

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA do Estado de São Paulo

2025 ▶ 2035

Estratégia estadual para salvar vidas no trânsito. Alinhado às metas da ONU e ao Pnatrans, o plano define diretrizes e ações para reduzir mortes e lesões, apoiando municípios e mobilizando a sociedade.

Documento aberto à consulta pública ▶ V1.3
Setembro de 2025

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.

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 todos.

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 (2021–2030), com a meta de reduzir em 50% as mortes e lesões. Nesse contexto, o Estado de São Paulo reafirma seu compromisso em transformar esse desafio internacional em políticas concretas para salvar vidas.

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 estratégicos** com seus **quadros de ações**.

Esta é uma **versão preliminar**, submetida à **consulta pública**. A participação social é parte estruturante do PSV-SP: técnicos, gestores, parceiros e a população são convidados a contribuir com propostas, priorizar ações e acompanhar sua implementação. O objetivo é claro: transformar compromisso em resultados concretos, de forma transparente, sustentada e em rede.

COMO LER ESTE 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 casa**: governança, painéis, rede, construção participativa e visão conjunta.
- ▶ O capítulo 7 apresenta os **eixos estratégicos** e seus **quadros de ações**: o coração operacional do plano.

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 tratam 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
Problema	Acidentes* (Sinistros)	Mortes e lesões graves
Causa	O comportamento humano deve ser perfeito	Integra o erro humano ao desenho
Responsabilidade	Individual: usuários da via	Compartilhada: desenho, operação, uso e fiscalização
Recursos	Salvar vidas custa caro	Salvar vidas é custo-efetivo
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 — por isso, **controlar a velocidade e reduzir a energia dos impactos é fundamental**.



4. A responsabilidade é compartilhada, mas é 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.

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 sustentada, 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 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 e mais 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 individuais, ampliando o acesso a transporte coletivo e mobilidade ativa.
- ▶ **Ganhos ambientais e climáticos:** menos veículos motorizados em circulação significam menos emissões, melhor qualidade do ar e cidades mais resilientes.
- ▶ **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 da velocidade como política central:** é o fator de risco que determina a severidade de um sinistro de trânsito. Limites compatíveis, desenho viário que induza velocidades seguras e fiscalização efetiva formam a base de um sistema seguro.

3. IMPACTOS DA SEGURANÇA VIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO:

Onde estamos e aonde queremos chegar

De forma a materializar o uso de dados como prioridade do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo, essa seção do documento busca **compilar dados para identificar onde estamos quando o assunto é segurança viária**.

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.

O sistema, gerido pelo Detran-SP, reúne registros da Polícia Civil, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e Polícia Rodoviária Federal, os quais contemplam **boletins de ocorrência de sinistros fatais e não fatais com vítimas** (excluindo aqueles apenas com danos materiais). Os dados são complementados por intermédio de interações e consultas junto ao DER, ARTESP e CET-SP, entre outros.

Em adição a esses dados, também são utilizadas fontes bem estabelecidas, 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 Departamento Estadual de Trânsito (**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.

Ao final, apresenta-se 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

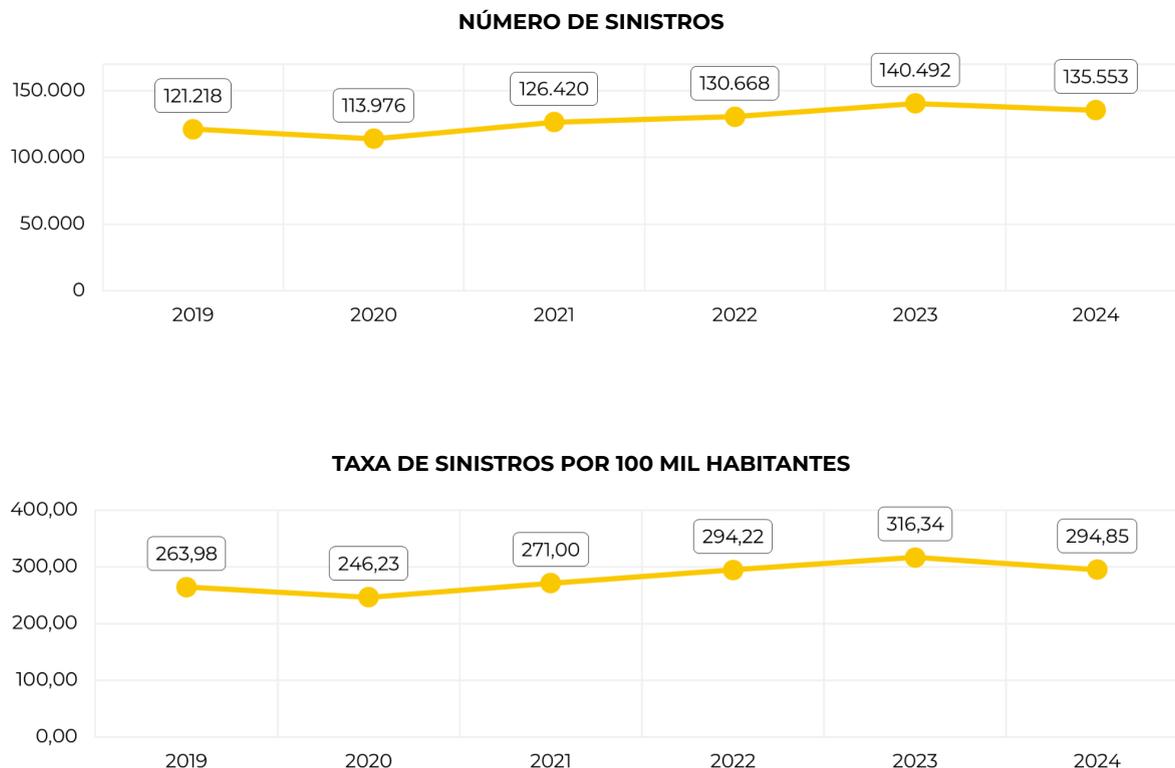
Um primeiro exercício importante para compreender a sinistralidade é a análise das séries históricas de sinistros e óbitos. Para facilitar a leitura sobre este tema, é importante destacar que os gráficos apresentados trazem duas perspectivas complementares:

- ▶ **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



TAXA DE ÓBITOS POR 100 MIL HABITANTES



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

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.

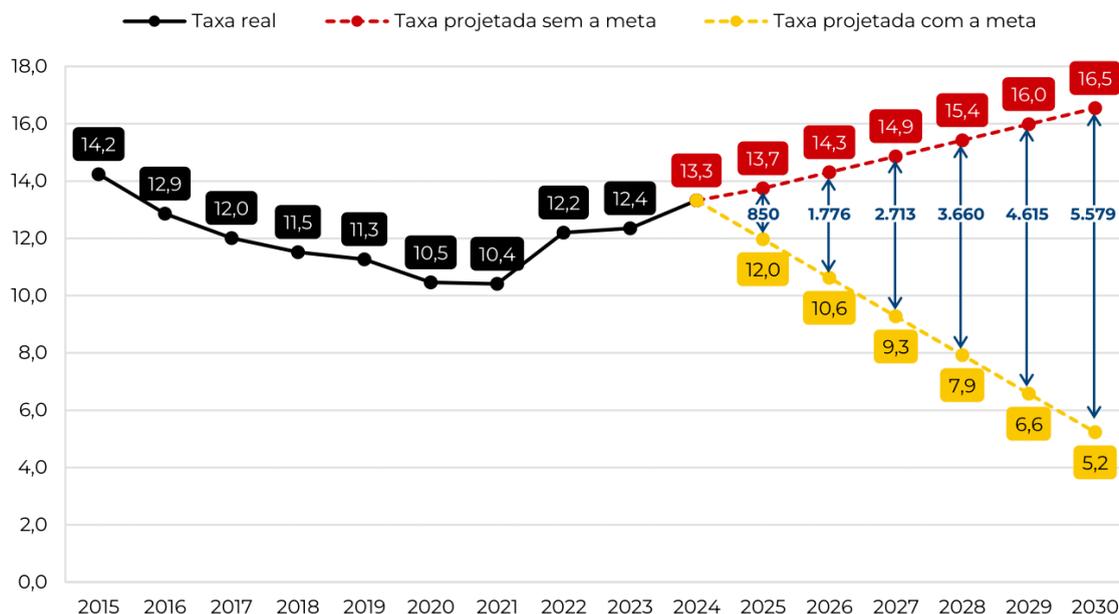
Comparando os valores anuais projetados a partir do cenário atual e da meta, é constatado que ao longo do período 2025-2030, seriam salvas 19.193 vidas. Para efeito de comparação, em 2024, 386 municípios do Estado de São Paulo têm população menor que esse valor.

Cabe ainda apontar que no contexto do PSV-SP, com a chegada do ano de 2030, haverá a revisão das metas, a partir da qual será estabelecida a referente a 2035. Com isso, o impacto que se espera produzir a partir do plano vai além do que é estimado neste momento.

▶ ver gráfico na próxima página

ESTIMATIVA DE VIDAS SALVAS

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



Nota: Os valores em azul no gráfico 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”** em São Paulo, entre 2015 e 2024, apresentada no **Gráfico 3**.

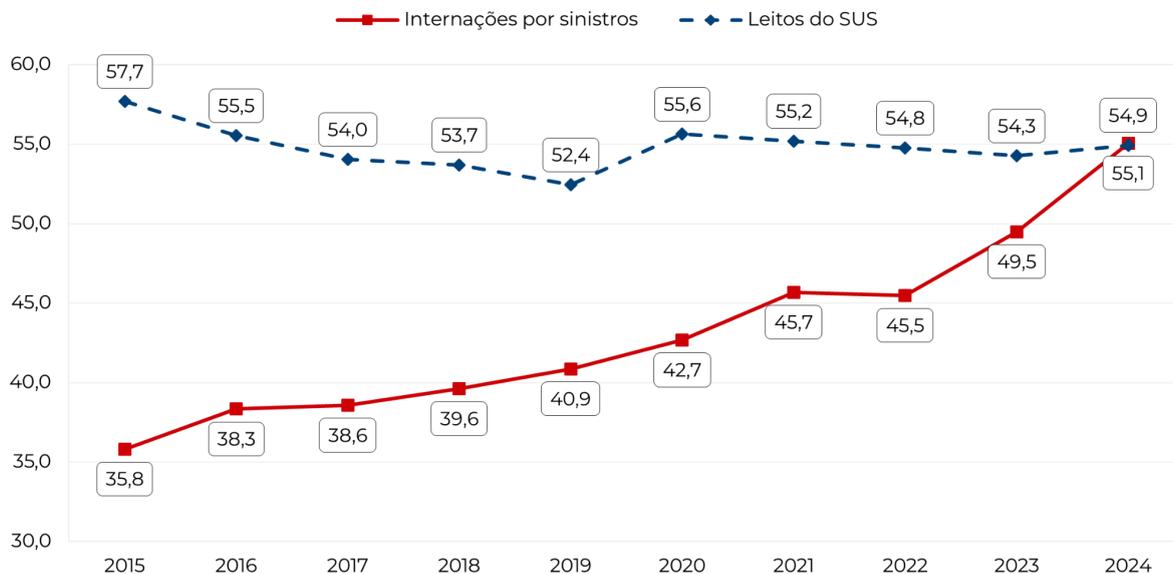
A leitura do gráfico permite observar uma **tendência de crescimento consistente**: no período analisado, as hospitalizações subiram de **35,8 mil para 55,1 mil**. Esse aumento contrasta com a **estabilidade no número de leitos do SUS**, que permaneceu em torno de 54,8 mil, revelando uma pressão crescente 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%**.

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.

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** — evidência clara da centralidade desse fator na sobrecarga do sistema público de saúde. Para aprofundar esse debate, o **Box 2** apresenta uma estimativa dos custos sociais e econômicos dos sinistros de trânsito.

BOX 2 ▶ ESTIMATIVA DO CUSTO DOS SINISTROS DE TRÂNSITO

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

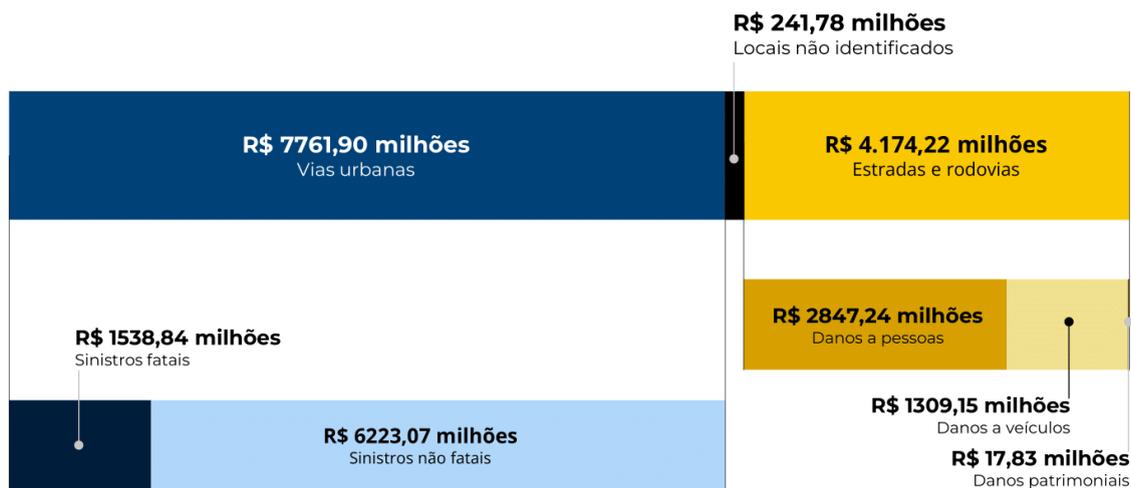
Como resultado desse trabalho, foi identificado que o custo dos sinistros de trânsito no Estado de São Paulo totalizou mais de 12 bilhões de reais no ano de 2024. Como parte desse montante, os custos com sinistros em vias urbanas atingiram quase R\$7,7 bilhões, concentrando a maior parte do valor.

