendário de reuniões integrado ao da Secretaria Estadual de Saúde	

	Responsável	Detalhamento de responsável	Outros atores envolvidos	Indicadores	Meta final (2025 - 2035)	Metas parciais		
						2025 - 2027	2028 - 2030	2031 - 2035
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP	% de Acordos de cooperação formalizados	100%	-	100%	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP	Manual elaborado	1	1	-	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP	Monitoramento e avaliação realizados	1	-	1	-
	DER-SP	Diretoria de Operações Viárias (DV)	SES-SP, SSP, ARTESP	Plano implantado	1	-	-	1
	SES-SP	Gabinete SES	Órgãos Municipais	Cooperação formalizada	1	1	-	-

Referências bibliográficas

- BALBIM, R. **Mobilidade: uma abordagem sistêmica**. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (org.). Cidade e movimento. Brasília, DF: Ipea/ITDP, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7133>. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 21201, 24 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria nº 2.048, de 5 de novembro de 2002. Aprova o Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 219, p. 32, 12 nov. 2002. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2002/prt2048_05_11_2002.html. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Sinistros e Violências**. 2. ed. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2005. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_sinistros_2ed.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Plano Nacional de Saúde**. ed. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2025. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/plano_nacional_saude_pns_2024_2027.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. **Lei nº 13.614, 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro)**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 12 jan. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113614.htm. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL. **Decreto nº 10.411, de 30 de junho de 2020. Regulamenta a análise de impacto regulatório de que trata o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 17 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 3, 1º jul. 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10411.htm. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL, Conselho Nacional De Trânsito. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito**. Brasília, DF: SENATRAN, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/mbvt20222.pdf>. Acesso em: 02 set. 2025.
- BRASIL, Conselho Nacional De Trânsito. **Resolução nº 1.004, de 20 de dezembro de 2023. Aprova o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, para o decênio 2021-2030**. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 28 dez. 2023.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 02 set. 2025.
- CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO. **Deliberação nº 7, de 17 de julho de 2025. Institui o Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 17 jul. 2025. Disponível em: <https://doe.sp.gov.br/executivo/secretaria-de-gestao-e-governo-digital/deliberacao-n-07-de-17-de-julho-de-2025-202507171128202031210675>. Acesso em: 02 set. 2025.
- CHOUDHARY, P.; ARORA, P. **Forgiving Roads Design - A Way to achieve SDG 3.6**. Ecology, Environment and Conservation, v. 28, p. S273-S278, 2022.
- DEPARTAMENTO DE INFORMAÇÃO E INFORMÁTICA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (SUS) DO BRASIL (DATASUS). **Tabulações de Saúde - TABNET**. São Paulo, 2025. Disponível em: <https://saude.sp.gov.br/ses/perfil/profissional-da-saude/informacoes-de-saude/tabulacoes-de-saude-tabnet>.
- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO (DER-SP). **Plano de Segurança Viária 2024-2030**. São Paulo: DER-SP, 2024. Disponível em: https://www.der.sp.gov.br/WebSite/Arquivos/pdf/plano_seguran%C3%A7a_2024_F2.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.

- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Portaria Normativa DETRAN-SP nº 44, de 29 de agosto de 2025**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 29 ago. 2025a. Disponível em: <https://www.doe.sp.gov.br/executivo/secretaria-de-gestao-e-governo-digital/portaria-normativa-detran-sp-n-44-de-29-de-agosto-de-2025-202508291128192141306753>. Acesso em: 03 set. 2025.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Nota Técnica 02 - Estimativa do Custo dos Sinistros de Trânsito**. São Paulo, 2025b. Disponível em: https://detransp.github.io/custos_sinistros_sp.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Nota Técnica 01 - Análise de Tendência da Sinistralidade em Municípios do Estado de São Paulo**. São Paulo, 2025c. Disponível em: https://detransp.github.io/tendencia_municipios.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Base de dados da frota ativa do Estado de São Paulo**. São Paulo, 2025d.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Base de dados de habilitações do Estado de São Paulo**. São Paulo, 2025e.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). **Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas**. São Paulo, 2025f.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (BRASIL). **Manual de Segurança no Trânsito e Engenharia de Tráfego**. Brasília, DF: DNIT, 2019.
- FEDERAÇÃO IBERO-AMERICANA DE ASSOCIAÇÕES DE VÍTIMAS CONTRA A VIOLÊNCIA RODOVIÁRIA; BANCO DE DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA; FUNDACIÓN MAPFRE. **Guia ibero-americano de atendimento total a vítimas de sinistros de trânsito**. [S. l.]: FICVI, 2022. Disponível em: <https://contralaviolenciavial.org/upload/file/DOCUMENTOS/Guia%20victimas%20viales-Portugues-22jun.pdf>. Acesso em: 02 set. 2025.
- GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. **Global Street Design Guide**. Washington, D.C.: Island Press, 2016.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Setores censitários do Censo Demográfico de 2022**. Brasil, 2022.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas populacionais para o TCU**. Brasil, 2025.
- KUSEK, J. Z.; RIST, R. C. **Ten Steps to a Results-Based Monitoring and Evaluation System**. Washington, D.C.: The World Bank, 2004. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/f87d81cf-54e9-5a35-ab9e-dc24fc61f85a/content>. Acesso em: 02 set. 2025.
- MARYLAND INSTITUTE FOR EMERGENCY MEDICAL SERVICES SYSTEMS. **Annual Report 2024**. Baltimore, MD: MIEMSS, 2024. Disponível em: <https://www.miemss.org/home/publications/annual-reports>. Acesso em: 02 set. 2025.
- MAY, A. D. **Traffic Flow Fundamentals**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1990.
- MINISTÉRIO DA GESTÃO E DA INOVAÇÃO EM SERVIÇOS PÚBLICOS (Brasil). **Guia de Elaboração do Processo de Gestão de Dados**. Brasília, DF: MGI, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/governodigital/pt-br/privacidade-e-seguranca/ppsi/guia_processo_gestao_dados.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE (Brasil); ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Vida no Trânsito: orientações para implementação e monitoramento**. Brasília, DF: MS/OPAS, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/svsa/vigilancia-de-doencas-cronicas-nao-transmissiveis/vigilancia-dos-sinistros-e-violencias/pvt>. Acesso em: 02 set. 2025.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Road safety mass media campaigns: a toolkit**. Geneva: WHO, 2016. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/road-safety-mass-media-campaigns-a-toolkit>. Acesso em: 10 out. 2023.

- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: Manual de Treinamento**. Genebra: OMS, 2011. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Save LIVES: a road safety technical package**. Geneva: WHO, 2017. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/save-lives-a-road-safety-technical-package>. Acesso em: 02 set. 2025.
- ROESS, R. P.; PRASSAS, E. S.; MCSHANE, W. R. **Traffic Engineering**. 5. ed. Hoboken, NJ: Wiley, 2019.
- SÃO PAULO (Município). **Decreto nº 58.881, de 8 de fevereiro de 2013. Institui o Programa de Proteção ao Pedestre e dá outras providências**. Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, SP, 9 fev. 2013.
- SÃO PAULO (Estado). **Decreto nº 68.347, de 29 de fevereiro de 2024. Institui o Sistema Estadual de Trânsito**. Diário Oficial do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2024/decreto-68347-29.02.2024.html>. Acesso em: 02 set. 2025.
- SETZER, V. W. **Dado, Informação, Conhecimento e Competência**. São Paulo: IME-USP, 2025. Disponível em: <https://www.ime.usp.br/~vwsetzer/dado-info.html>. Acesso em: 102 set. 2025.
- Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito Do Estado de São Paulo (Infosiga). **Dados Abertos**. São Paulo, 2025. Disponível em: <https://infosiga.detran.sp.gov.br/>.
- SHINAR, D. **Traffic Safety and Human Behavior**. 2. ed. Bingley: Emerald Group Publishing, 2017.
- UNIÃO EUROPEIA. **Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e de sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis**. Jornal Oficial da União Europeia, L 325/1, 16 dez. 2019.
- UNIÃO EUROPEIA. **Regulamento Delegado (UE) 2021/1341 da Comissão, de 23 de abril de 2021, que completa o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, estabelecendo regras pormenorizadas sobre os processos e especificações técnicas específicos para a homologação de veículos a motor no que se refere aos seus sistemas de assistência à velocidade inteligentes e para a homologação desses sistemas enquanto unidades técnicas**. Jornal Oficial da União Europeia, L 291/1, 13 ago. 2021.
- VASCONCELLOS, J. A. **Manual de Engenharia de Tráfego**. São Paulo: Oficina de Textos, 2017.
- VASCONCELOS, E. A. **Urbano, demasiado urbano: o nó do transporte público**. São Paulo: Annablume, 2013.
- WORLD BANK. **Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects: A Guidance Note**. Washington, D.C.: The World Bank, 2009. Disponível em: <https://www.globalroadsafetyfacility.org/sites/default/files/2023-10/Road%20Safety%20Management.pdf>. Acesso em: 17 out. 2023.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030**. Geneva: WHO, 2021. Disponível em: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>. Acesso em: 02 set. 2025.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Gestão da Velocidade: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área**. 2. ed. Genebra: WHO, 2025.
- WRI BRASIL. **Sustentável e Seguro: planejamento urbano integrado para salvar vidas no trânsito**. Porto Alegre: WRI Brasil, 2023. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel_Seguro.pdf. Acesso em: 02 set. 2025.