Já nas rodovias, os valores mais expressivos são os relacionados às vítimas (R\$2,8 bilhões), seguidos por aqueles relacionados aos veículos (R\$1,3 bilhão), e, então, pelos relacionados à infraestrutura e patrimônio (R\$17,8 milhões). Houve ainda R\$241,8 milhões despendidos em sinistros ocorridos 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 (2025).

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**, os principais problemas decorrem do grande volume de veículos e pedestres em circulação;
- ▶ Já nas **áreas de baixa 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

Integrada à necessidade da gestão da segurança viária de identificar 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.

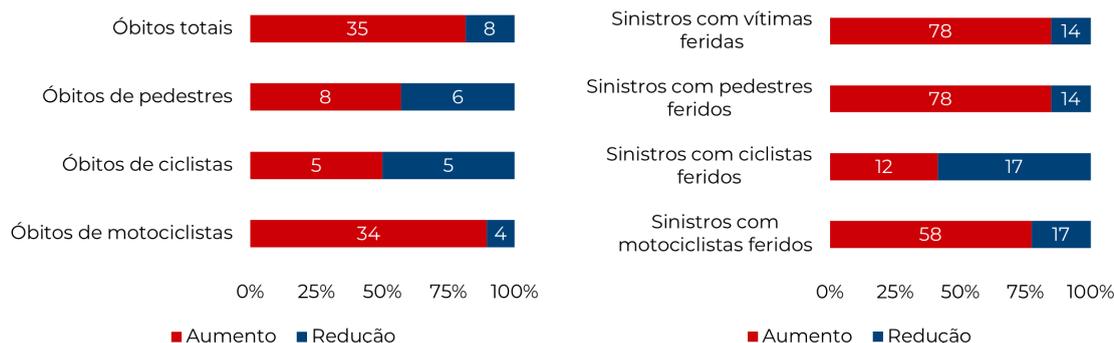
Os resultados obtidos revelam que, nos casos gerais de óbitos e sinistros com vítimas feridas, prevalece a tendência de aumento na maioria do Estado, sendo o caso de 35 e 78 municípios respectivamente.

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



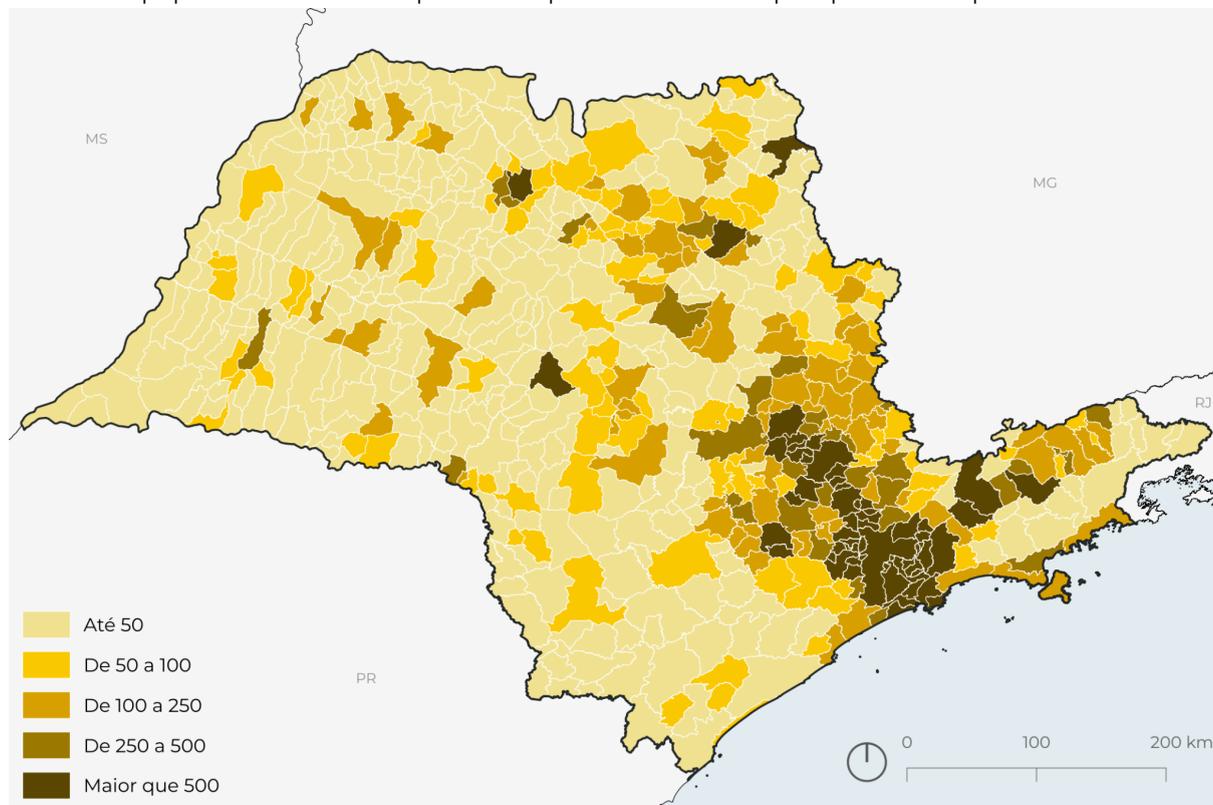
Fonte: Detran-SP (2025).

Complementarmente, o **Mapa 1** apresenta a distribuição dos municípios por densidade populacional. Nota-se uma concentração de localidades com **baixa densidade (até 100 hab/km²)** no sul e no noroeste do estado, em contraste com áreas de **alta densidade (acima de 500 hab/km²)** na Região Metropolitana de São Paulo, na Baixada Santista e no Vale do Paraíba.

Essa diferenciação territorial ajuda a orientar a formulação de políticas mais adequadas a cada realidade local.

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).

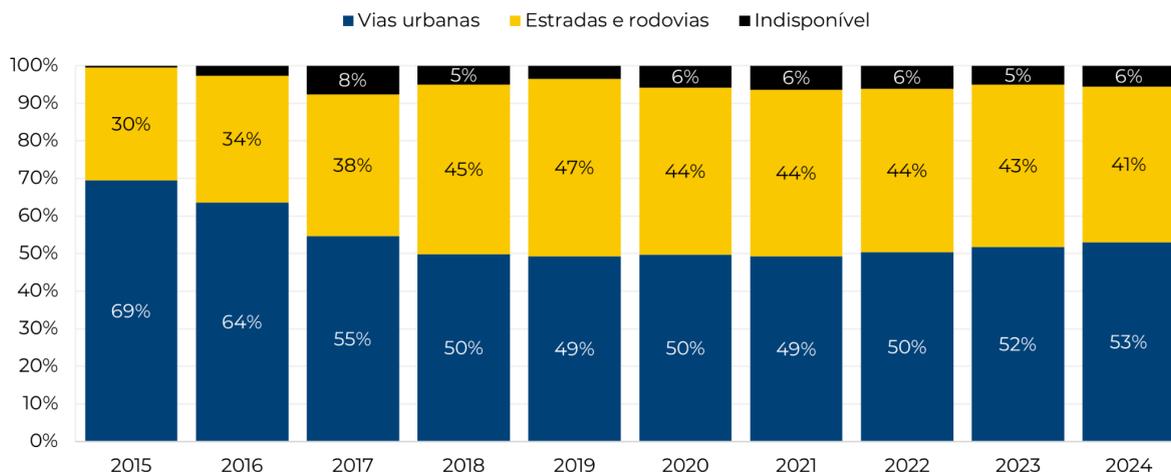
Sinistralidade por tipo de via

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 rodovias (30% do total)** para **2.537 (41% do total)**. Em paralelo, as mortes registradas em vias municipais 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 municipais tenha diminuído, as **rodovias e estradas vêm ganhando maior peso relativo na mortalidade viária do Estado**. Para aprofundar esse debate, o **Box 4** apresenta o método desenvolvido pelo DER-SP para identificação de trechos críticos, ferramenta fundamental para enfrentar esse cenário desfavorável à segurança em rodovias.

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 – demonstrado 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 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. Nos trechos não urbanizados, as médias de UPS são significativamente menores (em geral abaixo de 50

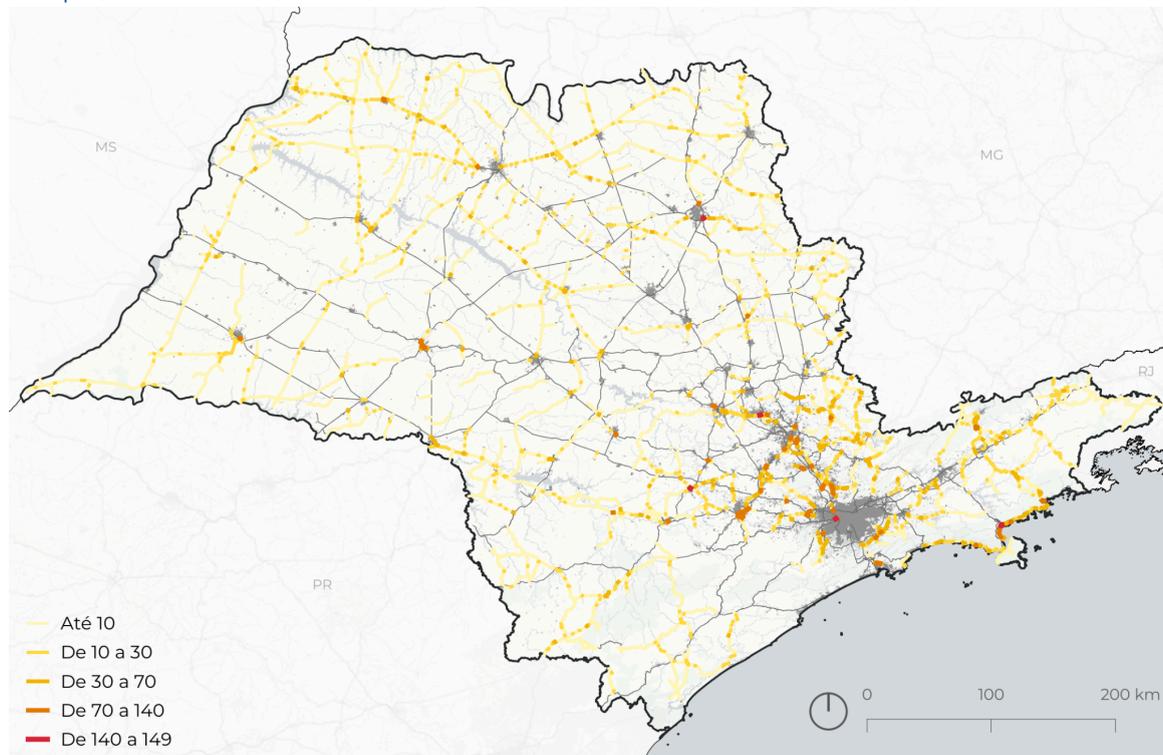
UPS médio), com destaque para municípios como Bertioga e Campos do Jordão, onde a severidade está associada a condições viárias específicas, como trechos de serra e curvas acentuadas.

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 dois levantamentos mostra a manutenção da criticidade em grandes centros urbanos, reforçando a necessidade de estratégias diferenciadas: em áreas urbanizadas, moderação de tráfego, proteção de usuários vulneráveis e controle de acessos; em áreas não urbanizadas, controle de velocidade, dispositivos de contenção e reforço da resposta emergencial.

TRECHOS CRÍTICOS

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



Fonte: DER-SP (2024).

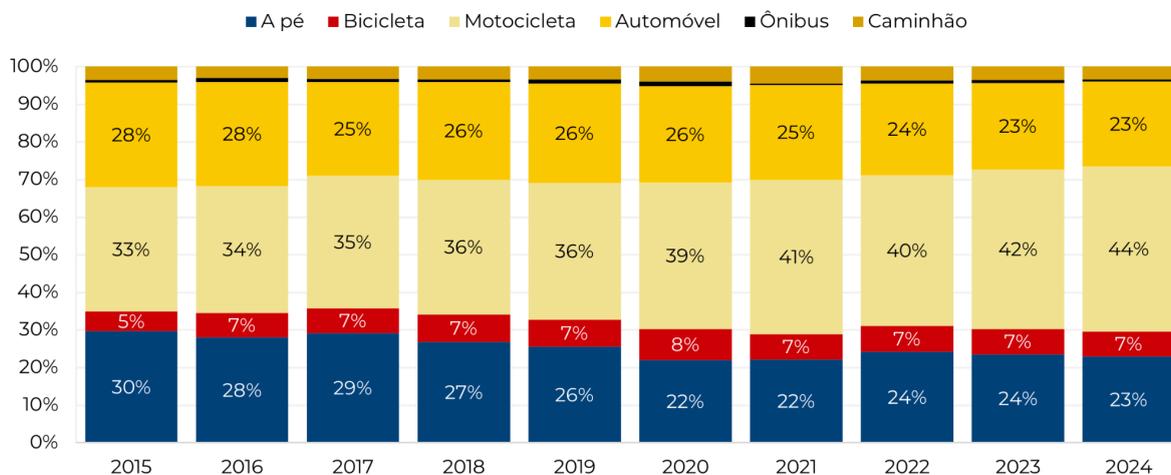
Modos de transporte mais frequentes e o perfil das vítimas

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. Em 2024, esse modo já responde por **4 a cada 10 mortes no trânsito**, consolidando-se como o principal foco de preocupação para a segurança viária.