Ficha técnica

Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-SP

Anderson de La Palma Leite Poddis - Diretor de Fiscalização

Bruno Zaia Boneto - Diretor de Tecnologia da Informação

Caroline Lunardi Nascimento e Silva - Assessora de Demandas Judiciais

Eric Wetter Gomes de Souza - Diretor de Gestão Regulatório

José Iberê Fernandes Júnior - Assessor de Governança e Estratégia

Lucas Pereira Papais - Diretor de Atendimento ao Cidadão

Maria Gorete Moraes de Souza - Assessora de Apoio Técnico e Administrativo

Norma Leticia Camargo Gregório - Assessora Especial de Produtos Estratégicos

Priscilla Meyer - Assessora Administrativa Vice-Presidência

Ricardo Mayer Macario - Assessor Especial de Comunicação Institucional

Talita Rodrigues Nascimento - Diretora de Habilitação e Condutores

Thielly Potiens Polido - Assessora de Performance Corporativa

Vinícius da Costa Novaes - Diretor de Veículos Automotores

Viviane Fernanda Dutra - Diretora de Administração e Logística

Waldirene Santana dos Santos - Diretora de Controle e Integridade

Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN-SP

Bianca Reimão de Melo - Assessora de Apoio ao CETRAN-SP

Terezinha Glauciene Cardoso Moreira - Chefe de Seção de Integração do CETRAN-SP

Grupos de Trabalho temáticos:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Walquíria Yumiko Fujii

AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DE SÃO PAULO - ARTESP

Leonardo Hitoshi Hotta

Mariana Voppe Meira

Múcio José Teodoro da Cunha

Rudyard Panzarini Paiva

CÂMARA ESPECIAL DE ACESSORAMENTO DO PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA - CEAPESV

Áquilla dos Anjos Couto

Carlos Alberto Guglielmi Eid

Felipe Fernandes Cabral Pais Ferraz

José Guedes Pereira

José Heverardo da Costa Montal

Layla Fordelone Carmo da Silva

Mônica Fernandes Santos

Rosemeire Rodrigues

Samuel de Jesus Fernandes da Silva

Sandra Di Cezar

Sirney Silveira

Suelen Marcondes Tomé

CASA CIVIL DO ESTADO DE SÃO PAULO - CC

Altemir José Teixeira

Carolina Rocha

Valter José dos Santos

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO - DER-SP

Adelino dos Santos Fachetti

Breno Camargo Kraide

Carolina Iris Brasil Mariano

Mário Weltson

Renato Justiniano dos Santos
Rodrigo Mota Messias
Sergio Manuel de Castro
Wagner Marcelo Flausino

**DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO -
DETRAN-SP**

Adriana Nascimento Maciel
Adriana Straub
Aline Conceição Abrantes da Silva
Amauri Silva de Souza
Ana Carolina Franco e Silva
André Pereira Duarte
André Victor Igarashi
Andrews Adorno da Costa
Andros Leite da Silva
Ane Freitas da Silva
Arthur Nishiyama
Beatriz de Jesus Gonçalves Francisco
Bruno Santana do Nascimento
Bruno Vita Hazov Coura
Carla Alessandra Barreto
Carla Positano Paiva Carnaúba
Carolina Horta Cattaneo
Cristiane Collin do Val
Cristina de Almeida Prado
Daniele Cavalcante Calil da Conceição
Danielle Vieira
Danilo Caires Silva
Douglas Vieira Farias
Edson Ferreira Costa Junior
Emilena Duela Silva
Erisvaldo Ferreira de Lima
Evandro Caramaschi Ferreira do Vale
Fabiana Paim Andrade
Felipe Capassi Ferreira
Felipe Seikiti Sendai Shimizu
Fellipe Fernandes Pereira
Fernando Fischmann
Fernando Nazário dos Santos
Gerson Motta
Giovanna Maria Felisardo
Giovanna Vieira Inacio