Enquanto isso, os **pedestres** e os ocupantes de **automóveis** 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).

Devido à complexidade do trânsito e à interação dos modos de transporte, no **Gráfico 6**, é colocada uma matriz que associa o modo de transporte da vítima fatal (disposto nas linhas) aos veículos motorizados envolvidos no sinistro.

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	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
			Motocicleta	Automóvel	Ônibus

Modo de transporte envolvido

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

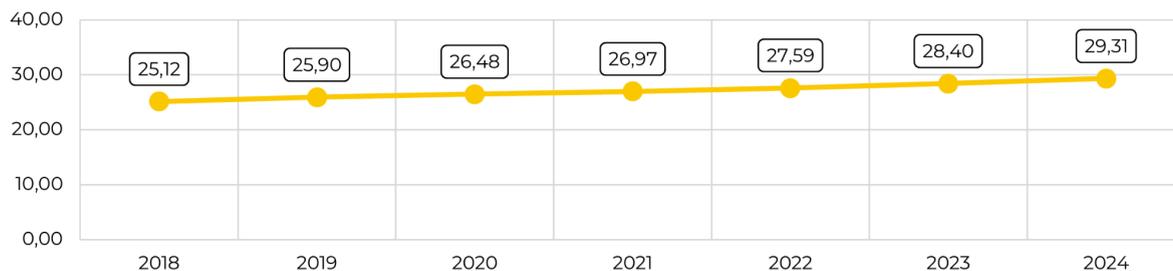
Ainda em relação a veículos motorizados, por meio dos dados do Detran-SP, é possível evidenciar a série histórica da frota desde 2018. No **Gráfico 7**, de pronto, é percebido o aumento geral da frota, com uma **variação entre o início e fim da série de 4,2 milhões** de veículos registrados.

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.

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.

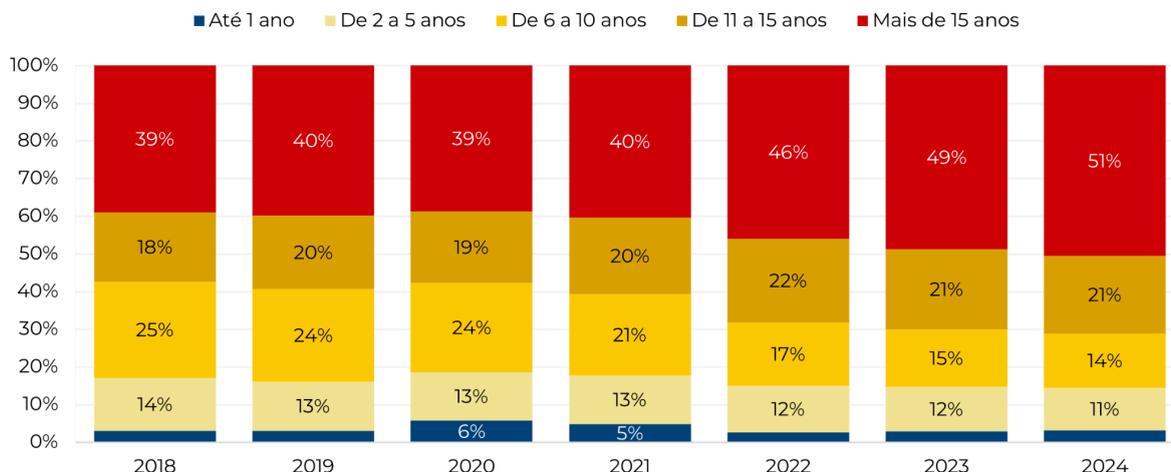
Fonte: Detran-SP (2025).

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 (2025).

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.

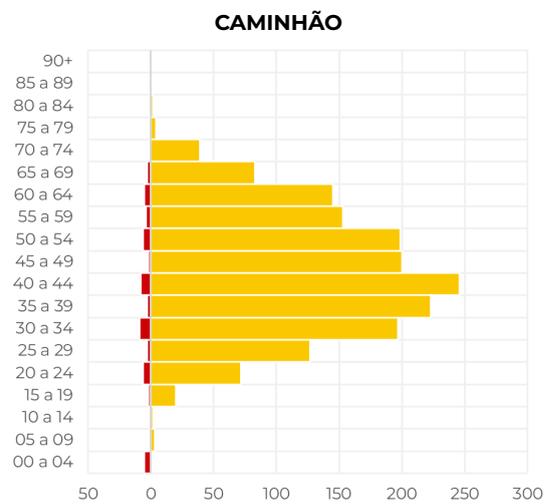
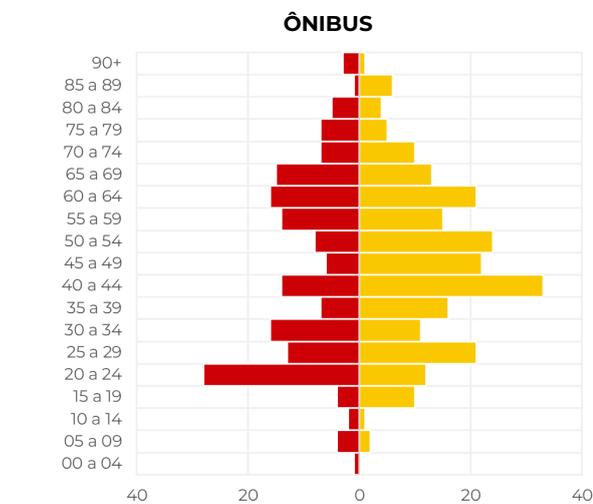
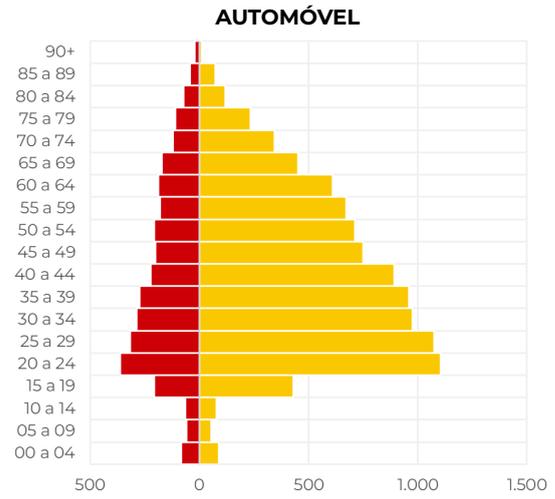
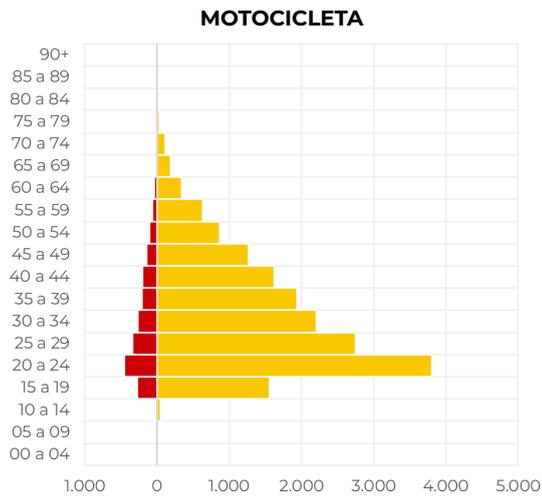
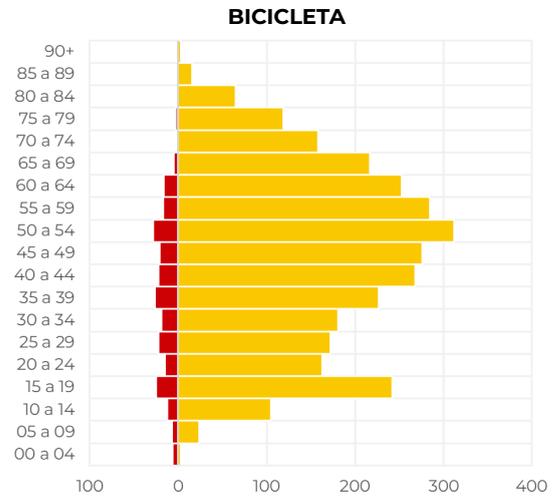
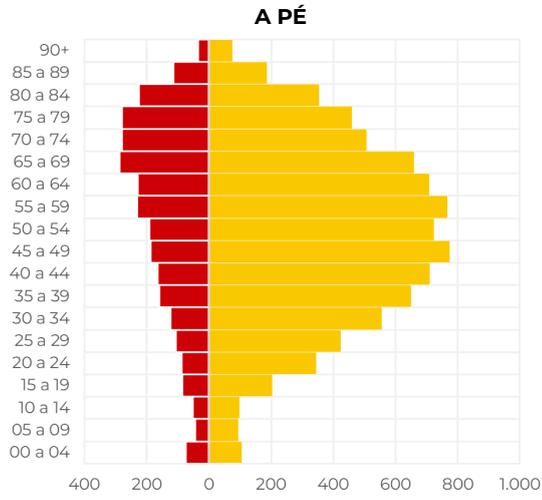
Ao observar cada grupo:

- **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

■ Feminino ■ Masculino



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

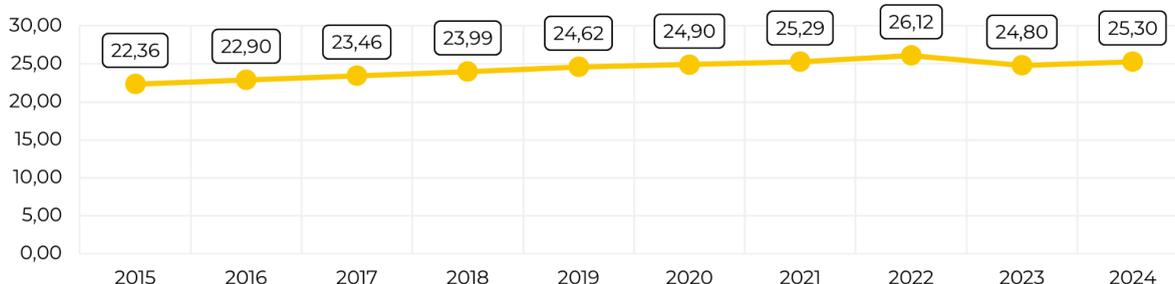
Como complemento ao perfil demográfico dos óbitos, a partir da série histórica de condutores habilitados no Estado, disposta no **Gráfico 10**, constata-se que o número de habilitados cresceu em **2,9 milhões entre 2015 e 2024**, crescimento de aproximadamente 13%.

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 (2025).

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**.

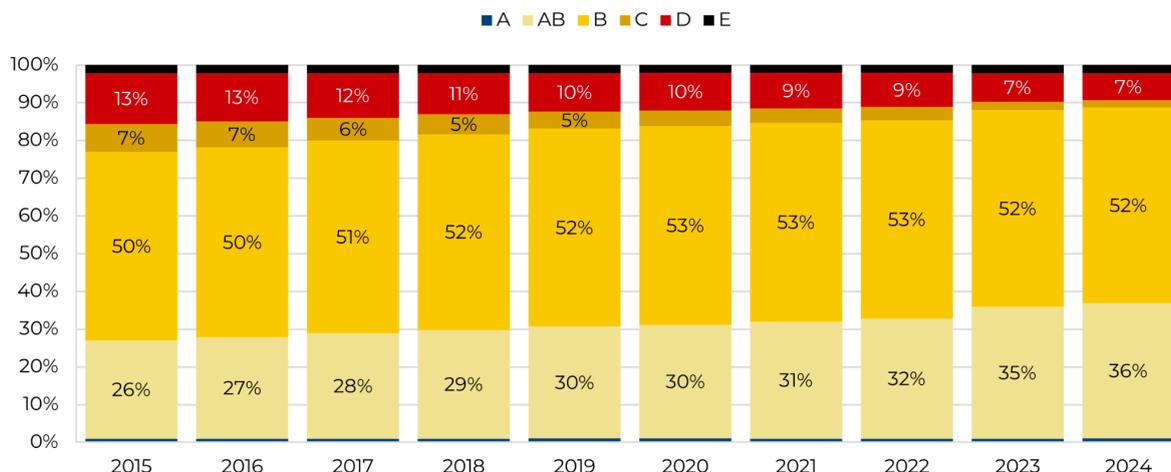
Além disso, é possível identificar que as categorias C e D têm apresentado redução no número de habilitados, com variações negativas em suas proporções em todos os anos, enquanto as demais não.

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 (2025).

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**.

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.

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).

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.

Abaixo 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.

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.

▶ver gráfico na próxima página

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).

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.

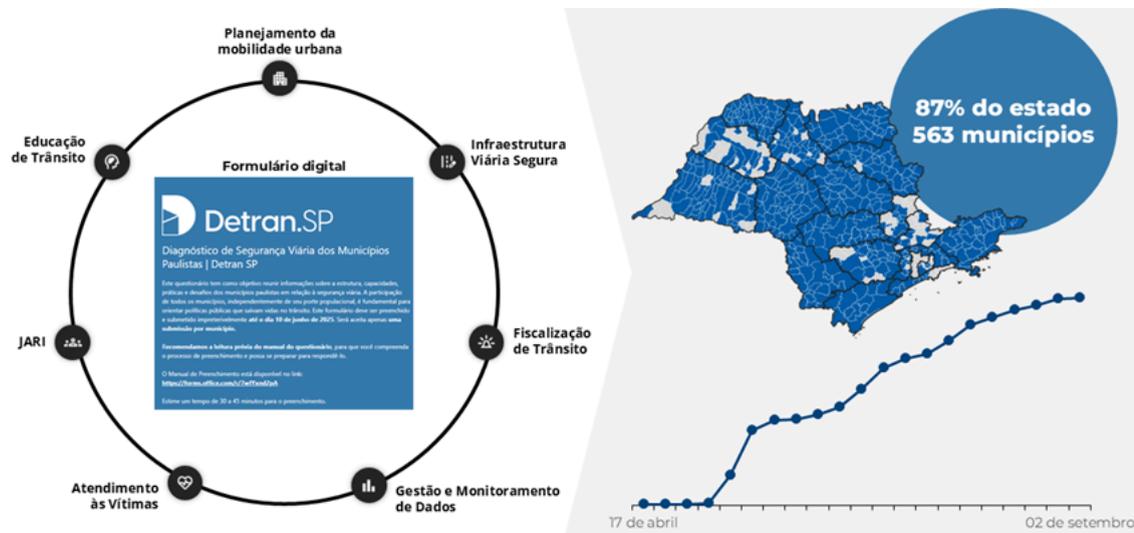
Essa seção apresenta os resultados preliminares do diagnóstico, uma vez que a consolidação das informações somente será possível após a obtenção das respostas de todos os municípios paulistas. O objetivo é alcançar 100% de adesão, mas, do total de 645 municípios, 82 não responderam até a data de 2 de setembro de 2025.

Dessa forma, os quantitativos apresentados refletem apenas a parcela dos 563 municípios respondentes. 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 futuras².

² Para avaliação em maior profundidade dos quantitativos apresentados nessa seção, disponibiliza-se a [apresentação feita no âmbito da Oficina de Engajamento dos Municípios Paulistas](#), que contempla as respostas de 501 municípios, recebidas até o dia 4 de agosto de 2025.

RESULTADOS DA PESQUISA

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



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

Fonte: Detran-SP (2025).

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 29% 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, 71% 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 persistência de um viés histórico de 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 **21% 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 **40% 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 67 municípios possuem profissionais responsáveis pela área, 39 contam com departamentos dedicados e somente 10 dispõem de escolas públicas de trânsito. Assim, **84% 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 16% publicam dados sobre suas campanhas, 29% integram campanhas a ações de fiscalização e 39% 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: **45% dos municípios 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.

Estrutura das metas

As metas do PSV-SP são estruturadas para reversão do contexto apresentado e estão organizadas em três níveis complementares, que permitem acompanhar desde a execução das ações até o impacto final sobre a preservação de vidas:

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.

Metas de desempenho

Avaliam **mudanças intermediárias** que indicam se o plano está avançando na direção correta, atuando sobre fatores de risco e exposição, como:

- ▶ Redução das velocidades praticadas;
- ▶ Redução de condutores com alcoolemia positiva;
- ▶ Aumento do uso de capacete, cinto e dispositivos de retenção infantil;
- ▶ Redução da ocupação de leitos hospitalares por vítimas de trânsito;
- ▶ Redução do tempo médio de resposta do atendimento pré-hospitalar;
- ▶ Aumento do percentual de vias com limites seguros de velocidade e infraestrutura protetiva;
- ▶ Crescimento da participação do transporte coletivo e da mobilidade ativa.

Metas de implementação

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

- ▶ Estão vinculadas a **produtos concretos** do plano em cada eixo (ex.: travessias seguras, redesenho de cruzamentos, campanhas de comunicação, programas de educação para jovens, operações de fiscalização orientadas ao risco).
- ▶ Serão apresentadas no **quadro de ações** de cada eixo, definindo prazos, entregas e público-alvo.

4. MONITORAMENTO, INDICADORES E AVALIAÇÃO

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo só será efetivo se for continuamente monitorado, avaliado e ajustado. A experiência internacional mostra que planos de segurança viária não são estáticos: eles precisam ser tratados como **políticas cíclicas**, com fases de implementação, monitoramento, avaliação e revisão.



Esse ciclo permite que o Estado e os municípios aprendam com os resultados, corrijam rotas e garantam que o plano se mantenha vivo ao longo do tempo. Por isso, o monitoramento e a avaliação são partes estruturantes do PSV-SP, e não etapas posteriores.

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.
- ▶ **Indicadores de desempenho:** acompanham os fatores de risco e de exposição, como velocidades praticadas, uso de cinto e capacete, alcoolemia, ocupação de leitos e migração modal.
- ▶ **Indicadores de implementação:** verificam a execução de ações previstas, como obras, campanhas, fiscalizações e programas de educação.

Esses indicadores devem ser monitorados periodicamente, com transparência para gestores, municípios e sociedade.

Revisão periódica

O plano deve passar por **avaliações intermediárias**, que permitam atualizar metas, redirecionar ações e reforçar o que estiver funcionando. A revisão não enfraquece o plano — ao contrário, garante que ele permaneça atual, efetivo e conectado às evidências disponíveis.

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:

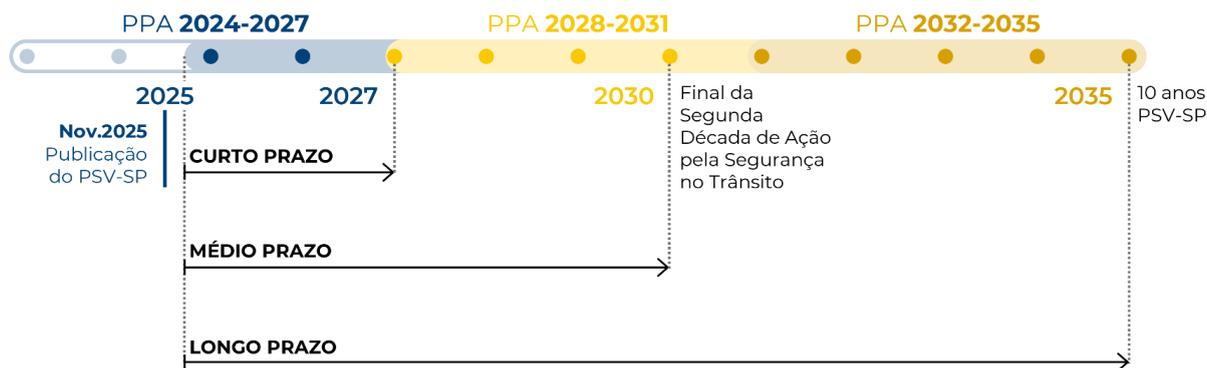
- ▶ **Eficácia comprovada:** dar prioridade a medidas que já possuem evidências claras de redução de mortes e lesões graves, no Brasil e em outros países. Intervenções de infraestrutura que reduzem a velocidade, travessias elevadas, requalificação de cruzamentos e zonas 30, por exemplo, têm impacto consistente.
- ▶ **Custo-efetividade:** considerar o quanto cada medida salva de vidas em relação ao investimento necessário. Muitas vezes, soluções simples e de baixo custo trazem resultados mais expressivos do que grandes obras viárias.
- ▶ **Foco em usuários vulneráveis:** pedestres, ciclistas e motociclistas são as principais vítimas. Ações que protegem esses grupos devem estar no topo da lista de prioridades.
- ▶ **Critérios 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 onde a velocidade praticada é alta em relação à função da via devem receber atenção imediata.
- ▶ **Escalabilidade e replicabilidade:** priorizar soluções que possam ser aplicadas em larga escala e replicadas em diferentes contextos municipais.

Esses critérios dão ao gestor público um raciocínio claro sobre o que priorizar primeiro:

**AÇÕES MAIS EFICAZES, CUSTO-EFETIVAS, VOLTADAS AOS MAIS VULNERÁVEIS,
NOS LOCAIS DE MAIOR RISCO E QUE POSSAM SER REPLICADAS
EM DIFERENTES MUNICÍPIOS.**

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 no tema.

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 **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 constituem-se em dois elementos 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 estratégico 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 competência³ 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.

Mais do que coordenar, cabe ao Sistran-SP **mobilizar secretarias, órgãos estaduais e municípios**, assegurando que todos se reconheçam como parte da construção e da implementação do plano. Por sua atuação estruturante no desenvolvimento do PSV-SP, contribuíram neste processo, com suas competências técnicas e perspectivas complementares, 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.

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.

Comitê Executivo do PSV-SP

O Comitê Executivo 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. A formalização do Comitê demonstra o **comprometimento do Estado de São Paulo com a Segurança Viária**, seja pela transversalidade de sua composição, seja pela abrangência de sua missão de não apenas garantir a elaboração do plano, mas a sua efetiva concretização.

³ Determinado pelo Decreto nº 68.347/2024.

Cabe a esta instância **acompanhar a elaboração 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, assegurando que todos se reconheçam como corresponsáveis⁴ pela implementação.

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.

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.

Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero

Essa atuação integrada se materializa na criação de uma **rede estadual de segurança viária**, que permitirá reconhecer publicamente o que cada município e cada secretaria estadual está fazendo, criar espaço para compartilhar desafios e soluções e estimular a cooperação entre municípios e Governo Estadual. A rede será também um espaço de mobilização para consolidar uma **cultura de valorização da vida**, colocando a segurança viária no centro da agenda política. Como forma de reconhecimento, será instituído um **selo de Visão Zero**, conferido às instituições que demonstrarem compromisso e avanços concretos rumo à meta de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Infosiga como sistema de gestão da segurança viária no Estado

A estratégia de monitoramento do PSV-SP exigirá a incorporação de novos módulos de acompanhamento e avaliação das ações do Plano, incrementando dados sobre investimentos realizados, ações implementadas em cada território e resultados alcançados, às informações de

⁴ Instituído dentre os membros natos do SISTRAN, o Comitê Executivo do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo é formado 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.

sinistros, consolidando uma plataforma pública e interativa de alto poder estratégico. A evolução do Infosiga permitirá acompanhar a execução do plano em tempo real, dar transparência às ações diretas do Governo Estadual e manter uma comunicação constante entre Estado, municípios e sociedade. Além de monitorar, será também um instrumento de reconhecimento, destacando boas práticas, premiando avanços, e reforçando o engajamento e a construção de uma cultura voltada para a preservação da vida.

Integração intersetorial ampla

A segurança viária é um tema transversal e, portanto, depende da contribuição de diversas áreas de governo. Saúde, educação, urbanismo, meio ambiente, desenvolvimento econômico, segurança pública, tecnologia, fiscalização e desenvolvimento são apenas alguns dos setores que incidem diretamente na preservação de vidas no trânsito. O **Sistran-SP assegura essa integração intersetorial**, garantindo que cada secretaria e órgão estadual contribuam a partir de suas competências, em articulação com os municípios e também com a União. Essa lógica amplia os resultados e reforça a segurança viária como prioridade de Estado.

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.

6. CONSTRUÇÃO DO PLANO

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo está sendo elaborado por meio de um processo coletivo 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 naquele tema.

O processo foi organizado em diferentes etapas. A primeira foi de **sensibilização**, com foco em apresentar a abordagem de Sistema Seguro e envolver as instituições no compromisso com a preservação da vida. Em seguida, foram realizadas oficinas de **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.

Integram 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 tem 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.



Oficina sobre segurança viária com jovens em São Carlos.
Crédito: Roosevelt Cássio.

Consulta pública e visão conjunta

Este documento preliminar do PSV-SP está aberto à **consulta pública**, um processo contínuo de construção conjunta. O objetivo é incorporar diversas perspectivas para fortalecer o plano. Por isso, convidamos toda a sociedade, incluindo especialistas, gestores, organizações e cidadãos, a contribuir com a análise do material como um todo, em especial na revisão das ações, enviando considerações e propostas.

O material disponível para consulta pública apresenta os **eixos, os objetivos estratégicos e as ações** do plano. Os **produtos, metas e indicadores**, por sua vez, serão detalhados em reuniões técnicas com os grupos de trabalho, incorporando as contribuições recebidas na consulta pública. O documento final do plano contará com esse detalhamento, garantindo maior clareza e consistência na sua implementação.