Guilherme Marins do Nascimento
Gustavo Campos de Souza
Isabela Ianhez Issa Silva Pinto
Jennifer Anielle da Silva
Jorge Antonio Couto Santos
Kaori Letícia Kimura
Karol Romão Rodrigues Veroneze
Larissa Cristina Reis
Lisandro Iusry Abulatif
Lourenço Pablo Silva Ferreira
Lucas de Barros Teixeira
Luciana Suguinoshita
Luis Francisco Segatin Junior
Marcelo Ribeiro Favilla
Marciano Garrido Estacio
Marina Pereira Santos Gomes da Silva
Martina Buazar Egredi Horvath
Michele Gregório Passos Braidó
Reinaldo Pereira de Souza
Renata Viana de Almeida
Silvana Aparecida Lorena Bueno
Silvana Cortona
Simone Fortunato da Silva Severo
Simone Piwowarczyk Guimarães de Araújo
Stephane Steinhorst de Lima
Suzana Leite Nogueira
Thiago Vieira Mathias de Oliveira
Thomas Pontes Pereira Chequetto
Vanessa Morais Rosa
Vinicius Intrebartoli Resende
Vinicius Augusto Souto
Vivian Gaione Lima de Souza
Wellington Cruz Barbosa

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**

Leonardo Fellipe Domingos da Silva

**FÓRUM DOS CONSELHOS ATIVIDADES FIM DA
SAÚDE DO ESTADO DE SÃO PAULO - FCAFS-SP**

Juliana Mendes de Cerqueira Leite

**INSTITUTO DE ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA
DO HOSPITAL DAS CLÍNICAS DA FACULDADE DE
MEDICINA DA USP - IOT-FMHCUSP**

Júlia Greve

**JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE
INFRAÇÕES - JARI/DETRAN-SP**

Solange Cristina de Amorim Rosa

Tercílio Rogério Gomes de Faria

**POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO -
PMESP**

Allan Okuma

André Vaz de Lima

Henrique Ribeiro Rodrigues

Hugo de Oliveira e Silva Neto

Jívago Moretto Pedra

Murillo Rinaldi Amendoeira

Thales Borges Leite

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL - PRF

Alessandro Mauro Thomaz de Souza

Nello Aparecido Aguiar

**SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DE SÃO
PAULO - SEDUC-SP**

Teônia De Abreu Ferreira

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO - SECOM

Fábio Nascimento de Jesus

Juracy Lustosa Cabral Neto

**SECRETARIA DE ESTADO DOS DIREITOS DA
PESSOA COM DEFICIÊNCIA - SEDPcD**

Danilo Borrasca Rodrigues

Marco Antônio Ferreira Pellegrini

**SECRETARIA DOS TRANSPORTES
METROPOLITANOS DO ESTADO DE SÃO PAULO-
STM**

Priscilla de Carvalho

Rubens Emílio Bergamasco

**SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE,
INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO ESTADO DE
SÃO PAULO - SEMIL-SP**

André Garcia

Denis Gerage Amorim

Marcia Regina da Silva Batista

**SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E
HABITAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO - SDUH**

Ana Leonor Sala Alonso

José Police Neto

Juliana Vieira Mielli

Rafael Duarte

Thiago Carmuega Rabaçal

**SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO - SDE**

Júlia Rebechi de Azevedo

Sueli Aparecida Rodrigues Cavalhero

**SECRETARIA DE GOVERNO E RELAÇÕES
INSTITUCIONAIS - SGRI**

Lívia Maria Rondinelli Muradi

Mirella Amato Di Fiori

**SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE DE SÃO
PAULO - SES-SP**

Carolina Perracini

Cátia Martinez

Claudia Maria Desgualdo

Hildegarth Schultz

Jorge Michel Ribera

Maria Cecília de Toledo Damasceno

Rafael Tavares Salles

Sueli de Oliveira Mendes

Tânia Regina Matucci Hotsumi

Vera Lucia Rodrigues Lopes Osiano

Vinicius Guerra Garcia

**SECRETARIA DE GESTÃO E GOVERNO DIGITAL -
SGGD**

Daniel Leão Bonatti

Tarcila Peres Santos

Agradecimentos

O Estado de São Paulo, através do Sistema Estadual de Trânsito (SISTRAN-SP) e do Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária, agradece pelas colaborações recebidas através da consulta e audiências públicas.