A consulta pública é mais que um rito formal: é o momento em que o plano se consolida como um compromisso coletivo. Cada contribuição recebida reforça o caráter de que este é um plano construído **a muitas mãos**, aberto para ser enriquecido com a visão da sociedade. A segurança viária é uma responsabilidade compartilhada, e a construção de uma **visão conjunta para São Paulo** depende do engajamento de todos — Governo Estadual, municípios, instituições parceiras e a população. O convite está aberto: participar da consulta pública é somar esforços para transformar em realidade a certeza de que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

CONSTRUÇÃO DA VISÃO DO PLANO

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 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.

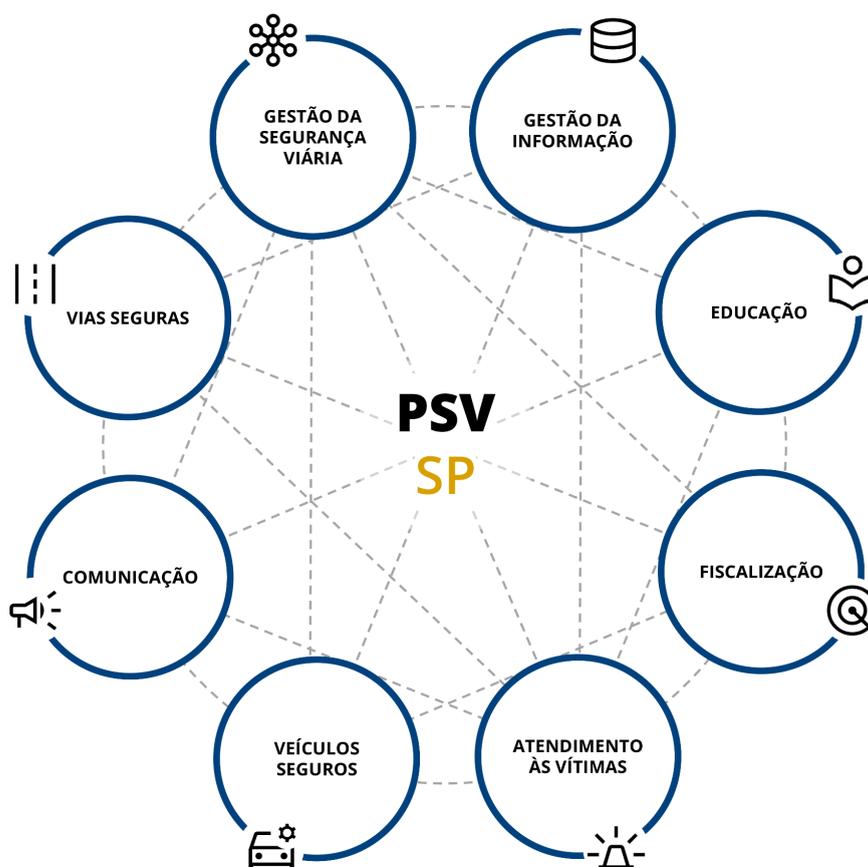
Opções de redação da visão foram construídas a partir das discussões nos grupos de trabalho técnicos, que debateram os objetivos de cada tema como direcionamento para a definição de ações concretas. Essas contribuições deram origem a **diferentes alternativas de formulação**, que traduzem perspectivas complementares sobre o futuro desejado.

Essas opções estão **disponíveis na consulta pública**, na qual todos os cidadãos podem votar na redação que considerarem mais adequada, além de enviar comentários e sugestões. Dessa forma, a escolha da visão refletirá não apenas um consenso técnico, mas também um compromisso coletivo em torno de um futuro mais seguro e sustentável para a segurança viária estadual.

7. EIXOS ESTRATÉGICOS E QUADROS DE AÇÕES

O Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo é construído como um conjunto de **camadas de proteção** do Sistema Seguro. Cada camada corresponde a um eixo estratégico, que organiza as prioridades e estrutura ações específicas para reduzir riscos e preservar vidas. Essas camadas se somam e se reforçam mutuamente, garantindo que erros humanos inevitáveis não resultem em mortes ou lesões graves.

O PSV-SP adota **oito eixos estratégicos**, alinhados às diretrizes nacionais do Pnatrans e às melhores práticas internacionais:



Cada eixo possui **objetivos estratégicos** que expressam os resultados esperados em médio e longo prazo. Esses objetivos se desdobram em **ações concretas**, reunidas no quadro de ações que acompanha o plano. O quadro reúne, para cada eixo, as ações previstas — construídas nos grupos temáticos e nas oficinas de elaboração — e os responsáveis institucionais, indicando as secretarias, órgãos ou entidades encarregadas por sua implementação.

As ações que compõem o quadro foram inicialmente discutidas em oficinas intersetoriais, sistematizadas pelos grupos de trabalho e validadas pelo Comitê Executivo do PSV-SP. Agora, serão submetidas à **consulta pública**, permitindo que técnicos, gestores e a população contribuam para consolidar um plano ainda mais sólido e representativo.

Assim, os eixos estratégicos e o quadro 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.

▶ TEMAS TRANSVERSAIS

De forma transversal, dois temas centrais atravessam todos os eixos: a **aplicação, conformidade e melhoria normativa**, necessária para dar respaldo legal e institucional às mudanças propostas e **gestão da velocidade**, reconhecida como política estruturante do plano. Esses temas tratam de aspectos essenciais para garantir a efetividade, a legitimidade e a sustentabilidade das medidas propostas, assegurando que a preservação da vida esteja no centro de todas as iniciativas. Portanto, foram contemplados em diversas ações elencadas nos eixos, reforçando sua presença de forma transversal.

Aplicação, conformidade e melhoria normativa

A aplicação, a conformidade e a melhoria normativa são elementos transversais que dão sustentação legal e institucional às mudanças propostas pelo PSV-SP. Este tema garante 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 assegurar que a legislação estadual esteja alinhada às diretrizes nacionais e internacionais, eliminando brechas que dificultem a proteção à vida. Ao mesmo tempo, 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.

Gestão da velocidade

A gestão da velocidade é a política estruturante de todo o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo. Isso porque a velocidade está diretamente ligada tanto à probabilidade de um sinistro quanto à gravidade de suas consequências. Controlar velocidades significa salvar vidas: o corpo humano não suporta impactos acima de 30 km/h em atropelamentos, e mesmo em colisões entre veículos, pequenas reduções já fazem enorme diferença no número de vítimas fatais e graves. A gestão da velocidade envolve definir limites compatíveis com a função da via e com a presença de usuários vulneráveis, redesenhar o espaço viário para induzir velocidades seguras e garantir fiscalização capaz de gerar efeito de dissuasão. Por ser um fator de risco transversal, este tema percorre todos os eixos do plano — de vias seguras e fiscalização à comunicação e educação —, consolidando-se como a estratégia mais custo-efetiva para reduzir mortes e lesões graves.

As ações que se relacionam diretamente com os temas transversais estão destacadas nas tabelas a seguir, sendo elas:

Objetivo Estratégico	Ação que se relaciona diretamente com Aplicação, conformidade e melhoria normativa
	Ação que se relaciona diretamente com Gestão da velocidade

1. GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

A gestão da segurança viária é o eixo 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.

Fortalecimento da governança e institucionalização da segurança viária

Ação 1.1.1: Consolidar o Sistran-SP como instância coordenadora da política estadual de segurança viária, com competência para articular municípios, integrar entes estaduais e monitorar a implementação do plano

Ação 1.1.2: Institucionalizar o Plano Estadual de Segurança Viária mediante ato normativo específico, assegurando vigência de 10 anos e revisões periódicas

Ação 1.1.3: Instituir comitê estadual gestor do Plano de Segurança Viária para monitoramento das entregas, validação de resultados e cobrança de responsabilidades, com governança clara e representação em alto nível

Ação 1.1.4: Instituir um calendário estadual integrado de eventos e datas comemorativas de segurança viária, garantindo participação regular de Estado e municípios

	Ação 1.1.5: Realizar ciclos periódicos de revisão do Plano Estadual de Segurança Viária, ajustando prioridades com base em evidências de efetividade
	Ação 1.1.6: Elaborar Termo de Compromisso com a segurança viária estadual, a ser assinado por todos os entes estaduais, orientando sua abordagem no enfrentamento às mortes e lesões no trânsito
	Ação 1.1.7: Incluir metas de segurança viária em instrumentos de alto nível do governo estadual, como relatórios de gestão, compromissos internacionais e planos estratégicos
	Ação 1.1.8: Ampliar o papel das autoridades regionais estaduais como instâncias de articulação territorial da política de segurança viária, promovendo cooperação técnica entre municípios e integração às ações estaduais
	Ação 1.1.9: Estimular a participação das autoridades regionais estaduais e órgãos estaduais de trânsito nos conselhos municipais, fortalecendo a integração institucional
	Ação 1.1.10: Criar a Rede de Cidades Paulistas pela Visão Zero, com adesão formal, pactos de metas conjuntas e mecanismos de monitoramento e troca de experiências.
	Ação 1.1.11: Produzir pareceres técnicos periódicos sobre a aplicação da legislação de trânsito e segurança viária, para apoiar gestores estaduais e municipais na tomada de decisão
	Ação 1.1.12: Apoiar os municípios na criação de instâncias locais de governança de segurança viária, promovendo articulação intersetorial conforme o contexto local

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. Por isso, mais do que destinar apenas os recursos financeiros das multas de trânsito estaduais, é essencial assegurar que o **orçamento geral do Estado** — especialmente em áreas como mobilidade, saúde e desenvolvimento urbano — esteja orientado para reduzir riscos no trânsito.

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.

Financiamento sustentável e custo-efetivo da segurança viária

Ação 1.2.1: Estabelecer mecanismo estadual de gestão orçamentária voltado à segurança viária, dando maior previsibilidade ao financiamento da política estadual e conferindo transparência à sua aplicação

Ação 1.2.2: Destinar recursos estaduais de forma estável, transparente e previsível ao financiamento de projetos de mobilidade sustentável e segurança viária, vinculando sua aplicação a ações comprovadamente eficazes na prevenção de mortes e lesões no trânsito

Ação 1.2.3: Incorporar no PPA, LDO e LOA os objetivos, metas e recursos necessários para a implementação do Plano Estadual de Segurança Viária, garantindo previsibilidade de médio e longo prazo

Ação 1.2.4: Integrar critérios de segurança viária aos repasses de recursos estaduais, garantindo o cumprimento de compromissos e metas de segurança viária, e oferecendo incentivos aos municípios que adotem boas práticas alinhadas ao Plano Estadual

Ação 1.2.5: Definir critérios para destinação de recursos de contratos de concessão rodoviária a projetos de segurança viária

Ação 1.2.6: Firmar convênios com o setor privado para cofinanciamento e apoio a projetos de segurança viária, como complemento ao orçamento público

Ação 1.2.7: Criar ferramenta de transparência do uso de recursos estaduais destinados à mobilidade e segurança viária, com prestação de contas acessível e indicadores públicos de aplicação

Ação 1.2.8: Reorientar progressivamente os investimentos e financiamentos estaduais em infraestrutura de mobilidade — incluindo recapeamento, requalificação e expansão viária — de acordo com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, priorizando soluções que promovam mobilidade ativa, transporte coletivo e a segurança de todos os usuários, especialmente os mais vulneráveis

Ação 1.2.9: Desenvolver estratégia de captação de recursos externos federais e internacionais alinhados às agendas de mobilidade sustentável e saúde pública

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, mesmo diante de resistências sociais.

Essa dimensão envolve 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. Ao mesmo tempo, o Estado deve induzir formalmente a **adesão dos municípios** por meio de compromissos claros, com contrapartidas técnicas e financeiras, estimulando cada ente a desenvolver seus próprios planos e estratégias de segurança viária alinhados ao plano estadual.

A corresponsabilidade também se expressa no fortalecimento da narrativa pública: quando lideranças políticas incorporam a segurança viária em suas falas, agendas e instrumentos de governo, transmitem a mensagem de que salvar vidas é prioridade e responsabilidade de todos.

<p>Promoção do compromisso político e da corresponsabilidade de interinstitucional</p>	<p>Ação 1.3.1: Incentivar a adesão formal dos municípios ao Sistran-SP e ao SNT, garantindo contrapartidas técnicas e financeiras vinculadas ao plano estadual</p>
	<p>Ação 1.3.2: Articular com a Assembleia Legislativa a atualização e criação de normas que fortaleçam a política estadual de segurança viária</p>
	<p>Ação 1.3.3: Articular com órgãos federais a atualização e criação de normas que fortaleçam a política estadual de segurança viária</p>
	<p>Ação 1.3.4: Mapear e formalizar a participação de atores estratégicos (sociedade civil, setor privado e instituições acadêmicas) na implementação da política estadual de segurança viária em todo o estado, fortalecendo o engajamento e integração intersetorial</p>
	<p>Ação 1.3.5: Apoiar os municípios na elaboração de planos ou estratégias de segurança viária, promovendo a gestão integrada da segurança viária, conforme o contexto local</p>
	<p>Ação 1.3.6: Integrar metas e diretrizes de segurança viária aos planos estaduais setoriais ou regionais de mobilidade, saúde, educação, infraestrutura, meio ambiente e desenvolvimento urbano, com estímulo ao engajamento de atores</p>
	<p>Ação 1.3.7: Integrar o sistema de registro de projetos aos programas estaduais de financiamento e apoio, tornando a atualização periódica dos registros contrapartida obrigatória para repasses de recursos e benefícios institucionais</p>
	<p>Ação 1.3.8: Criar incentivos para assegurar a submissão tempestiva de dados e informações de projetos e ações de infraestrutura segura, ações de fiscalização, comunicação e educação pelos municípios e órgãos responsáveis pelas rodovias</p>
	<p>Ação 1.3.9: Instituir Prêmio Estadual de Segurança Viária, reconhecendo municípios, secretarias e projetos que adotem boas práticas alinhadas à abordagem de Sistema Seguro</p>
	<p>Ação 1.3.10: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre órgãos municipais de trânsito para gestão integrada da segurança viária baseada em dados e evidências</p>

2. GESTÃO DA INFORMAÇÃO

A gestão da informação é a **base 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, São Paulo **assegura que investimentos** sejam **direcionados à 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 garantir que a produção, o tratamento e o uso dos dados sejam **consistentes e sustentáveis** ao longo do tempo. No contexto estadual, isso significa institucionalizar fóruns, observatórios e sistemas oficiais, assegurando que todos os órgãos e municípios utilizem referências comuns para coleta, envio e uso das informações. A consolidação do Infosiga como plataforma estadual única de dados deve estar no centro dessa governança, com capacidade de coordenar atores, harmonizar normas e padronizar fluxos de informação.