MUNICÍPIOS

Prefeitura de Barueri

Prefeitura Municipal de Ipaussu

Prefeitura de Rafard

Prefeitura de Porto Ferreira

Prefeitura de Osasco

ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL

Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR

Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil - AMABR

Caminhoneiros Surdos do Brasil

Cidadeapé

Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito

Instituto Cordial

Instituto Corrida Amiga

Fundação Getúlio Vargas

ÓRGÃOS E ENTIDADES PÚBLICAS

Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo - DER-SP

Polícia Militar do Estado de São Paulo - PMESP

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - Emdec/Campinas

Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito da cidade de São Paulo - SEMUTRANS

Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade - Demutran - COTIA

Companhia de Engenharia de Tráfego - CET-SP

Apêndices

1. Avaliação da aderência das ações e dos produtos do PSV e do PNATRANS

Esta análise apresenta como o PSV-SP operacionaliza, em escala estadual e municipal, os pilares estabelecidos pelo PNATRANS, reforçando o papel do Estado como articulador e indutor da política nacional de segurança viária. As metas, diretrizes e mecanismos estabelecidos no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) têm como propósito orientar estados e

municípios na estruturação de políticas e planos próprios, em consonância com a agenda nacional de segurança viária. Nesse contexto, o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) foi elaborado buscando alinhar as ações do Estado de São Paulo ao PNATRANS, tanto em relação às iniciativas e produtos quanto aos eixos estratégicos, conforme já mencionado anteriormente.

Objetivo

Este apêndice tem por finalidade apresentar o grau de aderência das ações e produtos do PSV-SP às diretrizes do PNATRANS, evidenciando as convergências e complementaridades entre ambos os planos.

Metodologia

No primeiro momento foi realizada uma análise entre ações do PSV-SP com as ações do PNATRANS e, no segundo, procedeu-se à avaliação das ações do PSV-SP em relação aos produtos do PNATRANS.

Em relação à comparação entre ações, cada iniciativa do PSV-SP foi analisada individualmente e confrontada transversalmente com todos os pilares do PNATRANS. Ou seja, uma ação do Eixo 1 – Gestão da Segurança Viária (PSV-SP) foi comparada às ações de todos os pilares do PNATRANS, mesmo que, conceitualmente, esse eixo esteja mais alinhado ao Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito (PNATRANS). Essa abordagem permitiu identificar ações similares independentemente do eixo em que se

encontram, evidenciando sua natureza intersetorial.

Para isso, foram elaboradas oito tabelas, cada uma correspondente a um eixo do PSV-SP. Nessas tabelas, as ações do Plano de Segurança Viária do Estado foram comparadas às ações dos pilares do PNATRANS, dispostos em colunas paralelas. O mesmo foi feito para os produtos.

Cada ação do PSV-SP foi avaliada quanto à sua aderência às ações e aos produtos do PNATRANS, com base em critérios previamente definidos. Essa análise constitui uma etapa preliminar e será aprofundada posteriormente com comparações diretas entre os produtos equivalentes dos dois planos, sendo um desdobramento de um produto do PSV-SP.

Os critérios de avaliação adotados foram os seguintes, dispostos do menor ao maior nível de aderência:

- **Alta:** quando a ação tem alinhamento direto, com diretrizes semelhantes ao PNATRANS;
- **Moderada:** quando a ação é próxima ou complementar a ações do PNATRANS;
- **Tangencial:** quando o tema é mencionado na ação mas não é o foco;
- **Divergente:** quando a ação contradiz ou dá uma diretriz oposta ao que está no PNATRANS;
- **Ausente:** quando a ação não possui relação ou menção ao tema.

Em casos onde uma ação teve comparabilidade com ações de mais de um pilar do PNATRANS, foi adotado o critério mais alto.

Tabela de Avaliação da Aderência das ações do PSV-SP e ações do PNATRANS

	1. Gestão da Segurança Viária	2. Gestão da informação	3. Vias Seguras	4. Educação	5. Comunicação	6. Fiscalização	7. Veículos Seguros	8. Atendimento às Vítimas
Alta	38%	67%	82%	100%	50%	69%	62%	58%
Moderada	38%	17%	18%	0%	10%	6%	8%	8%
Tangencial	23%	17%	0%	0%	40%	19%	31%	33%
Divergente	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ausente	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabela de Avaliação da Aderência das ações do PSV-SP e produtos do PNATRANS

	1. Gestão da Segurança Viária	2. Gestão da informação	3. Vias Seguras	4. Educação	5. Comunicação	6. Fiscalização	7. Veículos Seguros	8. Atendimento às Vítimas
Alta	46%	75%	55%	100%	60%	63%	57%	50%
Moderada	8%	8%	18%	0%	0%	0%	0%	0%
Tangencial	46%	0%	18%	0%	0%	13%	21%	8%
Divergente	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ausente	0%	17%	9%	0%	40%	25%	21%	42%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Resultados

De maneira geral, observou-se elevado grau de aderência entre as ações do PSV-SP às ações e aos produtos do PNATRANS, predominantemente nas categorias alta e tangencial. As maiores correspondências ocorrem entre eixos e pilares de natureza semelhante, como o Eixo 3 – Vias Seguras (PSV-SP) e o Pilar 2 – Vias Seguras (PNATRANS).

Na comparação específica entre ações do PSV-SP e ações do PNATRANS, observa-se um nível de aderência intermediário, ainda assim concentrado majoritariamente nas categorias alta e tangencial. As correspondências mais significativas se apresentam, na classificação Alta, 4. Educação, 3. Vias Seguras, 6. Fiscalização, 2. Gestão da Informação e 7. Veículos Seguros. Já na classificação tangencial se encontram. 1. Gestão da Segurança Viária, 8. Atendimento às Vítimas.

Quando comparados eixos e pilares de diferentes temáticas, o grau de aderência tende a ser menor — resultado esperado,

dado que os temas abordados nem sempre são equivalentes. Importante destacar que não foram identificadas ações divergentes em nenhum dos eixos analisados, reforçando a coerência e compatibilidade conceitual entre os planos. Para comparação, a tabela abaixo ilustra a compatibilidade de cada eixo do PSV-SP com os pilares do PNATRANS, por meio do mapeamento de ações anteriormente. É possível observar que cada eixo apresenta uma compatibilidade predominante com um pilar específico, embora algumas ações também se alinhem a outros pilares – por exemplo, o eixo 4 - Educação tem todas as suas ações alinhadas ao Pilar 4 - Educação para o Trânsito, e mais da metade delas também apresenta algum alinhamento com ações do Pilar 1 – Gestão da Segurança no Trânsito. Essa análise reforça o embasamento do PSV-SP nos pilares do PNATRANS e evidencia a transversalidade e a intersectorialidade das ações.

	Pilar 1 Gestão da Segurança no Trânsito	Pilar 2 Vias Seguras	Pilar 3 Segurança Veicular	Pilar 4 Educação para o trânsito	Pilar 5 Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito	Pilar 6 Normatização e Fiscalização
1. Gestão da Segurança Viária	100%	8%	8%	15%	0%	15%
2. Gestão da informação	100%	8%	8%	8%	0%	0%
3. Vias Seguras	18%	91%	18%	0%	0%	9%
4. Educação	64%	0%	0%	100%	0%	0%
5. Comunicação	10%	0%	0%	90%	0%	0%
6. Fiscalização	25%	13%	13%	0%	0%	69%
7. Veículos Seguros	50%	20%	100%	10%	10%	20%
8. Atendimento às Vítimas	0%	0%	9%	9%	91%	9%

Diretrizes futuras

Como encaminhamento futuro, faz-se necessário o monitoramento contínuo das ações e produtos do PSV-SP em relação ao PNATRANS, com o objetivo de avaliar o nível de atendimento das diretrizes nacionais.

Além disso, é fundamental identificar lacunas, ações ou produtos ainda não contemplados, para que possam ser

incorporados em futuras revisões do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo. Da mesma forma, as versões subsequentes do PSV-SP deverão incorporar as ações e produtos do PNATRANS que passaram por revisão (previsão bianual a partir de 2023), garantindo a manutenção da coerência entre os dois instrumentos de planejamento.

2. Transversalidade entre planos estaduais

Contexto

A segurança viária é uma pauta transversal que envolve diferentes setores do governo e da sociedade, exigindo integração entre políticas públicas voltadas à mobilidade, transportes, educação, saúde, logística, segurança pública e meio ambiente. Segundo o conceito de Sistemas Seguros e Visão Zero, a intersectorialidade das ações é essencial, integrando os diversos atores envolvidos direta ou indiretamente com o tema, para atuar de forma proativa e construir, de fato, um ambiente mais seguro.