Governança da gestão de dados de segurança viária

Ação 2.1.1: Consolidar e aprimorar o Infosiga como sistema de gestão da segurança viária no Estado, com protocolos claros de governança e inclusão de novos módulos temáticos, de monitoramento e avaliação das ações do plano, permitindo monitorar o uso de recursos e medir a custo-efetividade das iniciativas

Ação 2.1.2: Criar o Fórum Estadual de Dados de Segurança Viária, instância permanente de coordenação, com a atribuição de padronizar a coleta, integração e análise das informações de sinistros de trânsito

Ação 2.1.3: Assegurar a publicização contínua dos dados e análises de segurança viária do Estado, garantindo acesso público em formatos abertos, relatórios periódicos e painéis interativos

Ação 2.1.4: Apoiar a criação e manutenção de observatórios municipais de segurança viária, promovendo sua integração metodológica e tecnológica ao Observatório Estadual e ao Infosiga

Ação 2.1.5: Firmar convênios e parcerias para compartilhamento de dados entre municípios e outros entes públicos

Ação 2.1.6: Firmar convênios e parcerias estratégicas com

universidades e centros de pesquisa para desenvolvimento de estudos aplicados, metodologias de avaliação e inovações tecnológicas em segurança viária

Ação 2.1.7: Desenvolver e implementar aplicativo estadual de registro de sinistros de trânsito, a ser usado pelas forças de segurança, órgãos municipais de trânsito e de atendimento pré-hospitalar, garantindo georreferenciamento automatizado e integração da informação com o Infosiga

Ação 2.1.8: Instituir instrumento legal que assegure a cooperação de municípios e órgãos responsáveis pelas rodovias na submissão regular de projetos e ações de segurança viária para o Infosiga, incluindo intervenções de infraestrutura, ações de fiscalização, educação e comunicação

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. Também envolve apoiar os municípios e concessionárias na **padronização de registros**, reduzindo desigualdades regionais e assegurando que todos possam contribuir para a consolidação de uma base estadual robusta.

Além disso, é essencial apoiar municípios, concessionárias e demais órgãos parceiros na padronização e envio de informações, reduzindo desigualdades regionais e fortalecendo a capacidade de análise territorial. O uso de **tecnologias digitais** amplia a coleta, integração e análise em tempo real, enquanto ferramentas de compartilhamento garantem que dados qualitativos e quantitativos sejam utilizados de forma coordenada. Dessa forma, o Estado assegura informações robustas para subsidiar políticas públicas, orientar intervenções e gerar respostas mais rápidas e eficazes aos sinistros de trânsito.

Qualificação e integração dos dados de segurança viária

Ação 2.2.1: Aprimorar continuamente as diretrizes de coleta de dados de segurança viária, garantindo padronização, consistência e alinhamento com normas e boas práticas nacionais e internacionais

Ação 2.2.2: Integrar bases de dados relevantes para a gestão da segurança viária ao Infosiga, garantindo interoperabilidade e padronização para análises integradas

Ação 2.2.3: Criar mecanismos para verificação automatizada da completude e consistência dos dados e informações de segurança viária no sistema de gestão de segurança viária Infosiga, com auditorias regulares de qualidade

	Ação 2.2.4: Estabelecer procedimentos para a coleta de dados qualitativos, visando a complementação das informações de segurança viária
	Ação 2.2.5: Promover e incentivar o uso de tecnologias digitais, sistemas embarcados e inteligência artificial para coleta, integração e análise em tempo real, ampliando a capacidade de resposta aos sinistros de trânsito e monitoramento
	Ação 2.2.6: Fornecer apoio técnico aos municípios e órgãos responsáveis pelas rodovias na submissão de dados e informações para o Infosiga
	Ação 2.2.7: Criar ferramenta para facilitar troca de informações e compartilhamento de dados entre órgãos parceiros e conveniados
	Ação 2.2.8: Fortalecer o Grupo de Trabalho de Avaliação de Causas Externas, articulando-o ao Observatório Estadual

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 educativas, consolidando a gestão baseada em risco e apoiando decisões estratégicas de investimento.

<p>Produção e divulgação de análises e evidências para gestão baseada em risco e inovação</p>	Ação 2.3.1: Produzir e divulgar periodicamente análises de segurança viária para orientar a priorização de intervenções e políticas públicas e embasar boletins periódicos de pautas e dados
	Ação 2.3.2: Produzir e divulgar periodicamente boletins de acompanhamento da implementação do plano e do custo-efetividade dos investimentos estaduais em segurança viária, destacando a relação entre investimentos e vidas salvas
	Ação 2.3.3: Aplicar e disseminar metodologias de avaliação de impacto em segurança viária
	Ação 2.3.4: Promover a capacitação continuada da equipe

técnica do Observatório Estadual em análise e gestão da informação, proteção de dados, análises complexas e avaliações de impacto

Ação 2.3.5: Promover a capacitação continuada dos técnicos e gestores dos municípios e órgãos responsáveis pelas rodovias em análise e gestão da informação, proteção de dados, análises complexas e avaliações de impacto

Ação 2.3.6: Implantar medidores automáticos de tráfego nas rodovias estaduais, integrando os dados de volume de veículos e de câmaras de monitoramento às análises de risco e projeções de sinistralidade

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 velocidades compatíveis** com a presença de usuários vulneráveis e protegem as pessoas de erros inevitáveis. 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, envolve a incorporação de critérios de segurança em contratos de concessão, programas e obras estaduais, bem como a revisão de diretrizes obrigatórias de sinalização temporária e de transporte de produtos perigosos. Ao articular-se com órgãos federais e atualizar parâmetros técnicos, o Estado fortalece seu papel regulador e cria um ambiente normativo consistente, transparente e replicável, que amplia a eficácia dos investimentos e acelera a adoção de soluções seguras em todo o território.

<p>Estabelecimento de parâmetros e diretrizes estaduais de desenho viário seguro</p>	<p>Ação 3.1.1: Elaborar guia técnico estadual que reúna, revise e atualize diretrizes e parâmetros de desenho viário seguro, subsidiando municípios, concessionárias e órgãos estaduais na formulação e implementação de projetos viários</p>
	<p>Ação 3.1.2: Incorporar parâmetros de segurança viária em contratos de concessão e manutenção de rodovias, vinculando resultados à redução de risco e à promoção de mobilidade segura para pedestres, ciclistas e transporte coletivo</p>
	<p>Ação 3.1.3: Revisar diretrizes estaduais obrigatórias para sinalização de obras e serviços em vias e rodovias, garantindo padrões de segurança e acessibilidade durante intervenções temporárias</p>
	<p>Ação 3.1.4: Incorporar diretrizes e parâmetros de segurança viária em programas estaduais que incidem na malha viária e rodoviária</p>
	<p>Ação 3.1.5: Articular com órgãos federais a atualização e</p>

harmonização de normas técnicas de infraestrutura e desenho viário, assegurando padrões de proteção a usuários vulneráveis

Ação 3.1.6: Estabelecer diretrizes estaduais de segurança viária para o transporte de produtos perigosos em vias urbanas e rodovias junto à Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

Ação 3.1.7: Articular junto ao Governo Federal e Secretaria Nacional de Trânsito a revisão dos limites de velocidade para promoção de velocidades seguras

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 e a moderação de tráfego em áreas sensíveis.

Outro aspecto fundamental é a capacitação e a troca permanente de experiências entre equipes técnicas estaduais e municipais, fortalecendo a adoção de projetos viários seguros. O Estado pode ainda ampliar a atuação de suas autoridades regionais como instâncias de monitoramento e apoio especializado, consolidando uma rede de cooperação que assegure qualidade e consistência nas intervenções. Finalmente, a obrigatoriedade de auditorias de segurança em projetos financiados com recursos estaduais garante maior previsibilidade, transparência e alinhamento às melhores práticas internacionais de gestão da infraestrutura viária.

Apoio ao desenvolvimento e implementação de intervenções viárias seguras em municípios e rodovias estaduais

Ação 3.2.1: Fornecer apoio técnico e financeiro para o tratamento de pontos críticos de sinistralidade nas rodovias estaduais

Ação 3.2.2: Implantar e monitorar as melhorias de infraestrutura nas rodovias estaduais em trechos de alto risco, a partir da metodologia iRAP

Ação 3.2.3: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre servidores técnicos municipais e estaduais para a elaboração de projetos e implementação de intervenções viárias seguras, incluindo auditorias e inspeções de segurança viária

Ação 3.2.4: Fornecer apoio técnico e financeiro a municípios

	no desenvolvimento e implantação de projetos viários seguros, por meio de programas estaduais, com foco em intervenções comprovadamente eficazes, como requalificação de cruzamentos, implantação de corredores seguros e criação de áreas de tráfego calmo
	Ação 3.2.5: Ampliar o papel das autoridades regionais estaduais como instâncias de apoio técnico e monitoramento de intervenções viárias seguras, fortalecendo sua atuação junto aos municípios
	Ação 3.2.6: Criar programa estadual de requalificação de trechos de rodovias estaduais com características urbanas para moderação de tráfego e proteção de usuários vulneráveis
	Ação 3.2.7: Criar programa estadual de requalificação de entornos de escolas, centros de saúde e estações de transporte, com foco em segurança viária
	Ação 3.2.8: Criar programa estadual de auditorias de segurança viária, definindo critérios para sua obrigatoriedade em projetos viários financiados pelo Estado

OE 3.3: INFRAESTRUTURA SEGURA E INTEGRADA PARA MOBILIDADE ATIVA, COLETIVA E SUSTENTÁVEL

A ampliação das opções seguras e sustentáveis de mobilidade como caminhar, pedalar e usar o transporte coletivo, é um dos pilares do Sistema Seguro. Essas alternativas reduzem a exposição das pessoas aos riscos do trânsito, diminuem o volume de veículos motorizados e contribuem para um ambiente urbano mais saudável, equitativo e acessível. Além de prevenir mortes e lesões graves, investir nesses modos de transporte promove benefícios ambientais, econômicos e sociais, estimulando cidades mais compactas e conectadas. No contexto estadual, isso significa criar condições para que municípios e concessionárias **priorizem e qualifiquem redes de mobilidade ativa e sistemas de transporte coletivo**, garantindo acessibilidade, conforto e segurança para todos os usuários.

Infraestrutura segura e integrada para mobilidade ativa, coletiva e sustentável	Ação 3.3.1: Elaborar estudos técnicos para avaliação e integração da malha de transporte coletivo intermunicipal e metropolitano, priorizando regiões de alta sinistralidade
	Ação 3.3.2: Criar programa para orientar políticas municipais de planejamento urbano e mobilidade urbana sustentável que tornem o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual motorizado
	Ação 3.3.3: Elaborar e implementar o Plano Cicloviário Estadual, garantindo uma rede cicloviária conectada e protegida, integrada ao transporte coletivo e às áreas urbanizadas
	Ação 3.3.4: Fornecer apoio técnico e financeiro a municípios no desenvolvimento e implantação de programas municipais

de incentivo à mobilidade ativa

Ação 3.3.5: Incluir critérios de segurança viária em projetos de resiliência climática vinculados à mobilidade ativa

Ação 3.3.6: Fornecer apoio técnico e financeiro para implantação de corredores seguros de transporte coletivo com prioridade semafórica e acesso protegido

Ação 3.3.7: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre equipes técnicas estaduais e municipais para planejar, implementar e monitorar a mobilidade ativa e o transporte coletivo com foco em segurança viária

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 Educação 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 começar cedo e se manter presente ao longo de todo o percurso educacional, formando cidadãos conscientes, críticos e comprometidos com a preservação da vida. No contexto do Sistema Seguro, a escola não é apenas um espaço de transmissão de conhecimento, mas também um ambiente privilegiado para **mobilizar e engajar estudantes como agentes de transformação**, capazes de influenciar suas comunidades e promover mudanças concretas.

Integrar a participação ativa dos jovens às políticas educacionais amplia o alcance das ações e garante que as novas gerações desenvolvam competências para diagnosticar problemas de segurança viária, propor soluções e liderar iniciativas alinhadas à abordagem de Sistema Seguro e Visão Zero. Isso significa, na prática, criar oportunidades para que os estudantes colaborem na formulação, execução e monitoramento de projetos que protejam os usuários mais vulneráveis, incluindo a organização de redes de jovens líderes e a manutenção de canais permanentes de diálogo com o poder público.

Essa abordagem combina conteúdo formal, integrado aos currículos e metodologias de ensino, com vivências práticas, fortalecendo a cultura de responsabilidade coletiva e garantindo que o tema da segurança viária se mantenha vivo no ambiente escolar e na agenda comunitária.

<p>Educação para a segurança viária em todos os níveis de ensino e participação ativa de jovens</p>	<p>Ação 4.1.1: Integrar a dimensão educativa da segurança viária no cotidiano escolar, atrelando atividades e projetos continuados ao calendário de datas comemorativas da segurança viária</p>
	<p>Ação 4.1.2: Estabelecer convênios e parcerias com municípios, organizações da sociedade civil e institutos especializados para ampliar programas de educação para o trânsito</p>
	<p>Ação 4.1.3: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre professores para incorporar conteúdos de Sistema Seguro e Visão Zero na prática educativa</p>
	<p>Ação 4.1.4: Estimular a valorização da educação para o trânsito por meio de reconhecimento, premiação e divulgação de iniciativas e projetos de destaque nas escolas</p>

	da rede de educação básica
	Ação 4.1.5: Desenvolver instrumentos de apoio à prática educativa no tema da segurança viária, como guias, bancos de boas práticas e metodologias que envolvam toda a comunidade escolar, e monitorar sua aplicação na rede de educação básica
	Ação 4.1.6: Promover atividades de sensibilização de jovens no âmbito escolar sobre temas relacionados à segurança viária, dando destaque para suas experiências e vivências e para os impactos dos comportamentos de risco no trânsito
	Ação 4.1.7: Incentivar a inserção sistemática da educação para o trânsito em diferentes áreas curriculares e projetos pedagógicos nas escolas da rede de educação básica, em alinhamento com a Base Nacional Comum Curricular (BNCC)

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 capacitação e 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.

<p>Qualificação da formação e capacitação continuada de servidores para a segurança viária</p>	Ação 4.2.1: Estruturar programas de capacitação continuada para servidores estaduais dos órgãos de trânsito e mobilidade, bem como de outros órgãos correlatos (polícias, DER, ARTESP, secretarias setoriais), assegurando a atualização permanente em conceitos e práticas do Sistema Seguro e da Visão Zero, como parte da política de gestão de servidores do estado
	Ação 4.2.2: Estruturar programas de capacitação continuada ofertados pelo Estado a gestores, técnicos e agentes municipais de trânsito e mobilidade, promovendo atualização permanente em conceitos e práticas do Sistema Seguro e da Visão Zero, de forma a fortalecer a capacidade institucional dos municípios para planejar, implementar e avaliar políticas de segurança viária

OE 4.3: FORMAÇÃO, ATUALIZAÇÃO E QUALIDADE DA HABILITAÇÃO DE CONDUTORES COM FOCO EM SEGURANÇA

O processo de formação e reciclagem de condutores é uma oportunidade estratégica para consolidar comportamentos seguros. O Estado, por meio do Detran-SP e em parceria com os Centros de Formação de Condutores (CFCs), pode estabelecer padrões de excelência e metodologias pedagógicas inovadoras, modernizando a estrutura física e de ensino, certificando boas práticas e

criando centros de referência replicáveis. Assim, tanto motoristas profissionais quanto não profissionais passam a ser agentes ativos de um trânsito mais seguro.

<p>Formação, atualização e qualidade da habilitação de condutores com foco em segurança viária</p>	<p>Ação 4.3.1: Desenvolver e promover capacitação periódica e especializada em segurança viária para motoristas profissionais, em parceria com SEST/SENAT e outras instituições</p>
	<p>Ação 4.3.2: Elaborar ações complementares a fim de atualizar a formação de instrutores e examinadores de trânsito</p>
	<p>Ação 4.3.3: 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>
	<p>Ação 4.3.4: Criar mecanismos de incentivo e premiação para instrutores de trânsito que adotem boas práticas alinhadas ao Plano Estadual</p>
	<p>Ação 4.3.5: Monitorar a qualidade e segurança do processo de formação prática e teórica de condutores, adequando os locais de aulas e provas</p>
	<p>Ação 4.3.6: Incluir módulos da formação de condutores na rede de educação básica focados no tema da segurança viária e da proteção de usuários vulneráveis no trânsito</p>

OE 4.4: PRODUÇÃO ACADÊMICA, CIENTÍFICA E DE EXTENSÃO EM SEGURANÇA VIÁRIA

A produção acadêmica e científica em segurança viária é essencial para gerar evidências, desenvolver metodologias inovadoras e orientar políticas públicas mais eficazes. Ao articular universidades, institutos federais e centros de pesquisa, o Estado fortalece a base de conhecimento necessária para enfrentamento do problema da mortalidade no trânsito. Essa aproximação também permite formar profissionais mais qualificados e criar uma **rede de cooperação** entre ensino superior, pesquisa aplicada e gestão pública.

A extensão universitária desempenha papel estratégico ao aproximar o saber acadêmico das comunidades e do poder público, transformando resultados de estudos em soluções concretas para problemas locais. Atividades como concursos, hackatons e desafios **ampliam o engajamento estudantil e fomentam a inovação**. Dessa forma, a integração entre ensino, pesquisa e extensão contribui para a construção de políticas baseadas em evidências, alinhadas ao Sistema Seguro.

<p>Produção acadêmica, científica e de extensão em segurança viária</p>	<p>Ação 4.4.1: Estabelecer convênios e parcerias com universidades públicas, privadas e institutos federais, para pesquisa, extensão e formação em mobilidade e segurança viária</p>
	<p>Ação 4.4.2: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre docentes do ensino superior e de institutos federais e professores da rede estadual para realização de atividades conjuntas</p>

Ação 4.4.3: Incentivar e disseminar a produção acadêmica e científica sobre segurança viária em projetos de pesquisa e extensão, disciplinas específicas, projetos integradores e metodologias de avaliação da efetividade das ações educativas

Ação 4.4.4: Realizar concursos de ideias, hackatons e desafios temáticos em segurança viária, fomentando soluções inovadoras e apoiando a implementação das melhores propostas

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 política do plano e contribui para a construção de uma **cultura de valorização da vida**.

OE 5.1: CAMPANHAS DE COMUNICAÇÃO PARA DISSUAÇÃO 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.

<p>Campanhas de comunicação para dissuasão de comportamentos de risco</p>	<p>Ação 5.1.1: Desenvolver guia com diretrizes para o desenvolvimento de campanhas de comunicação em segurança viária</p>
	<p>Ação 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</p>
	<p>Ação 5.1.3: Realizar campanhas de comunicação multicanal, em âmbito estadual e regional, focadas na dissuasão dos principais comportamentos de risco identificados por dados</p>
	<p>Ação 5.1.4: Estruturar e manter um sistema de avaliação da efetividade das campanhas de comunicação voltadas à mudança de comportamento</p>
	<p>Ação 5.1.5: 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>

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 política de preservar vidas no trânsito.

<p>Qualificação da narrativa de segurança viária em âmbito estadual</p>	<p>Ação 5.2.1: Promover um programa permanente de capacitações em segurança viária para equipes de comunicação e porta-vozes de entes estaduais, municipais e de imprensa</p>
	<p>Ação 5.2.2: Publicar e disseminar um manual oficial de narrativa de segurança viária do estado, para incorporar a abordagem de Sistema Seguro e o termo ‘sinistro de trânsito’ em todos os materiais de comunicação dos entes estaduais</p>
	<p>Ação 5.2.3: Publicar e disseminar um guia prático de comunicação de segurança viária para orientar os entes estaduais a padronizar mensagens e implementar ações de comunicação eficazes sobre o tema</p>
	<p>Ação 5.2.4: Instituir a publicação de um boletim periódico de pautas e dados de segurança viária do estado para a imprensa</p>
	<p>Ação 5.2.5: Desenvolver um programa de relacionamento permanente com a imprensa para ampliar a cobertura qualificada da segurança viária como tema de saúde pública</p>

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.

Articulação com municípios para a sensibilização da população

Ação 5.3.1: Desenvolver e disseminar kits de comunicação padronizados, atrelados ao calendário anual de comunicação para segurança viária, a fim de apoiar a execução de campanhas pelos municípios

Ação 5.3.2: Desenvolver e disseminar kits de comunicação padronizados, atrelados a programas estaduais de segurança viária, para apoiar a execução da divulgação pelos municípios

Ação 5.3.3: Promover um programa de capacitações em segurança viária para as equipes de comunicação de entes municipais

Ação 5.3.4: Estabelecer parcerias estratégicas com órgãos e entidades do setor público, privado, acadêmico e sociedade civil organizada para a ampliação da comunicação em segurança viária

Ação 5.3.5: Ampliar o papel das autoridades regionais estaduais como instâncias de apoio técnico para comunicação em segurança viária junto aos municípios

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.

Integração institucional e coordenação da fiscalização de trânsito

Ação 6.1.1: Estabelecer convênios e acordos de cooperação entre Detran-SP, polícias, guardas municipais, concessionárias e órgãos municipais, ou consórcios de municípios, assegurando integração e compartilhamento de informações e atuação conjunta nas atribuições de fiscalização ligadas à segurança viária

Ação 6.1.2: Desenvolver planejamento integrado de ações de fiscalização entre órgãos estaduais e municipais, priorizando fatores de risco e áreas críticas

Ação 6.1.3: Elaborar Manual Estadual de Procedimentos Operacionais Padrão para Fiscalização em Segurança Viária, reunindo padronização de diretrizes, fluxos e procedimentos operacionais de fiscalização de trânsito

Ação 6.1.4: Apoiar municípios na fiscalização de serviços delegados de trânsito, fortalecendo capacidades locais

Ação 6.1.5: Realizar monitoramento e ações educativas junto a empresas não adequadas ao Registro Nacional de Veículos em Estoque (RENAVE), em cooperação com órgãos fiscalizadores

	Ação 6.1.6: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre agentes envolvidos em operações de fiscalização em segurança viária, alinhada aos princípios de Visão Zero e Sistemas Seguros
	Ação 6.1.7: Revisar normas para ampliar a autonomia dos agentes estaduais na lavratura de autuações, com garantias de devido processo
	Ação 6.1.8: Apoiar a integração das Guardas Civis Municipais ao Sistema Nacional de Trânsito, permitindo acesso a informações de veículos, condutores e infrações, para fortalecer a fiscalização e a segurança viária municipal
	Ação 6.1.9: Estabelecer parcerias com o Poder Judiciário para assegurar efetividade nos processos administrativos e criminais relativos às infrações

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.

<p>Fiscalização de fatores de risco prioritários baseada em dados e evidências</p>	Ação 6.2.1: Incentivar o uso do Infosiga como ferramenta principal para o planejamento, execução e monitoramento das ações de fiscalização, promovendo a capacitação contínua de seus operadores
	Ação 6.2.2: Produzir e disseminar diagnósticos periódicos baseados em evidências para avaliar o impacto das ações de fiscalização
	Ação 6.2.3: Promover melhorias nos sistemas de registro e acompanhamento de autuações, assegurando padronização e eficiência
	Ação 6.2.4: Realizar operações de fiscalização integradas entre órgãos municipais, estaduais e do Sistema Nacional de Trânsito, priorizando fatores de risco e áreas críticas
	Ação 6.2.5: Acompanhar e qualificar a gestão dos equipamentos de fiscalização de comportamentos de risco em segurança viária, assegurando disponibilidade de

	equipamentos em boas condições de uso
	Ação 6.2.6: Ampliar a fiscalização eletrônica de velocidade em vias e rodovias prioritárias, com base em dados e evidências
	Ação 6.2.7: Fortalecer estratégias de prevenção e combate a veículos clonados, com uso de tecnologias e interoperabilidades de dados
	Ação 6.2.8: Elaborar relatórios técnicos e propostas normativas relativas à fiscalização de limites de velocidade, critérios de concessão, padrões de equipamentos e procedimentos de fiscalização

OE 6.3: INOVAÇÃO E TECNOLOGIAS PARA FISCALIZAÇÃO E MONITORAMENTO CONTÍNUO

O uso de tecnologias e a automação **ampliam de forma decisiva a capacidade de fiscalização**, permitindo maior cobertura, padronização de procedimentos e eficiência operacional. Ferramentas como radares fixos e móveis, sistemas de velocidade média, câmeras inteligentes para detecção de infrações e centrais digitais de registro tornam as operações mais transparentes e efetivas. Além disso, o monitoramento contínuo dos comportamentos de risco, como uso de cinto, capacete, celular ao volante, velocidade e álcool, constitui uma camada essencial para avaliar se as ações de fiscalização e dos demais eixos do plano estão produzindo resultados concretos. Esse acompanhamento não depende apenas dos dados de vítimas, possibilitando diagnósticos mais detalhados, respostas rápidas e prevenção de mortes e lesões graves.

<p>Inovação e tecnologias para fiscalização e monitoramento contínuo</p>	Ação 6.3.1: Disseminar informações e boas práticas sobre uso de tecnologias de fiscalização entre entes estaduais, municípios e concessionárias
	Ação 6.3.2: Estabelecer convênios com academia e setor privado para Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) em tecnologias de fiscalização e monitoramento
	Ação 6.3.3: Automatizar lavratura e processamento de infrações via sistemas digitais integrados
	Ação 6.3.4: Modernizar e ampliar o uso de sistemas digitais de processamento e monitoramento de autos de infração, reduzindo prazos de comunicação aos condutores e permitindo seu rastreamento

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, apoiar a renovação da frota e exigir requisitos adicionais em veículos contratados ou licenciados em seu território. Esse eixo também orienta os municípios na **gestão de frotas** de maior impacto, como ônibus, vans escolares, veículos de carga e motocicletas de entrega, aplicando tecnologias como telemetria e controle de velocidade. 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 políticas de renovação em articulação com o setor privado, como montadoras e concessionárias, facilitando a substituição de veículos inseguros por modelos mais modernos e seguros.

Inspeção, manutenção preventiva e renovação da frota

Ação 7.1.1: Estimular a manutenção preventiva periódica de veículos de transporte de passageiros, de carga e afins, com cronogramas amplamente divulgados e foco nos sistemas de segurança, acompanhada da implementação de um plano de fiscalização contínua e sustentada

Ação 7.1.2: Fomentar inspeções em veículos de transporte coletivo, escolar, de carga e de aprendizagem, garantindo o cumprimento de critérios rigorosos de segurança por meio de vistorias periódicas

Ação 7.1.3: Aprimorar o uso de dados para identificação de falhas de segurança e direcionamento de recalls junto às montadoras, ampliando transparência e alcance das campanhas

Ação 7.1.4: Induzir a ampliação da rede de Instituições Técnicas Licenciadas (ITLs) em regiões de baixa cobertura, garantindo maior equidade territorial na oferta de inspeções

Ação 7.1.5: Criar programa estadual de renovação de frota direcionado a segmentos críticos (motofrete, escolar, ônibus intermunicipais)

Ação 7.1.6: Editar normativa estadual exigindo cláusulas de

	manutenção preventiva certificada em contratos de frotas públicas
	Ação 7.1.7: Regulamentar 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
	Ação 7.1.8: Estabelecer incentivos fiscais e linhas de crédito estaduais para incentivar substituição de veículos inseguros
	Ação 7.1.9: Estudar a implementação de medidas de certificação e rastreabilidade de peças, evitando a utilização de peças falsas

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) 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, além de articular mudanças junto aos órgãos federais competentes, atuar de forma indutiva, exigindo padrões mais elevados em frotas públicas e concessionadas, e estimulando o setor privado e consumidores a adotarem tecnologias veiculares seguras.

<p>Tecnologias de segurança e parâmetros regulatórios</p>	Ação 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
	Ação 7.2.2: Articular junto à Secretaria Nacional de Trânsito a criação de um selo de certificação que ateste a segurança dos veículos fabricados no Brasil e importados, bem como documento digital que contenha dados de todo o histórico dos veículos
	Ação 7.2.3: Articular junto ao Governo Federal a criação de legislação que determine a instalação de registradores de dados e informações dos veículos
	Ação 7.2.4: Definir e regulamentar tecnologias mínimas de

	segurança para frotas públicas e concessionadas do Estado
	Ação 7.2.5: Estabelecer incentivos fiscais e linhas de crédito estaduais para estimular a aquisição de veículos equipados com tecnologias de segurança ativas e passivas

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.

Governança da segurança veicular	Ação 7.3.1: Criar comitê estadual permanente de segurança veicular, envolvendo entes estaduais, concessionárias e outros órgãos fiscalizadores
	Ação 7.3.2: Promover capacitação e espaços permanentes de intercâmbio entre servidores estaduais e municipais que atuam em inspeções veiculares, padronizando procedimentos e fortalecendo capacidade técnica
	Ação 7.3.3: Produzir pareceres técnicos periódicos sobre a aplicação da legislação de trânsito e segurança viária, para apoiar processos de revisão regulatória em segurança veicular

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 com reabilitação física, apoio psicológico e suporte social 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 um fator crítico para a sobrevivência em casos de sinistros graves. Cada minuto perdido entre a ocorrência e o atendimento reduz significativamente as chances de salvar vidas. Por isso, a **integração entre serviços de emergência** como SAMU, bombeiros, polícias, concessionárias de rodovias e hospitais de referência é essencial. Mais do que rapidez, é necessário garantir coordenação eficiente: comunicação clara, protocolos compartilhados e priorização de recursos. A resposta integrada evita duplicação de esforços, reduz falhas de comunicação e assegura que a vítima seja conduzida ao serviço mais adequado, no menor tempo possível.

<p>Resposta rápida e integrada aos sinistros de trânsito</p>	<p>Ação 8.1.1: Implementar sistema unificado de chamamento e triagem integrada para chamados de emergência</p>
	<p>Ação 8.1.2: Planejar estrategicamente a alocação espacial do efetivo de resposta a emergências, de ambulâncias e motolâncias, prevendo aumento da quantidade de veículos de atendimento</p>
	<p>Ação 8.1.3: Revisar continuamente os protocolos de atendimento pré-hospitalar e os procedimentos de integração com hospitais, considerando os planos de ação regionais existentes da Rede de Urgência e Emergência</p>
	<p>Ação 8.1.4: Ampliar o efetivo de profissionais do atendimento pré-hospitalar, com base em diagnóstico de necessidades</p>
	<p>Ação 8.1.5: Implementar políticas de retenção e valorização de profissionais qualificados em atendimento pré-hospitalar</p>
	<p>Ação 8.1.6: Promover capacitação continuada multiprofissional para equipes de atendimento pré-hospitalar, com protocolos unificados e baseada em evidências</p>
	<p>Ação 8.1.7: Estabelecer parcerias entre Corpo de Bombeiros da Polícia Militar, SAMU e órgãos municipais de trânsito para estabelecimento de procedimentos de priorização de circulação das ambulâncias e viaturas</p>
	<p>Ação 8.1.8: Promover capacitação em Suporte Básico de Vida (SBV) para forças de segurança, professores, profissionais de transporte, motociclistas e trabalhadores estratégicos</p>

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. Uma rede estruturada de urgência e emergência, com hospitais de referência em trauma, equipes multiprofissionais treinadas e recursos adequados (UTIs, centros cirúrgicos, salas de estabilização), garante que as vítimas recebam cuidado especializado no menor tempo possível.

Além da estrutura física e do corpo técnico, é fundamental que a rede produza e utilize **informações assistenciais** de qualidade. Dados sobre tempo de chegada, tipos de lesões, mortalidade hospitalar, capacidade de resposta e sequelas permanentes, permitem avaliar gargalos, monitorar a qualidade do atendimento e retroalimentar políticas de prevenção em segurança viária. A inteligência em saúde, portanto, integra o cuidado clínico com a gestão do sistema.

<p>Rede hospitalar estruturada e inteligência em saúde</p>	<p>Ação 8.2.1: Criar Centros de Trauma regionalizados e aprimorar as Estações de Atendimento Médico e o Atendimento de Urgência e Emergência a partir do mapeamento das regiões com maior concentração de ocorrências e da avaliação das estruturas e capacidades existentes</p>
	<p>Ação 8.2.2: Fortalecer a rede estadual integrada de atendimento hospitalar a vítimas de sinistros por meio da Central de Regulação de Ofertas de Serviços de Saúde (CROSS), aprimorando sua capacidade tecnológica e seus procedimentos</p>
	<p>Ação 8.2.3: Integrar e unificar os sistemas de informação de saúde</p>
	<p>Ação 8.2.4: Ampliar o efetivo de profissionais de urgência e emergência, com base em diagnóstico de necessidades</p>
	<p>Ação 8.2.5: Promover capacitação continuada para equipes multiprofissionais de urgência e emergência, com inclusão de protocolos que favoreçam a reabilitação das vítimas e reduzam danos de longo prazo</p>
	<p>Ação 8.2.6: Promover a continuidade do cuidado especializado e humanizado às vítimas de sinistros e seus familiares</p>

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 **assegurar reabilitação física, apoio psicossocial e proteção socioeconômica**, reduzindo vulnerabilidades de longo prazo e garantindo dignidade às vítimas e seus familiares. O estado tem papel fundamental na integração entre saúde, assistência social, previdência e justiça para que o atendimento seja contínuo, humano e abrangente.

Reabilitação integral e apoio às vítimas e famílias

Ação 8.3.1: Revisar continuamente os protocolos de triagem para reabilitação a fim de garantir plena reabilitação física e psicológica das vítimas de sinistros de trânsito

Ação 8.3.2: Ampliar o efetivo multiprofissional de equipes de reabilitação com base em diagnóstico de necessidades

Ação 8.3.3: Promover a capacitação continuada para equipes multiprofissionais de reabilitação

Ação 8.3.4: Estabelecer convênios e parcerias com universidades e centros de pesquisa de psicologia para ampliação da oferta do suporte psicológico às vítimas de sinistros de trânsito

OE 8.4: GOVERNANÇA E SUSTENTABILIDADE DO SISTEMA DE ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS

A sustentabilidade do atendimento às vítimas depende de uma governança clara, integrada e baseada em evidências. É fundamental organizar os fluxos institucionais, definir responsabilidades entre órgãos de saúde, segurança e trânsito, e criar mecanismos de monitoramento contínuo da qualidade do atendimento prestado. A integração de dados em sistemas unificados fortalece a transparência, permite diagnósticos precisos e subsidia decisões que ampliam a eficiência e a efetividade da rede de resposta.

Além da governança, assegurar a **sustentabilidade financeira e operacional** do sistema é essencial para garantir atendimento universal, rápido e qualificado, independentemente do local da ocorrência. Isso exige diversificação de fontes de financiamento, inclusão de cláusulas obrigatórias nos contratos de concessão rodoviária, fortalecimento da rede em rodovias não concedidas e a articulação intersetorial entre saúde, trânsito, segurança e assistência social. Dessa forma, o Estado assegura que o atendimento às vítimas seja contínuo, resiliente e capaz de se adaptar às demandas crescentes e às transformações no sistema de mobilidade.

Governança e sustentabilidade do sistema de atendimento às vítimas

Ação 8.4.1: Implantar sistema estadual digital unificado e seguro de dados de ocorrências e atendimentos pré-hospitalares, conectado ao Infosiga e ao Grupo de Resgate - GRAU

Ação 8.4.2: Instituir mecanismo estadual de alocação regionalizada de recursos voltado ao atendimento pré-hospitalar, hospitalar e à reabilitação de vítimas de

sinistros, desenvolvendo estratégias para otimizar a utilização e garantir sustentabilidade financeira.

Ação 8.4.3: 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

Ação 8.4.4: Organizar e definir padrão de atendimento a sinistros em rodovias não concedidas, com integração de serviços estaduais e municipais de urgência e emergência

Ação 8.4.5: 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

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://bvsmms.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://bvsmms.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://bvsmms.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/12587.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. 2025. Disponível em: <https://www.doe.sp.gov.br/executivo/secretaria-de-gestao-e-governo-digital/portaria-normativa-detra-n-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, 2025. Disponível em: https://detran-sp.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, 2025. Disponível em: https://detran-sp.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, 2025.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). Base de dados de habilitações do Estado de São Paulo. São Paulo, 2025.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE SÃO PAULO (DETRAN-SP). Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas. São Paulo, 2025.

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_p_df. 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 manual. Geneva: WHO, 2007. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9782940395029>. Acesso em: 10 out. 2023.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Prevenção de lesões causadas pelo trânsito: Manual de Treinamento. Genebra: OMS, 2011. Disponível em: https://bvsm.sau.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

Ao longo do processo de construção do PSV-SP, contribuíram as seguintes instituições:

AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP

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

CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO - CETTRAN-SP

CORPO DE BOMBEIROS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

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

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO – DETRAN-SP

INSTITUTO DE ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA DO HOSPITAL DE CLÍNICAS/USP

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO DE SÃO PAULO

JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO - DETRAN-SP

POLÍCIA MILITAR - COMANDO DE POLICIAMENTO RODOVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA DA CASA CIVIL

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITACIONAL - SDUH

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO

SECRETARIA DE GESTÃO E GOVERNO DIGITAL

SECRETARIA DE GOVERNO E RELAÇÕES INSTITUCIONAIS

SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA - SEMIL

SECRETARIA DE SAÚDE

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA

SECRETARIA DOS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

Por meio da CÂMARA ESPECIAL DE ACESSORAMENTO DO PLANO ESTADUAL DE SEGURANÇA VIÁRIA - CEAPESV/CETTRAN, contribuíram os seguintes representantes do SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO e da sociedade Civil:

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL SECCIONAL SP

SINDICATO DAS AUTO MOTO ESCOLAS E CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES

REPRESENTANTES DA ÁREA ESPECÍFICA DE PSICOLOGIA, COM CONHECIMENTO NA ÁREA DE TRÂNSITO

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO-ABRAMET

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA DA PREFEITURA DE GUARULHOS

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A - EMDEC

Por fim, foi oportunizada a contribuição dos municípios paulistas em atividades específicas para este fim, somando mais de 600 participações, em complemento a realização do Diagnóstico de Segurança Viária dos Municípios Paulistas.

Apoio Técnico:

INICIATIVA BLOOMBERG PARA SEGURANÇA VIÁRIA GLOBAL

WRI BRASIL