Considerando esse cenário, torna-se fundamental compreender como os planos estaduais vigentes, ainda que com diferentes focos temáticos, se relacionam com a agenda da segurança viária e, conseqüentemente, com o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo. Essa análise busca identificar as sinergias e as lacunas entre os planos e contribuir para uma atuação mais coordenada e eficaz do governo estadual na redução de mortes e lesões no trânsito.

Objetivo

Este apêndice tem por finalidade verificar o grau de convergência entre os planos estaduais com o PSV-SP, verificando de que forma as ações, diretrizes e metas desses instrumentos dialogam.

Metodologia

Para a realização desta análise, foram selecionados planos estaduais específicos que tenham relação com os eixos do PSV-SP e com Segurança Viária. Depois organizou-se uma tabela onde foram listadas ações do PSV-SP e buscou compará-las com diretrizes e ações (quando existente) de cada um dos planos.

Ao todo foram 10 planos analisados:

- **Plano Integrado Transporte Urbano RMSP - 2040** da Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM)
- **Plano de Segurança Viária - 2024-2030** do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-SP)
- **Plano Estadual Educação** da Secretaria da Educação do Estado de São Paulo (SEDUC-SP)
- **Plano Cicloviário (Decreto Estadual)** da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL-SP)
- **Plano de ação de transporte e logística** da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL-SP)
- **Plano de Logística e Investimento** da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL-SP)
- **Plano Estadual de Adaptação e Resiliência Climática** da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL-SP)
- **Plano Estadual Saúde 2024-2027** da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo (SES-SP)
- **Plano Estadual de Segurança Pública e Defesa Social** da Secretaria da Segurança Pública de São Paulo (SSP)
- **Plano Plurianual 2024-2027** da Secretaria de Governo e Relações Institucionais do Estado de São Paulo (SGRI)

A primeira etapa de análise consistiu na verificação da existência ou não de ações e produtos explicitamente descritos nos planos estaduais, o que facilitou a identificação de se há comparação entre os objetivos dos eixos do PSV-SP com os outros planos. Na ausência de ações diretas, foram utilizadas palavras-chave relacionadas ao eixo em questão, de modo a identificar conexões conceituais ou indiretas com as diretrizes do PSV-SP. O resultado dessa verificação foi registrado na planilha “Status e Avaliação do Plano”, localizada na aba principal do arquivo, que descreve a transversalidade dos eixos do PSV-SP em relação aos planos estaduais. Quando identificadas convergências, a análise prosseguiu para o aprofundamento por ações do PSV-SP. No caso de planos estaduais sem nenhuma relação com determinado eixo, esse aprofundamento por ação não foi realizado.

Os critérios utilizados para avaliação da **transversalidade dos planos** foram:

- **Alinhado:** quando há alinhamento direto, com diretriz/ação semelhante.
- **Tangencial:** quando o tema aparece de forma tangencial mas não é o foco;
- **Divergente:** quando há contradição ou diretriz oposta entre os planos;
- **Sem relação:** quando não há relação ou menção ao tema.

Na segunda etapa, foram criadas oito tabelas, cada uma correspondente a um eixo do PSV-SP, onde cada ação foi comparada a cada um dos planos, dispostos em colunas paralelas. Cada ação foi **classificada quanto ao grau de relação** com o plano analisado com base em critérios de aderência previamente definidos.

Os critérios utilizados para avaliação da **transversalidade das ações** foram:

- **Alta:** quando há alinhamento direto, com diretriz/ação semelhante.
- **Moderada:** quando há diretriz/ação próxima ou complementar;
- **Tangencial:** quando o tema aparece de forma tangencial mas não é o foco;
- **Divergente:** quando há contradição ou diretriz oposta entre as ações.

Resultados

Em relação aos planos, de modo geral, observou-se que a maior parte dos planos estaduais apresenta relações tangenciais com o PSV-SP. Planos próximos à temática da mobilidade urbana, como o PITU RMSP - 2040, o Plano Cicloviário (Decreto Estadual) e o Plano de Segurança Viária do DER-SP mostraram-se os mais alinhados ao PSV-SP, indicando uma proximidade conceitual e de atuação dentro do mesmo universo temático.

Apesar dos outros planos analisados não serem, necessariamente, voltados para a área da segurança viária, a relação

tangencial entre eles evidencia certa convergência conceitual e integração parcial de objetivos entre esses diferentes setores do governo estadual. Entretanto, vale ressaltar que também foi identificado um número expressivo de classificações como “sem relação”, especialmente nos eixos de 6 - Fiscalização, 5 - Comunicação e 2 - Gestão da Informação, o que demonstra potenciais oportunidades de esforço de articulação intersetorial. Não foram registradas diretrizes ou objetivos divergentes.

Tabela de Análise de transversalidade dos Planos Estaduais

Eixos PSV	STM Plano Integrado Transporte Urbano RMSP 2040	DER-SP Plano de Segurança Viária - 2024-2030	SEDUC-SP Plano Estadual Educação	SEMIL-SP Plano Cicloviário Decreto Estadual	SEMIL-SP Plano de ação de transporte e logística
1. Gestão da Segurança Viária	Tangencial	Alinhado	Tangencial	Tangencial	Sem relação
2. Gestão da informação	Sem relação	Alinhado	Sem relação	Tangencial	Sem relação
3. Vias Seguras	Tangencial	Tangencial	Sem relação	Tangencial	Tangencial
4. Educação	Não realizado	Tangencial	Alinhado	Tangencial	Alinhado
5. Comunicação	Tangencial	Alinhado	Sem relação	Tangencial	Sem relação
6. Fiscalização	Sem relação	Tangencial	Sem relação	Sem relação	Sem relação
7. Veículos Seguros	Não realizado	Tangencial	Sem relação	Não realizado	Tangencial
8. Atendimento às Vítimas	Não realizado	Tangencial	Sem relação	Sem relação	Não realizado

Em relação às ações e diretrizes, de maneira geral, observou-se um equilíbrio entre ações com relações altas, moderadas ou tangenciais (30%, 28% e 26%, respectivamente) com os planos estaduais. Isso indica que a maior parte das ações do PSV-SP dialoga de maneira direta ou indireta com as diretrizes dos outros planos – ou seja, os temas de segurança viária estão presentes

nos planos estaduais, mesmo que não constituam o foco central das ações.

O eixo que menos teve ações comparáveis foi, novamente, o eixo 6 - Fiscalização, onde 50% das ações não tiveram nenhum grau de comparabilidade (nem positivo, nem negativo). Por outro lado, não foram identificadas ações divergentes.

Tabela de Análise de transversalidade de ações e diretrizes do PSV-SP e dos Planos Estaduais

	1. Gestão da Segurança Viária	2. Gestão da informação	3. Vias Seguras	4. Educação	5. Comunicação	6. Fiscalização	7. Veículos Seguros	8. Atendimento às Vítimas
Alta	23%	25%	45%	0%	10%	19%	54%	58%
Moderada	38%	25%	18%	55%	20%	19%	31%	17%
Tangencial	31%	33%	27%	27%	50%	13%	8%	25%
Divergente	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ausente	8%	17%	9%	18%	20%	50%	8%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

SEMIL-SP Plano de Logística e Investimento	SES-SP Plano Estadual Saúde 2024-2027	SSP Plano Estadual de Segurança Pública e Defesa Social	SGRI Plano Plurianual 2024-2027	SEMIL-SP Plano Estadual de Adaptação e Resiliência Climática
Sem relação	Não realizado	Não realizado	Alinhado	Sem relação
Sem relação	Sem relação	Tangencial	Alinhado	Sem relação
Tangencial	Sem relação	Sem relação	Tangencial	Sem relação
Não realizado	Não realizado	Não realizado	Alinhado	Tangencial
Sem relação	Sem relação	Sem relação	Tangencial	Tangencial
Sem relação	Sem relação	Alinhado	Tangencial	Sem relação
Tangencial	Não realizado	Tangencial	Tangencial	Sem relação
Não realizado	Tangencial	Tangencial	Alinhado	Tangencial

Diretrizes futuras

Como encaminhamento futuro, faz-se necessário, além da atuação dentro do contexto do PSV-SP, o fortalecimento do alinhamento intersetorial entre as secretarias também através dos outros planos estaduais, promovendo a integração de metas, indicadores e ações voltadas à segurança viária. É

essencial que haja incorporação do tema nas revisões dos planos estaduais, consolidando-o como eixo transversal das políticas públicas. Para isso, o uso das diretrizes do PSV-SP pode ser um instrumento base de referência para harmonização e aprimoramento das iniciativas estaduais.

Apoio:



Realização:



GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO

