



PROGRAMA RESPEITO À VIDA

GUIA PARA AÇÕES DE
▶ **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

Realização:



PROGRAMA RESPEITO À VIDA

GUIA PARA AÇÕES DE
► **EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO**

Dezembro de 2025 | v 1.0

Índice

| | |
|--|-----------|
| Programa Respeito à Vida | 10 |
| Objetivos do programa | 10 |
| Como o programa funciona? | 11 |
| O que o Programa fortalece a gestão municipal? | 12 |
| Como participar? | 13 |
| <hr/> | |
| Fundamentos da gestão para cidades mais seguras | 14 |
| 1.1. Escopo das ações e definição dos municípios elegíveis | 16 |
| 1.2. Visão Zero e Sistema Seguro | 18 |
| 1.3. Importância da Educação para o Trânsito no contexto municipal | 24 |
| 1.4. Papel do município na promoção da mobilidade segura | 28 |
| 1.5. Alinhamento com os ODS, PSV-SP e PNATRANS | 30 |

02

Fundamentos conceituais

32

2.1. O que é mobilidade urbana segura e sustentável

34

2.2. Segurança Viária como elemento de preservação de vidas e política intersetorial

36

2.3. Educação para o Trânsito como política pública, não como ação isolada

38

03

Diagnóstico municipal

40

3.1. Como mapear a realidade local

42

3.2. Importância de ouvir a comunidade e as escolas

46

04

Planejamento das ações educativas

50

4.1. Definição de objetivos e desenho de um Plano de ação

51

4.2. Articulação e Integração

52

4.3. Calendário anual integrado

54

Índice

05

Público-alvo e estratégias

56

5.1. Cidades Educadoras

58

5.2. Como o ser humano aprende?

60

CRIANÇAS e o trabalho educativo

62

JUVENTUDES e o trabalho educativo

66

ADULTOS E TRABALHADORES e o trabalho educativo

70

IDOSOS e o trabalho educativo

71

PEDESTRES, MOTOCICLISTAS E CICLISTAS

74

populações vulnerabilizadas e o trabalho educativo

06

Orientações para implementação na educação básica municipal

78

07

Avaliação e monitoramento

80

08

Referências e material de apoio

84

8.1. Principais referências para promoção de ações educativas

86

DETRAN-SP

Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo

Eduardo Aggio de Sá | Presidente

José Lopes Hott Junior | Vice-Presidente

Aline Caetano Rebouças | Chefe de Gabinete

Ricardo Mayer Macario | Assessoria Especial de Comunicação Institucional

DIRETORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA

Roberta dos Reis Mantovani | Diretora de Segurança Viária

Marta Pires Barbosa | Assessora Especial

ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO

Fabiana Paim Andrade | Coordenadora Geral da Escola Pública de Trânsito

Amauri Silva de Souza | Serviço de Desenvolvimento de Motoristas Profissionais

André Pereira Duarte | Serviço de Operações de Educação

Elaine Bressane | Serviço de Promoção da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental

Patrícia Suely Souza Bomfim | Serviço de Desenvolvimento de Agentes Públicos

Thomas Pontes Chechetto | Serviço de Integração da Educação

Como usar este guia

Este guia foi desenvolvido para apoiar técnicos, gestores públicos, educadores e equipes municipais na implementação de ações educativas de trânsito que salvam vidas. Para aproveitar todo o seu potencial, recomenda-se seguir as orientações abaixo:

→ **Leia a apresentação e compreenda os fundamentos:** comece pelas seções que explicam os conceitos do **Sistema Seguro** e da **Visão Zero**, bem como a centralidade da educação na preservação da vida (Capítulo 1 e 2). Isso ajudará a alinhar sua equipe aos princípios que orientam toda a proposta.

→ **Estude as bases conceituais:** aprofunde-se nas abordagens que tratam o trânsito como um fenômeno social, ético e político, compreendendo como a Educação para o Trânsito pode ser transformadora ao articular cidadania, mobilidade e segurança (Capítulo 2).

→ **Realize o diagnóstico local:** identifique a realidade do município com base em dados (como o Infosisga), observações de campo e escuta ativa da comunidade da sociedade civil (Capítulo 3).

→ **Planeje as ações educativas:** utilize as orientações para estruturar um Plano de Ação alinhado ao PSV-SP, PNATRANS e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e às necessidades locais, definindo objetivos, metas e cronograma

anual (Capítulo 4).

→ **Defina o público e escolha as estratégias adequadas:** cada faixa etária e grupo social demanda metodologias específicas. Explore as propostas do guia para crianças, jovens, adultos, idosos, motociclistas e ciclistas, adaptando às características locais (Capítulo 5).

→ **Siga os exemplos e referências práticas:** inspire-se nos desenhos de implementação, curadoria de materiais educativos, campanhas e metodologias pedagógicas apresentadas, que podem ser aplicadas em escolas, espaços comunitários e serviços públicos (Capítulo 6).

→ **Monitore e avalie os resultados:** utilize os instrumentos do guia para acompanhar indicadores, registrar ações e medir impactos, garantindo que a educação para o trânsito seja contínua e efetiva (Capítulo 7).

Este guia foi organizado para ser **prático, aplicável e inspirador**, combinando embasamento conceitual com orientações operacionais. Ele deve ser consultado tanto para estruturar políticas municipais quanto como manual de apoio em formações, oficinas e campanhas. Lembre-se: cada ação educativa é uma oportunidade de salvar vidas e fortalecer a cultura da segurança viária.

Programa Respeito à Vida

O **Programa Respeito à Vida (PRaVida)**, coordenado pelo **DETRAN-SP**, é a principal política pública de **investimento e indução de ações estruturantes de segurança viária** no Estado de São Paulo. Criado com base nos princípios do **Sistema Seguro** e da **Visão Zero**, o programa atua para enfrentar uma das principais causas de mortes e lesões graves evitáveis no estado: os sinistros de trânsito. Nos últimos 10 anos, mais de **54 mil pessoas perderam a vida nas vias paulistas**, sendo a principal causa de morte entre **jovens de 15 a 24 anos e adultos de 25 a 34 anos**.

O programa atua para transformar essa realidade por meio de uma política pública estruturada, contínua e baseada em evidências. Para isso, promove cooperação entre diferentes instituições e entes públicos e disponibiliza **recursos financeiros, apoio técnico e ferramentas de gestão** para acelerar a implementação de soluções que salvam vidas. As ações são desenvolvidas em **parceria com os municípios**, priorizando os territórios com maior número de vítimas no trânsito e engajamento institucional.

Objetivos do programa

O Respeito à Vida tem como metas principais:

- **Reduzir óbitos e lesões graves no trânsito**, com foco em soluções eficazes e mensuráveis;
- **Fortalecer a cultura da segurança viária nos municípios**, por meio da qualificação técnica, da integração institucional e do engajamento social;
- **Integrar ações de infraestrutura segura, fiscalização efetiva, educação no trânsito e resposta rápida às vítimas**, com planejamento e uso responsável dos recursos públicos.

Todas essas ações devem ser conduzidas com **planejamento, transparência e responsabilidade** no uso dos recursos públicos, especialmente aqueles provenientes das multas de trânsito.

Como o programa funciona?

O programa possui **premissas** para garantir efetividade, sustentabilidade e transparência nas suas ações:



Ações baseadas em dados e evidências

decisões orientadas por **diagnósticos** e **boas práticas** nacionais e internacionais



Política pública contínua

monitoramento sistemático e permanente, **avaliação** e **aprimoramento** das ações



Sustentabilidade institucional

mudanças duradouras que deixem **legado** para a administração pública local



Cooperação entre instituições

articulação entre **órgãos** municipais, estaduais, sociedade civil e setor privado



Uso responsável dos recursos

aplicação **transparente** dos recursos do fundo de multas, com foco na **preservação da vida**

Como o programa fortalece a gestão municipal?

Os municípios que aderem ao Respeito à Vida recebem **capacitação** para implementar ações educativas locais focadas na segurança viária. Entre os benefícios estão:



Produção e acesso a dados para orientar ações educativas



Capacitações técnicas de equipes e gestores



Campanhas de conscientização e educação para o trânsito



Ferramentas para monitoramento e avaliação de resultados



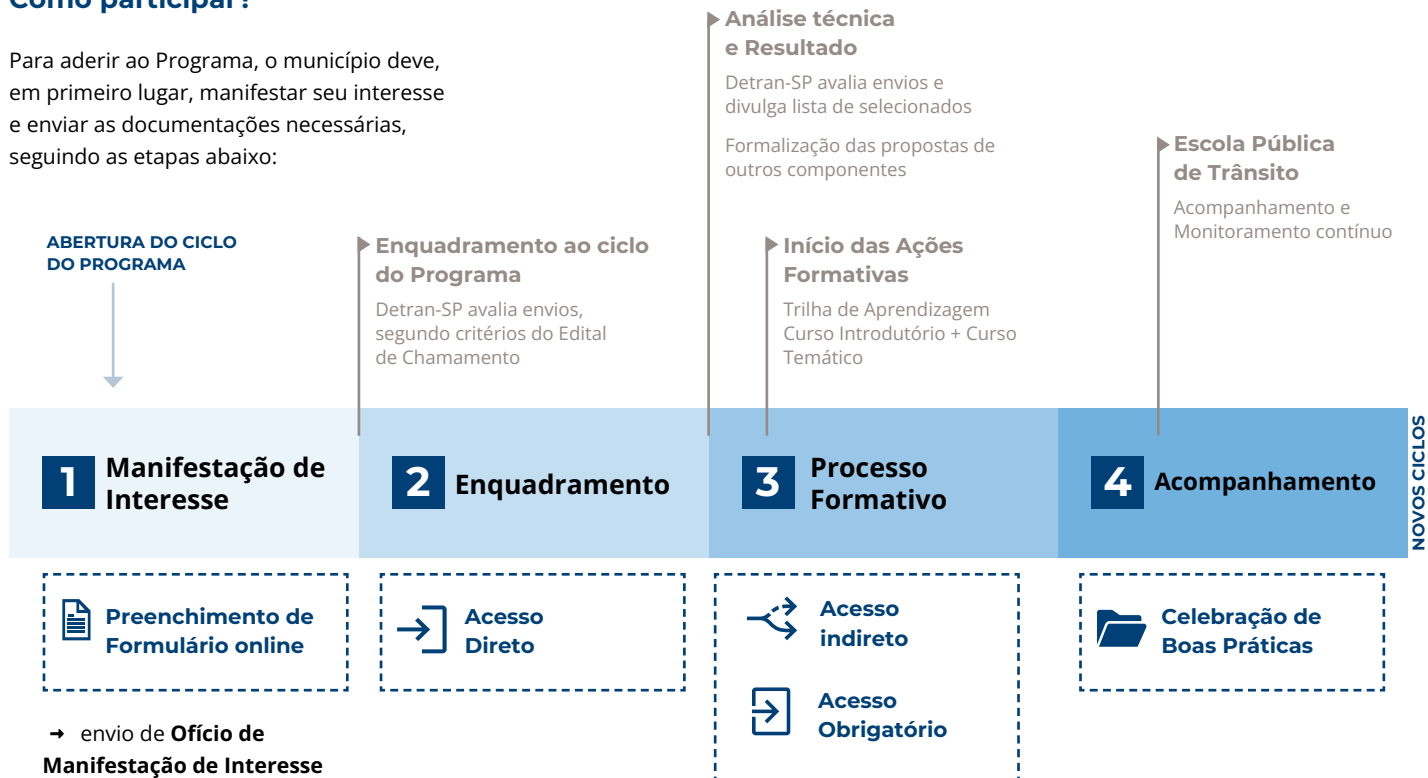
Integração ao Sistema Estadual de Trânsito (Sistran-SP)



Incentiva a continuidade das políticas locais

Como participar?

Para aderir ao Programa, o município deve, em primeiro lugar, manifestar seu interesse e enviar as documentações necessárias, seguindo as etapas abaixo:



01

FUNDAMENTOS DA GESTÃO PARA CIDADES MAIS SEGURAS

Este capítulo introdutório estabelece os fundamentos que justificam e orientam a **construção de políticas públicas de Educação para o Trânsito no contexto municipal**. Ao longo do texto, são abordados temas como o papel estratégico dos municípios na promoção da mobilidade segura, o alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATTRANS) e do Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP). A abordagem proposta reconhece o trânsito como um fenômeno complexo, que envolve dimensões técnicas, éticas, sociais e políticas, e posiciona a educação como eixo estruturante para a construção de cidades mais humanas, seguras e inclusivas.

O **Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP)** reconhece a **educação como dimensão central e estruturante** das políticas de trânsito, compreendendo que a redução dos sinistros e a promoção de uma mobilidade segura dependem, sobretudo, da formação cidadã. Mais do que campanhas pontuais, o PSV-SP aposta na educação permanente para o trânsito, articulando escolas, municípios, órgãos de trânsito e sociedade civil em **ações de sensibilização, formação e mudança cultural**. Essa centralidade educativa expressa o entendimento de que a segurança viária é um processo de aprendizagem coletiva e contínua, que requer a construção de **valores como empatia, respeito e corresponsabilidade** entre todos os usuários das vias.

Partes das **externalidades do trânsito** e da mobilidade urbana configuram-se como um **problema central de saúde pública**, na medida em que afetam diretamente a morbimortalidade da população e ampliam desigualdades sociais. A crescente taxa de motorização, associada ao planejamento urbano disperso e à priorização histórica do transporte individual, expõe diariamente milhões de pessoas a riscos de sinistros de trânsito, poluição atmosférica e sedentarismo, fatores que se refletem no aumento de doenças crônicas não transmissíveis, de internações hospitalares e de elevados custos para o Sistema Único de Saúde. Trata-se, portanto, de um fenômeno que transcende a dimensão da mobilidade e exige políticas intersetoriais capazes de promover segurança viária, reduzir impactos ambientais e garantir cidades mais saudáveis e inclusivas.

Nesse processo, a **educação para o trânsito assume papel decisivo**, sobretudo no âmbito municipal, ao estimular **práticas responsáveis, fortalecer a cultura de prevenção e engajar a sociedade** na promoção coletiva da saúde e do bem-estar. A ação educativa, quando articulada a outras políticas públicas, contribui para **consolidar uma visão de mobilidade sustentável, inclusiva** e orientada para a **preservação da vida**.

1.1 Escopo das ações e definição dos municípios elegíveis

O **Programa Respeito à Vida** adota um modelo integrado de atuação, estruturado em **componentes complementares** que que articulam ações efetivas em prol de vias seguras, fiscalização e educação, mediante repasse de recursos, apoio e capacitações temáticas, com o objetivo de promover a segurança viária e fortalecer a cultura da valorização da vida nos municípios paulistas.

No **Componente 2 – Educação**, o foco é **qualificar gestores, educadores e profissionais das administrações públicas municipais** e estaduais, bem como fortalecer as capacidades institucionais locais na implementação de políticas educativas de trânsito, alinhadas aos princípios de **Visão Zero** e **Sistema Seguro**.

Esse componente **busca fomentar a formação continuada e o intercâmbio técnico**, além de garantir que o conhecimento gerado permaneça nas administrações públicas municipais, assegurando **replicabilidade e sustentabilidade das ações educativas**. As atividades compreendem cursos, webinários, e acompanhamento técnico-pedagógico pela **Escola Pública de Trânsito (DETRAN-SP)**, além da difusão de metodologias educativas desenvolvidas em parceria com instituições de ensino e órgãos federais.

FORMAS DE ADERIR AO COMPONENTE 2 - EDUCAÇÃO



DIRETA

municípios que manifestarem interesse diretamente no **Componente 2 - Educação** mediante envio de documentação por formulário específico disponibilizado no Portal do Programa;



INDIRETA

municípios não enquadrados nos demais componentes, mas indicados pela Coordenação do Programa para adesão ao Componente 2, mediante apresentação de documentação e designação de ponto focal responsável pela gestão das ações educativas.



OBRIGATÓRIA

municípios selecionados para os Componentes 1 ou 3, apoiados com recurso financeiro, ficam automaticamente vinculados à participação nas ações de capacitação e formação do Componente 2;

As ações vinculadas ao Componente 2 serão **coordenadas e monitoradas pela Escola Pública de Trânsito**, mediante **indicadores de desempenho, relatórios de execução e instrumentos de acompanhamento técnico** definidos pela Coordenação do Programa.

O descumprimento das metas pactuadas poderá acarretar **suspensão de repasses financeiros**, quando aplicável, e **exclusão do município** de ciclos subsequentes do Programa.

Dessa forma, o Componente 2 – Educação atua de modo articulado às demais frentes do Programa, promovendo:

1

**FORTALECIMENTO
TÉCNICO E
INSTITUCIONAL**

2

**DISSEMINAÇÃO
DE PRÁTICAS
EDUCATIVAS
TRANSFORMADORAS**

e contribuindo para a redução dos sinistros e a consolidação de uma rede estadual de educação para o trânsito baseada em planejamento, monitoramento e avaliação contínua.



FIQUE DE OLHO

Para manifestar interesse em participar do Programa Respeito à Vida, o município deve atender às seguintes **condições obrigatórias**:

- ✓ Adesão ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT);
- ✓ Adesão ao Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo (SISTRAN-SP);
- ✓ Habilitação ao Real Condutor Infrator;
- ✓ Integração ao Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), e;
- ✓ Adesão ao PSV-SP por meio de assinatura em Termo de Compromisso;

IMPORTANTE: caso o município ainda não tenha formalizado a adesão ao SNT e SISTRAN-SP, recomenda-se a regularização imediata. Mais informações podem ser obtidas no Manual do Operacional, disponível no Portal do Programa.

1.2 Visão Zero e Sistema Seguro

O conceito de **Sistema Seguro** emerge como uma resposta ao modelo tradicional de gestão da segurança viária, historicamente centrado na culpabilização do indivíduo. Partindo da experiência sueca da **Visão Zero**, implementada em 1997, a premissa central é de que nenhuma morte no trânsito é aceitável, e que o sistema deve ser projetado de forma a **antecipar os erros humanos inevitáveis**, absorvendo seus efeitos sem resultar em fatalidades.

No Brasil, essa abordagem foi incorporada ao **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS** (Lei nº 13.614/2018), que definiu metas de redução de sinistros e alinhou o país à **Década de Ação pela Segurança Viária da ONU** (2011–2020) e ao atual compromisso 2021–2030. Documentos como o [Global Status Report on Road Safety \(WHO, 2018\)](#) reforçam que os países que avançaram em salvar vidas o fizeram ao adotar políticas inspiradas no Sistema Seguro.

A promoção da Segurança Viária exige, portanto, uma mudança de paradigma em relação aos atos de gestão pública. Ancorados nos esforços de engenharia viária, jurídicos e educacionais, **a substituição do termo “acidente” por “sinistro” no contexto do trânsito representa parte dessa mudança**, pois rompe com a ideia de que tais ocorrências são inevitáveis ou fruto exclusivo do acaso.

| | PARADIGMA TRADICIONAL | VISÃO ZERO E SISTEMA SEGURO |
|------------------|-----------------------------------|--|
| Problema | Acidentes (Sinistros) | Mortes e lesões graves |
| Causa | O comportamento deve ser perfeito | Integra o erro humano ao desenho |
| Responsabilidade | Individual: usuários | Compartilhada: desenho, operação, uso |
| Recursos | Salvar vidas custa caro | Salvar vidas é custo-efetivo |
| Meta | Número ótimo/ aceitável de mortos | Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável |

Princípios da Visão Zero e Sistema Seguro



Nenhuma morte no trânsito é aceitável:

Toda morte ou lesão grave no trânsito representa uma falha inaceitável do sistema. A vida humana deve ser priorizada acima de qualquer outro objetivo de mobilidade. As políticas públicas devem refletir o compromisso com a preservação da vida em primeiro lugar.



A responsabilidade é compartilhada:

Todos os atores do sistema de trânsito — governos, engenheiros, planejadores, fabricantes, empresas, condutores e pedestres — têm responsabilidade pela segurança viária. A responsabilidade não é apenas de quem se desloca, mas também sobre quem projeta, gerencia e fiscaliza o sistema.



Os seres humanos cometem erros:

Erros humanos são inevitáveis. O sistema viário deve ser projetado de forma a minimizar as consequências desses erros, prevenindo que resultem em mortes ou lesões graves. A segurança deve estar embutida na infraestrutura, veículos e regras de trânsito.



A gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa:

A segurança viária deve ser tratada de forma sistêmica, com políticas intersetoriais e baseadas em dados. A ação deve ser antecipatória, identificando riscos antes que ocorram sinistros, e buscando soluções sustentáveis e de longo prazo.



Os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito:

O corpo humano tem tolerância limitada a impactos. Por isso, é fundamental que as velocidades sejam compatíveis com a segurança física das pessoas, especialmente em interações entre veículos motorizados e usuários vulneráveis, como pedestres e ciclistas.



O sistema é resiliente a falhas:

Reduzir os riscos no trânsito exige uma abordagem sistêmica no fortalecimento de todos os elementos que compõem o sistema: vias, veículos, legislação, fiscalização, atendimento pós-sinistro, educação e comportamento. A segurança deve ser construída com múltiplas camadas de proteção, de modo que, quando uma falhar, outras possam evitar uma morte ou lesão grave.

ACIDENTE x SINISTRO

O termo “**acidente de trânsito**” sugere algo inevitável, quando na realidade a maioria desses eventos pode ser prevenida. Por isso, em alinhamento ao **Sistema Seguro** e à **Visão Zero**, o Código de Trânsito Brasileiro foi atualizado pela **Lei nº 14.599/23**, adotando oficialmente a expressão “**sinistro de trânsito**”, conforme também regulamentado pela **ABNT (NBR 10671)**. A mudança reforça que esses eventos decorrem de fatores controláveis e que a responsabilidade pela preservação da vida deve ser compartilhada.



Propiciar que crianças, jovens e adultos compreendam o trânsito enquanto um espaço social de convivência;



Promover valores de cuidado, solidariedade e respeito, acima da mera obediência às regras;



Desenvolver competências críticas para que a população cobre dos gestores públicos políticas de infraestrutura e fiscalização consistentes;



Fortalecer práticas educativas baseadas em evidências, que considerem os usuários mais vulneráveis (pedestres, ciclistas, motociclistas) como prioridade.

Assim, ao adotar essa nomenclatura, desloca-se o enfoque da fatalidade para a responsabilidade coletiva, reafirmando que a segurança viária depende de escolhas individuais, de ações governamentais planejadas e de uma gestão orientada à preservação da vida.

A **Educação para o Trânsito** desempenha um papel crucial na internalização desse paradigma. Incorporar a Visão Zero e o Sistema Seguro no cotidiano do município significa deslocar a ênfase da culpabilização do indivíduo para a **consciência coletiva da corresponsabilidade**. Isso implica:

A redução efetiva de mortes no trânsito depende, sobretudo, de estratégias integradas que combinem infraestrutura segura, fiscalização eficiente e educação permanente.





Dessa forma, a Educação para o Trânsito deixa de ser apenas normativa e assume caráter emancipatório, orientando-se não pela simples reprodução de regras, mas pela formação de cidadãos conscientes de que a segurança viária integra um projeto de sociedade mais justa, inclusiva e democrática. Enquanto a mobilidade urbana segura e sustentável configura o horizonte de um direito social que busca equilibrar acessibilidade, justiça e preservação da vida, o Sistema Seguro e a Visão Zero oferecem os instrumentos conceituais e operacionais para que esse horizonte se concretize no cotidiano.

Ao incorporar esses fundamentos, a Educação para o Trânsito amplia sua função formativa: não se limita a ensinar comportamentos prescritos, mas passa a promover uma **compreensão crítica e ética do trânsito como espaço público compartilhado**.

**A prioridade absoluta
deixa de ser a eficiência
da circulação e torna-
se a preservação da
vida — especialmente
dos usuários mais
vulneráveis —
reafirmando que cada
deslocamento humano
é, antes de tudo, um
exercício de cidadania
e corresponsabilidade
social.**

1.3 Importância da Educação para o Trânsito no contexto municipal

Em um país onde a **mobilidade urbana** reflete não apenas a dinâmica das cidades, mas também a própria garantia dos direitos fundamentais básicos, o trânsito emerge como um espaço de profunda tensão social — e, consequentemente, vulnerabilidades. Trata-se de um **campo no qual se entrecruzam dimensões estruturais e culturais**: de um lado, a insuficiência histórica de planejamento e políticas públicas capazes de promover a integração e a consistência das ações; de outro, a persistência de práticas sociais que naturalizam o risco, a imprudência e a desigualdade no acesso seguro à circulação.

Nesse cenário, compreender o **trânsito** como um fenômeno estritamente técnico e estanque seria reduzir sua complexidade, pois ele é **também educativo, ético e político**. É nesse entrelaçamento que a Educação para o Trânsito ganha centralidade, não apenas como ação formativa, mas como **instrumento de transformação social** capaz de reconfigurar comportamentos, ampliar a consciência coletiva e, sobretudo, garantir que a mobilidade segura seja efetivamente um direito de todos.

A construção de um trânsito seguro, democrático e inclusivo exige compreender que os municípios, ainda que enfrentem restrições orçamentárias e dificuldades operacionais, assumem um **papel central e insubstituível** nesse processo. São eles que materializam, no cotidiano, as políticas de mobilidade, organizam os fluxos,

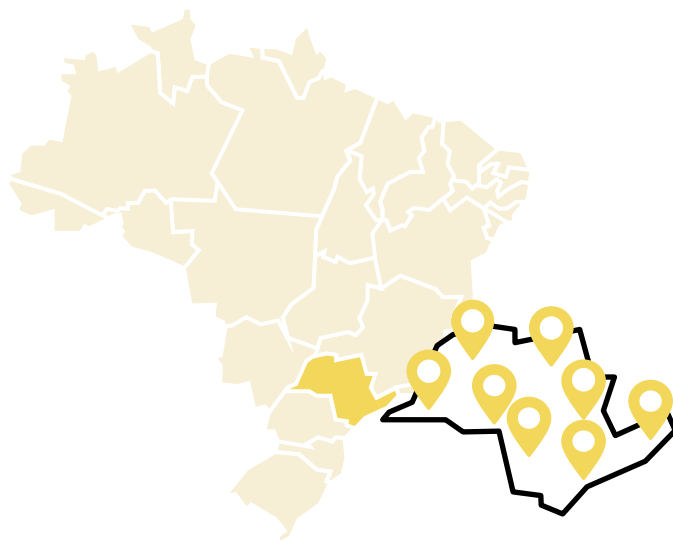
regulam os espaços de circulação e promovem ações educativas mais próximas dos cidadãos. É nesse nível que a vida urbana se concretiza, e é também onde os sinistros se tornam dados palpáveis, traduzindo desigualdades e fragilidades estruturais.

Nesse sentido, o papel do município na promoção da mobilidade segura, bem como a estrutura e a consolidação da municipalização da gestão do trânsito, prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), não deve ser compreendido apenas como uma mera transferência de competências legais. Pelo contrário, deve ser encarado como uma oportunidade de reafirmar o direito à mobilidade segura e digna para os munícipes e como elemento promotor de saúde pública. Nesse sentido, **ações educativas integradas são essenciais para construção da cidadania e segurança viária**. Trata-se de um processo que exige cooperação entre educação, saúde, transporte, segurança e planejamento urbano, com vistas a consolidar uma cultura de mobilidade sustentável e inclusiva.

Promover a segurança viária é uma forma de promoção de cidadania na medida em que estrutura territórios em suas dimensões ética, política e social. Para tanto, é crucial que haja transparência e corresponsabilização setorial e da população. A transparência na gestão pública constitui um princípio fundamental para o fortalecimento da cidadania, pois garante que a sociedade

tenha acesso às informações sobre como os recursos são aplicados, quais decisões são tomadas e de que maneira as políticas públicas são conduzidas. Mais do que um mecanismo administrativo ou filosófico, a transparência representa um direito do cidadão e uma condição indispensável para o exercício do controle social, da participação democrática e de corresponsabilização.

O investimento em mobilidade segura não é apenas obrigação legal, mas também estratégia de eficiência econômica, justiça social e promoção dos direitos humanos e da dignidade humana. No Brasil, o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) — instituído pelo Código de Trânsito Brasileiro — é o arcabouço institucional que reúne órgãos federais, estaduais e municipais para planejar, normatizar, fiscalizar e agir sobre os diversos aspectos do trânsito (educação, engenharia, fiscalização, licenciamento, entre outros).



O Sistema Estadual de Trânsito de São Paulo

O **SISTRAN-SP** foi instituído no Estado com a finalidade de integrar e coordenar os órgãos de trânsito que atuam no estado, fortalecendo a cooperação entre esferas estadual, municipal e federal. Seu papel é assegurar que políticas, programas e ações sigam diretrizes uniformes, promovendo segurança viária, mobilidade qualificada e educação para o trânsito. Ao organizar fluxos padronizados de informação, apoiar municípios e difundir boas práticas, o SISTRAN-SP cria condições para que as iniciativas locais e estaduais atuem de forma articulada, eficaz e orientada à redução de mortes e lesões no trânsito.



Para que as medidas de controle de velocidade, travessias seguras, educação e fiscalização se tornem sustentáveis e eficazes, é fundamental que o município esteja integrado ao SNT e ao SISTRAN-SP. No caso do Estado de São Paulo, municípios que ainda não fazem parte do SNT podem aderir voluntariamente ao SISTRAN-SP, mediante instrumento jurídico próprio (Termo de Adesão).

Para a integração ao Sistema Nacional de Trânsito, o município pode solicitar a integração constituindo estrutura própria ou utilizando o convênio de fiscalização com a Secretaria de Segurança Pública e DETRAN-SP, delegando as suas atribuições de trânsito à Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Com a integração ao SISTRAN-SP, o município ganha acesso a fluxos de informação padronizados, diretrizes técnicas e mecanismos de cooperação (integração de dados epidemiológicos, avaliações de risco, projetos e programas compartilhados). Isso viabiliza intervenções de baixo custo e alto impacto — como moderação de velocidade em áreas críticas, travessias seguras, campanhas educativas e fiscalização — de forma mais coordenada, transparente e sustentável.

Ao assumirem esse protagonismo, os municípios não apenas cumprem um mandato institucional, mas se consolidam como verdadeiros agentes de transformação social. Afinal, é nos territórios locais que se materializam as condições necessárias para salvar vidas, reduzir sinistros e fortalecer a cidadania no espaço público.



FIQUE DE OLHO

Como a Escola Pública de Trânsito - Detran-SP pode apoiar a Segurança Viária em seu município?

A **Escola Pública de Trânsito (EPT)** é a área educacional do DETRAN-SP, responsável por **apoiar e orientar os municípios na implementação de ações de Educação para o Trânsito**.

Sua atuação está centrada em fomentar iniciativas locais, oferecer referências metodológicas e realizar a curadoria de conteúdos e materiais educativos, sempre alinhados aos princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero.

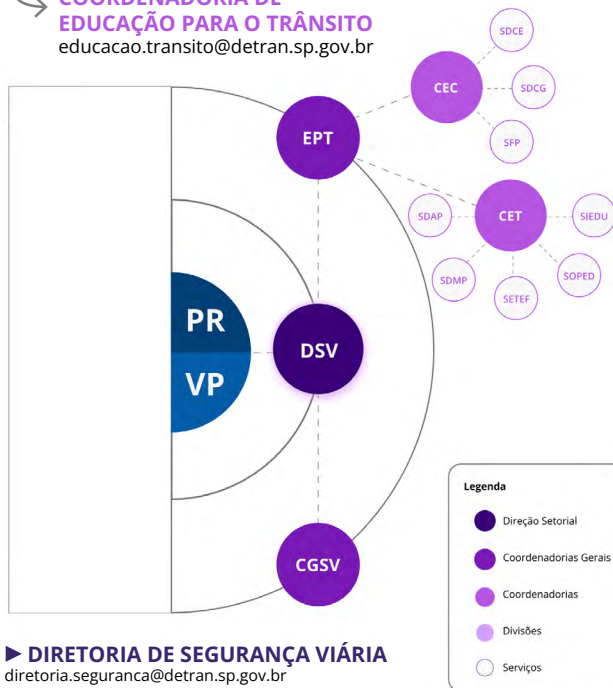
Além disso, a EPT coordena processos de formação e capacitação de agentes públicos, fortalecendo as competências técnicas necessárias para a execução de políticas municipais de segurança viária. Por meio de **orientações estratégicas, capacitações e incentivo à adoção de boas práticas**, a Escola contribui para que cada município desenvolva programas educativos que respondam às demandas próprias do território identificadas pela análise de dados e evidências (Infosiga), em consonância com o PSV- SP, o PNATRANS e com os objetivos do programa **Respeito à Vida**.

ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO

escola.transito@detran.sp.gov.br

COORDENADORIA DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

educacao.transito@detran.sp.gov.br



DIRETORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA

diretoria.seguranca@detran.sp.gov.br

1.4 Papel do município na promoção da mobilidade segura

Por sua proximidade com a comunidade, o município tem papel privilegiado ao implementar programas educativos que promovem comportamentos seguros no trânsito, incluindo campanhas de conscientização, capacitação de educadores e integração de conteúdos sobre segurança viária nos currículos escolares visando a preservação da vida. Não obstante, a eficácia dessas medidas depende de planejamento técnico robusto e articulação intersetorial entre as secretarias municipais de educação, mobilidade, saúde e segurança.

A integração dos municípios ao Sistema Estadual de Trânsito (SISTRAN/SP), prevista pelo Decreto Estadual nº 68.347/2024, configura-se como um instrumento estratégico para potencializar a atuação local na medida em que fornece um rol de instrumentos, programas e projetos, ancorados em sólidas evidências, para promoção da Segurança Viária. O SISTRAN-SP é composto por diversos órgãos e entidades, incluindo o CETRAN-SP, DETRAN-SP, DER-SP, Secretaria de Gestão e Governo Digital, Casa Civil, Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Secretaria da Educação, Secretaria da Segurança Pública, Secretaria da Saúde, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, Secretaria de Comunicação, Polícia Militar do Estado de São Paulo, Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) e ARTESP.

A adesão ao SISTRAN possibilita ao município acessar instrumentos de planejamento, dados estatísticos confiáveis e suporte técnico para desenvolver ações direcionadas de engenharia, fiscalização e educação no trânsito. Assim, a administração municipal pode implementar projetos mais assertivos, obter reconhecimento institucional e fortalecer a imagem da cidade como um território que prioriza a segurança de seus cidadãos. Nessa esteira, o Programa Respeito à Vida surge da necessidade de enfrentar o alto número de óbitos e lesões graves no trânsito, promovendo ações efetivas de prevenção, em consonância com as diretrizes do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

Diretrizes do SISTRAN-SP



Execução da Política Nacional de Trânsito (PNT);



Proposição da Política e Plano Estadual de Trânsito, com foco em segurança, mobilidade, fluidez, conforto, defesa ambiental e educação para o trânsito;



Disseminação de boas práticas, procedimentos e critérios técnicos e administrativos para a execução das atividades de trânsito;



Estimular a integração e cooperação entre órgãos e entidades da Administração Pública federal, estadual e municipal;



Induzir a capacitação profissional para gestão, operação e educação para o trânsito;



Estabelecer fluxos permanentes de informações entre os diversos órgãos e entidades, facilitando o processo decisório e promovendo maior integração.

1.5 Alinhamento com os ODS, PSV-SP e PNATRANS

Os **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)** são um conjunto de 17 metas globais estabelecidas pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2015, com horizonte até 2030, que visam erradicar a pobreza, proteger o planeta e promover a paz e a prosperidade para todos. Cada objetivo possui metas específicas, indicadores de acompanhamento e abrange dimensões econômica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável.

Já o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**, instituído pela Lei nº 13.614/2018, estabelece metas graduais de redução de óbitos e lesões em 50%, em consonância com a perspectiva internacional da **Visão Zero**, segundo a qual **nenhuma morte no trânsito é aceitável**.

O PNATRANS representa não apenas uma política nacional, mas também uma oportunidade estratégica para os municípios que desejam salvar vidas e promover uma mobilidade urbana segura e eficiente. Afinal, o trânsito é vivenciado no cotidiano das cidades, e é no âmbito municipal que se encontram as condições concretas para reduzir sinistros, preservar famílias e construir espaços públicos mais humanos.

O **Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP)** é um instrumento estratégico de política pública concebido de maneira colaborativa para reduzir de forma significativa as mortes



e lesões no trânsito no Estado. Alinhado às metas internacionais da ONU e ao PNATRANS, o PSV-SP estabelece o objetivo de **diminuir em 50% os óbitos até 2030**, com consolidação das políticas até 2035. Suas ações estão organizadas em oito eixos temáticos — incluindo gestão da segurança viária, gestão da informação, vias seguras, educação, comunicação, veículos seguros, fiscalização e atendimento às vítimas — e orientam-se pela gestão baseada em dados, pela conformidade normativa e pelo controle de velocidade. Assim, o **PSV-SP** representa um **compromisso** institucional e coletivo para colocar a **preservação da vida no centro das políticas de mobilidade paulistas**.

Ao aderir ao PSV-SP e ao PNATRANS, o município alinha suas ações aos compromissos globais da **Agenda 2030 da ONU**, em especial ao **ODS 3 – Saúde e Bem-Estar, que visa reduzir mortes no trânsito**, assegurando uma vida saudável e promoção do bem-estar para todas e todos, em todas as idades. Assim como, até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por sinistros em estradas. Já o **ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis**, que preconiza a **construção de ambientes urbanos seguros e inclusivos, até 2030**, proporcionando acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis com preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idoso.

Dessa forma, a **gestão municipal** não só cumpre a legislação federal, mas também **projeta o município no cenário nacional e internacional** como **referência** em responsabilidade social, inovação e **governança comprometida com a vida**.

Trata-se de uma política pública cíclica, sustentável e orientada pelo trabalho em rede, que busca fortalecer a capacidade institucional e técnica dos entes envolvidos, garantir a transparência no uso dos recursos oriundos de multas de trânsito e transformar a percepção da população sobre a importância da fiscalização e da cultura de

segurança viária.

Portanto, os municípios que articulam suas ações ao PSV-SP, ao PNATRANS e às metas dos ODS, por meio do Respeito a Vida, beneficiam-se de uma abordagem sistêmica, capaz de integrar infraestrutura segura, fiscalização eficiente e educação permanente.

Ao promover políticas de mobilidade alinhadas ao PNATRANS e Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP) os municípios não apenas cumprem um dever institucional, mas também assumem a vanguarda de um movimento global que busca salvar vidas, reduzir desigualdades e garantir que o direito à mobilidade seja exercido de maneira segura, sustentável e inclusiva.



02

FUNDAMENTOS CONCEITUAIS

Este capítulo apresenta os **conceitos fundamentais** que orientam a compreensão da segurança viária e sua relação direta com a preservação da vida, com destaque para o **Sistema Seguro** e a **Visão Zero**. Esses referenciais reforçam a ideia de que os sinistros de trânsito são preveníveis quando há planejamento adequado, responsabilidade compartilhada e políticas públicas integradas. Dialogam com o **ODS, PNATRANS e PSV-SP** e com os objetivos estratégicos do **programa Respeito à Vida**, servindo como base para a formulação de diretrizes no Estado de São Paulo. Essa fundamentação está diretamente ligada a uma visão **contemporânea da Educação para o Trânsito** que vai além da transmissão de informações, entendida como instrumento de transformação cultural, desenvolvimento de valores de cidadania e fortalecimento de práticas coletivas de cuidado e respeito à vida no espaço público.



2.1 O que é mobilidade urbana segura e sustentável

A mobilidade urbana segura e sustentável deve ser entendida como mais do que a simples possibilidade de deslocar-se no espaço urbano. Trata-se de um direito social vinculado ao princípio constitucional da dignidade humana (art. 1º, III da Constituição Federal de 1988) e às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que a define como a condição em que os cidadãos podem usufruir de meios de transporte acessíveis, eficientes e ambientalmente responsáveis. Nesse sentido, mobilidade não se reduz à circulação, mas envolve o acesso equitativo às oportunidades sociais, econômicas, culturais e de lazer que estruturam a vida nas cidades.

A mobilidade sustentável deve articular **três dimensões** complementares:



SOCIAL

assegurar que todos, independentemente de idade, gênero, renda ou condição física, tenham acesso a deslocamentos seguros;



AMBIENTAL

reduzir impactos negativos, como poluição do ar e emissão de gases de efeito estufa;



ECONÔMICA

garantir eficiência e racionalidade na gestão dos recursos públicos e privados aplicados à mobilidade.

A segurança viária, enquanto componente essencial da saúde pública, transcende a simples prevenção de sinistros, sendo um reflexo da qualidade de vida urbana e da equidade social, é nesse sentido que Segurança Viária e Mobilidade Sustentável são conceitos relacionais. A educação para o trânsito, nesse contexto, emerge como uma estratégia pedagógica transformadora, fundamentada na promoção de valores como respeito, solidariedade e responsabilidade coletiva. Quando integrada ao cotidiano das comunidades, potencializa a autonomia dos indivíduos e fortalece a coesão social, aspectos fundamentais para a construção de ambientes urbanos seguros e saudáveis para diversos públicos.

Portanto, ao incorporar a educação para o trânsito como eixo estruturante das políticas públicas municipais, é possível não apenas reduzir a incidência de sinistros, mas também promover uma cultura de paz, cidadania e saúde coletiva, alinhando-se aos princípios da Agenda 2030 e aos compromissos assumidos pelo Brasil na Década de Ações pela Segurança no Trânsito.

Como sublinha Vasconcellos (2014), pensar mobilidade sustentável implica não apenas ampliar a oferta de transportes coletivos e ativos (como a caminhada e o ciclismo), mas também transformar a lógica rodoviarista e motorizada que historicamente priorizou os automóveis em detrimento da coletividade.



SISTEMAS SEGUROS

No **campo da segurança viária**, o conceito de mobilidade sustentável se expande, pois nenhum sistema pode ser considerado sustentável se convive com altos índices de mortes e lesões. É nesse ponto que o diálogo com a **Educação para o Trânsito se torna imprescindível**. Por meio de processos formativos intencionais, a educação deve contribuir para consolidar uma cultura cidadã que reconheça o trânsito como espaço de convivência, cooperação e corresponsabilidade. Esse enfoque amplia a visão tradicional, que muitas vezes se restringe à transmissão de regras, para uma perspectiva crítica, reflexiva e emancipatória.

2.2 Segurança Viária como elemento de preservação de vidas e política intersetorial

A **segurança viária** deve ser compreendida como um elemento central da **saúde pública** e da **mobilidade urbana sustentável**, exigindo uma abordagem transversal que articule políticas de educação, mobilidade, saúde, segurança e planejamento urbano. Nesse contexto, o **PSV- SP** e **PNATRANS** (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito) funcionam como referência estratégica, estabelecendo metas graduais de redução de óbitos e lesões, alinhadas à perspectiva da **Visão Zero**, segundo a qual nenhuma morte no trânsito é aceitável. A atuação municipal, portanto, não deve se limitar à fiscalização ou à aplicação de regras de trânsito, mas integrar-se a programas e instrumentos nacionais e estaduais, promovendo ações coordenadas e baseadas em evidências.

A construção de cidades mais seguras, sustentáveis e saudáveis depende da implementação de **políticas públicas intersetoriais e integradas**, capazes de articular diferentes áreas do poder público — como saúde, educação, transporte, meio ambiente e urbanismo — em torno de objetivos comuns.

Nesse contexto, a **Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde**, elaborada pela Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS/OMS), surge como uma referência estratégica para orientar gestores públicos na integração entre mobilidade, segurança viária e promoção da saúde. O documento parte da premissa de que

políticas eficazes de mobilidade devem priorizar a mobilidade ativa, a redução de velocidades urbanas e o redesenho dos espaços públicos, sempre vinculando essas ações à melhoria da qualidade de vida e à equidade social. Com base em evidências e experiências internacionais, a Agenda apresenta cinco objetivos estratégicos e dezoito linhas de ação, destacando a educação como eixo estruturante para a mudança cultural e comportamental necessária à segurança no trânsito.

Ao integrar esses conceitos em políticas municipais e aderir ao SISTRAN-SP, os **municípios fortalecem a capacidade de salvar vidas, reduzir desigualdades e consolidar cidades mais humanas, seguras e inclusivas**, alinhando-se aos compromissos da Agenda 2030 e aos princípios da saúde pública.

Conceitos fundamentais



POLÍTICA INTERSETORIAL

integração de diferentes setores da administração pública para planejar, executar e monitorar ações que reduzam sinistros e promovam a saúde coletiva;



MOBILIDADE URBANA SEGURA E SUSTENTÁVEL

direito social que garante deslocamentos acessíveis, eficientes e ambientalmente responsáveis, considerando dimensões social, ambiental e econômica;



EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

processo formativo intencional que promove valores de cidadania, corresponsabilidade e respeito à vida, indo além da mera transmissão de regras;



SISTEMA SEGURO

conjunto de princípios que orienta o planejamento e a operação do trânsito de forma a minimizar lesões graves e mortes;



VISÃO ZERO

abordagem internacional que considera inaceitáveis as mortes e lesões graves no trânsito, defendendo prevenção sistemática e design seguro das vias.

2.3 Educação para o Trânsito como política pública, não como ação isolada

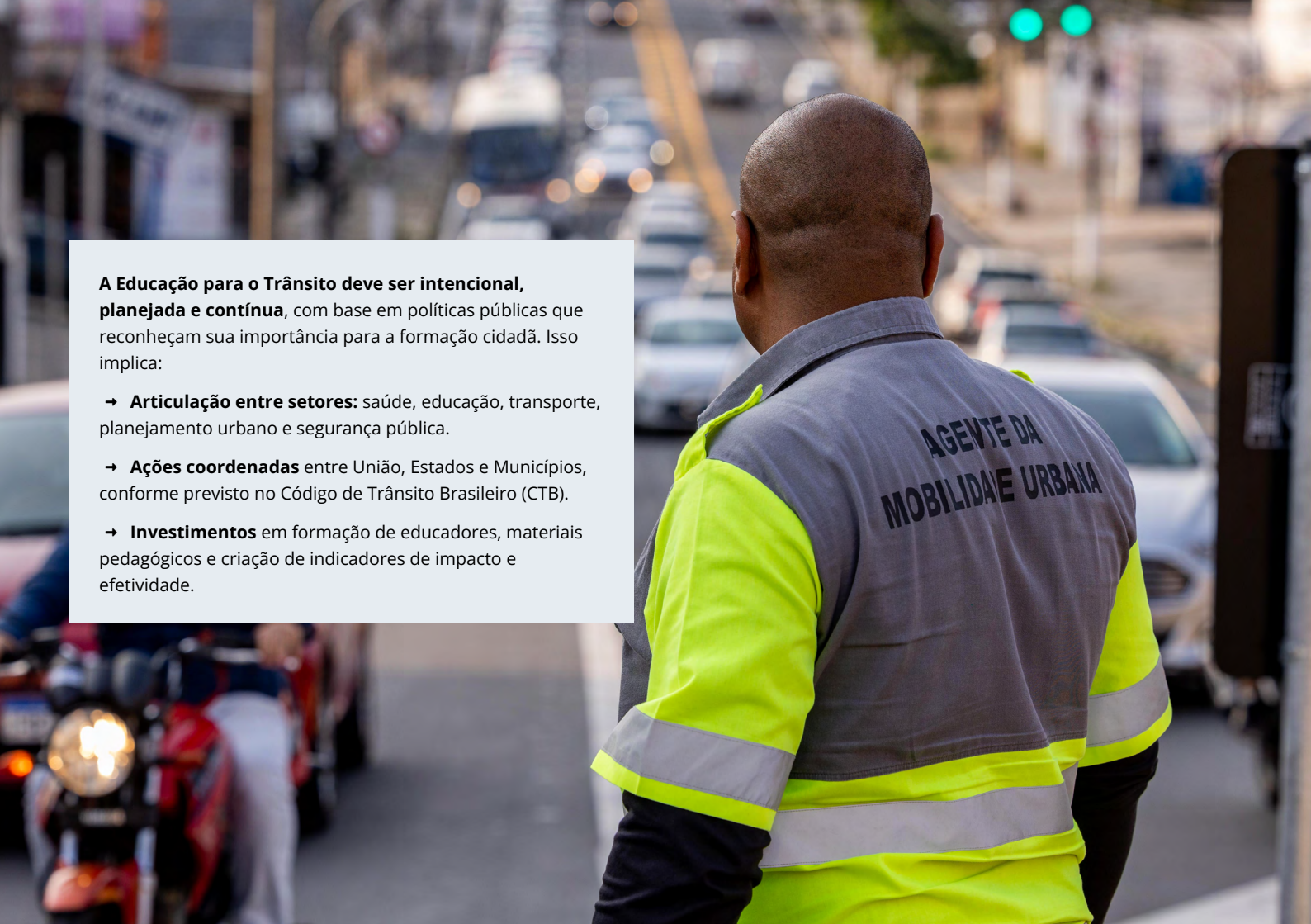
Historicamente, a Educação para o Trânsito, no Brasil, passou por uma profunda **transição conceitual**: do enfoque primordialmente informativo, punitivo ou de campanha pontual para uma **abordagem mais ampla, pedagógica e contínua, centrada na formação de cidadãos**. Na década de 1990, marcaram presença no cenário nacional diversas iniciativas que buscavam sensibilizar por meio de televisão e esquetes sobre comportamento, sinalização e perigos viários.

A partir da promulgação do **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, instituído pela Lei Federal nº 9.503 de 1997, intensificou-se a institucionalização de campanhas, bem como da Semana Nacional de Trânsito (desde 1994), com temas anuais definidos pelo CONTRAN, que começaram a enfatizar valores de cidadania, responsabilidade individual e convivência social no trânsito. Com o passar dos anos, e especialmente no contexto da **Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU (2011-2020)**, houve uma **gradativa mudança**: campanhas deixaram de ser vistas apenas como alertas ou refrões legais, passando a **incorporar avaliações de impacto, participação comunitária, educação escolar formal e intersetorialidade** entre saúde, mobilidade urbana, educação e segurança pública.

A **Constituição Federal (Art. 23, XII)** estabelece como **competência comum dos entes federativos** a implantação de políticas de educação para a segurança no trânsito. O CTB (Art. 74) reforça que a Educação para o Trânsito é direito de todos e dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. A **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)** também reconhece o **tema** como **transversal e essencial à formação cidadã**.

A **educação para o trânsito** deve ser compreendida, portanto, como **parte integrante** da gestão pública voltada à mobilidade urbana, segurança viária e cidadania. Não se trata de uma ação pontual ou isolada, mas de uma **estratégia contínua e intersetorial**, que exige **planejamento, articulação** entre diferentes esferas de governo e envolvimento da sociedade civil.

A Organização das Nações Unidas (ONU), ao instituir a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011–2020), reconheceu a **educação** como um dos cinco **pilares fundamentais** para a redução de mortes e lesões no trânsito, ao lado da fiscalização, infraestrutura, segurança veicular e saúde.



A Educação para o Trânsito deve ser **intencional, planejada e contínua**, com base em políticas públicas que reconheçam sua importância para a formação cidadã. Isso implica:

- **Articulação entre setores:** saúde, educação, transporte, planejamento urbano e segurança pública.
- **Ações coordenadas** entre União, Estados e Municípios, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
- **Investimentos** em formação de educadores, materiais pedagógicos e criação de indicadores de impacto e efetividade.

03

DIAGNÓSTICO MUNICIPAL

Este capítulo apresenta os **instrumentos de planejamento, monitoramento e avaliação** que sustentam a execução do programa Respeito à Vida nos municípios paulistas. Após a fundamentação conceitual sobre Educação para o Trânsito e segurança viária, avança-se para a dimensão operacional e estratégica, oferecendo metodologias e ferramentas que permitem transformar princípios em práticas concretas. Aqui serão destacados elementos como planos de ação municipais, indicadores de desempenho, metas de redução de sinistros, bem como processos de gestão intersetorial que garantem a coerência e a efetividade das políticas implementadas. O objetivo é apoiar gestores locais na construção de uma governança sólida, baseada em dados, evidências e resultados, assegurando que a preservação da vida no trânsito seja um compromisso permanente e mensurável.

3.1 Como mapear a realidade local

O ponto de partida para qualquer Plano de Educação para o Trânsito é a leitura precisa da realidade local. O diagnóstico municipal deve integrar informações quantitativas (dados) e qualitativas (observação de campo, percepções comunitárias), permitindo identificar vulnerabilidades, definir prioridades e orientar estratégias pedagógicas contextualizadas.

1 DADOS LOCAIS DE SINISTROS

→ Utilizar **fontes oficiais** como **Infosiga, Datasus, Polícia Militar, SAMU** e registros hospitalares para mapear ocorrências.

→ Priorizar a análise de **públicos vulneráveis**:

Crianças (pedestres ou passageiros).

Idosos (pedestres com maior fragilidade física e mais propensos a atropelamentos).

Ciclistas (alta exposição ao risco)

Motociclistas (alta exposição ao risco e representatividade nas estatísticas de mortalidade).

→ **Identificar locais críticos**: cruzamentos perigosos, vias de maior velocidade, áreas próximas a escolas, hospitais e terminais de transporte.

2 COMPORTAMENTOS DE RISCO

Realizar inspeções em campo e registros sistemáticos sobre condutas que elevam o risco viário, com base nos fatores de risco prioritários definidos pela Organização Mundial da Saúde (OMS). **Devem ser observados**, entre outros:

→ **Excesso de velocidade**, especialmente em áreas urbanas, escolares e de grande circulação de pedestres.

→ **Combinação de álcool e direção**, identificada como uma das principais causas de sinistros fatais.

→ **Uso de celular** ao volante ou durante a condução de motocicletas, que reduz a atenção e o tempo de reação.

→ **Avanço de sinal vermelho** e desrespeito às normas de prioridade.

→ **Falta de uso de cinto de segurança e capacete**, bem como **dispositivos de retenção infantil**.



→ **Travessia irregular de pedestres** ou em locais sem sinalização adequada.

→ **Transporte irregular de crianças** ou múltiplos passageiros em motocicletas.

Esses indicadores ou parâmetros permitem **relacionar comportamentos** concretos da população local aos fatores de risco reconhecidos internacionalmente, possibilitando o planejamento de campanhas educativas, fiscalizações orientativas e intervenções de engenharia voltadas à prevenção de sinistros e à **promoção de uma cultura de segurança viária baseada em evidências**.



3 ESCUTA SOCIAL E PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

- Aplicar questionários e rodas de conversa com moradores, professores, comerciantes e lideranças comunitárias.
- Recolher percepções sobre insegurança no trânsito, pontos críticos e sugestões de melhoria.
- Promover a corresponsabilidade da população na construção de soluções.

4 INTEGRAÇÃO INTERSETORIAL

A segurança viária depende da articulação entre diferentes setores e áreas de atuação do poder público. Conectar dados, percepções e práticas das políticas de educação, saúde, mobilidade urbana e segurança pública é fundamental para que as ações de trânsito deixem de ser iniciativas isoladas e se transformem em estratégias coordenadas de proteção à vida.

A integração deve contemplar os três “E” da segurança viária — Engenharia, Esforço Legal e Educação —, pilares complementares que, quando atuam de forma convergente, produzem resultados consistentes. A Engenharia contribui com soluções estruturais e de desenho urbano seguro; o Esforço Legal assegura a aplicação das normas e a coerência da fiscalização; e a Educação forma valores, atitudes e comportamentos voltados à convivência responsável no trânsito.

Para fortalecer essa abordagem, recomenda-se a criação de mecanismos permanentes de cooperação entre

secretarias, órgãos técnicos e instituições locais, permitindo o compartilhamento de dados, a análise conjunta de indicadores e o desenvolvimento de campanhas e projetos integrados. Parcerias com escolas municipais, universidades e organizações sociais também potencializam o alcance das ações, legitimam os diagnósticos e consolidam uma cultura de corresponsabilidade na gestão da mobilidade.

→ Conectar os dados e percepções com políticas de educação, saúde, mobilidade urbana e segurança pública, evitando que a educação para o trânsito se restrinja a ações isoladas.

→ Incentivar parcerias com escolas municipais, universidades e organizações sociais para legitimar o diagnóstico e ampliar o alcance das análises.

→ Integrar e articular esforços de comunicação, fiscalização e educação no território.



5 PRODUTO DO DIAGNÓSTICO

- Elaborar um Relatório Municipal de Segurança Viária, com mapas, gráficos e síntese das vulnerabilidades locais.
- Elaborar um portfólio com as Ações Educacionais desenvolvidas pelo município.
- Esse documento será a base para a definição de metas educativas, campanhas direcionadas e monitoramento de resultados.

3.2 Importância de ouvir a comunidade e as escolas

Além do mapeamento de dados, a construção de um diagnóstico municipal para ações de Educação para o Trânsito deve considerar a **escuta ativa** da comunidade e das escolas, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro. Ao envolver educadores, estudantes e moradores, os gestores municipais **fortalecem o vínculo entre políticas públicas e realidade local**, promovendo ações educativas mais eficazes e sustentáveis.

Ao envolver diretamente a comunidade e as escolas, torna-se possível aos gestores identificar os principais desafios locais,

Esse processo participativo fortalece o compromisso coletivo com a segurança viária e amplia o impacto das políticas públicas, promovendo um trânsito mais humano, seguro e sustentável.

compreender comportamentos e necessidades específicas e desenhar ações educativas mais alinhadas à realidade do território.

É importante que as **ações educativas estejam fundamentadas em dados confiáveis e contextualizados**. É indicativo que o planejamento pedagógico considere as diversidades culturais, os diferentes espaços geográficos e as relações interpessoais que ocorrem no território, reconhecendo que a realidade local é determinante para a efetividade das ações. Assim, o mapeamento territorial e a coleta de dados sobre comportamentos, riscos e infraestrutura são etapas essenciais para um diagnóstico que reflita as necessidades reais da população.

Ações educativas integradas ao projeto político-pedagógico das instituições de ensino, promovendo valores como ética, cidadania, respeito à vida, empatia e convivência no espaço público, contribui para a formação de sujeitos críticos e conscientes, capazes de compreender seu papel na construção de uma mobilidade mais segura, humana e sustentável. Uma Educação para o Trânsito intersetorial e participativa, que envolve não apenas as escolas, mas também as famílias e a comunidade, amplia o alcance das políticas de trânsito, permitindo que secretarias de educação, saúde, mobilidade, transporte e segurança atuem de forma coordenada, fortalecendo a cultura de paz e segurança viária desde a infância.

O CTB e a garantia do direito fundamental de participação da sociedade

→ O **§1º do Art. 12** determina que propostas de normas devem passar por consulta pública, garantindo que a população tenha voz nos processos decisórios.

→ **Art. 72** do CTB assegura a todo cidadão o direito de solicitar medidas e sugerir alterações relacionadas ao trânsito.

→ **Art. 73** reforça que as informações devem ser amplamente divulgadas para promover a participação da sociedade.

Mais do que levantar números, trata-se de entender a vida que se desenrola nas ruas, as percepções de segurança, os trajetos escolares, os horários de maior fluxo e os desafios enfrentados por grupos mais vulneráveis, como crianças, idosos e pessoas com deficiência. Isso exige um olhar sensível e comprometido com a escuta ativa e respeitosa de todas as vozes do território.

Portanto, este guia propõe-se como uma referência prática e pedagógica para orientar municípios na elaboração de diagnósticos participativos, apoiados em dados locais e na escuta qualificada da população. A intenção é apoiar gestores públicos — de diversas

Ouvir quem convive diariamente com os desafios do trânsito — seja como pedestre, ciclista, passageiro ou condutor — é essencial para identificar os reais problemas e oportunidades do território

áreas e secretarias — na construção de estratégias integradas que coloquem a Educação para o Trânsito no centro das políticas de mobilidade, segurança e bem-estar social. A Educação para o Trânsito, quando bem planejada e compartilhada, tem o poder de transformar comportamentos, salvar vidas e fortalecer a cidadania desde os primeiros anos de vida.



FIQUE DE OLHO

Ao escutar, atente-se também para os fundamentos da LGPD

PRINCÍPIOS ORIENTADORES DOS PROCESSOS DE ESCUTA

- **Inclusão:** garantir o acesso e a participação de todos, respeitando as diferenças e eliminando barreiras.
- **Diversidade:** valorizar a pluralidade cultural, social e individual como elemento essencial para a aprendizagem.
- **Transparência:** garantir clareza nos processos, decisões e informações, fortalecendo a confiança.
- **Respeito à liberdade e à privacidade:** proteger dados e informações pessoais, garantindo a autonomia individual.
- **Proteção:** zelar pela segurança física, emocional e digital de todos os envolvidos.
- **Flexibilidade:** adaptar práticas e estratégias às necessidades e contextos específicos.

→ **Comprometimento com a perspectiva e protagonismo:** reconhecer e fortalecer a participação ativa de estudantes, professores e comunidades.

→ **Autonomia pedagógica dos contextos:** respeitar a liberdade de ensinar e aprender, bem como as escolhas pedagógicas fundamentadas em evidências seguras.

FUNDAMENTOS DA LGPD

- O respeito à privacidade;
- A autodeterminação informativa: o direito de cada pessoa de controlar o uso de seus próprios dados;
- A liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;
- A inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;
- O desenvolvimento econômico, tecnológico e da inovação, promovendo o uso ético e responsável dos dados.



04

PLANEJAMENTO DAS AÇÕES EDUCATIVAS

4.1 Definição de objetivos e desenho de um Plano de ação

Após o diagnóstico municipal, realizado a partir de dados confiáveis e processos participativos, o passo seguinte é a elaboração de um **Plano de Ação em Educação para o Trânsito**. Esse plano deve traduzir os principais desafios identificados em objetivos claros, estabelecendo metas de curto, médio e longo prazo. Ao fazer isso, o município garante que suas iniciativas educativas estejam alinhadas a uma visão estratégica e não se limitem a ações pontuais.

A definição de objetivos precisa considerar as especificidades locais, mas também manter coerência com diretrizes mais amplas, como o PSV-SP e PNATRANS, o Sistema Seguro e a Visão Zero. Dessa forma, cada ação municipal se conecta a um esforço maior de preservação da vida. O desenho do plano também deve prever diferentes frentes de atuação, que serão detalhadas no capítulo seguinte: desde a escolha do público-alvo até as metodologias mais adequadas para alcançar cada segmento da sociedade.

Um Plano de Ação bem estruturado fortalece a capacidade do município de gerir recursos, articular parcerias e dar continuidade às políticas. Ele funciona como um guia prático para orientar gestores, técnicos e parceiros locais sobre o que fazer, quando fazer e quais resultados esperar.

4.2 Articulação e Integração

A articulação com diferentes secretarias e setores é fundamental para garantia da capilaridade e eficácia das Ações Educativas no território. Nenhum plano educativo para trânsito será sustentável se for implementado isoladamente.

- **Educação:** inserção de conteúdos permanentes no currículo, formação de professores, atividades extracurriculares;
- **Saúde:** registros de vítimas, ações de prevenção, atenção a vítimas de trânsito, integração com campanhas de saúde pública e processos de educação em saúde;
- **Transportes/Mobilidade:** planejamento e execução de infraestrutura viária segura, mobilidade ativa, transporte público;
- **Segurança Pública/Trânsito:** fiscalização, engenharia de tráfego, monitoramento de comportamento de condutores;
- **Cultura/Participação Social:** mobilização de comunidades, cultura de paz no trânsito, envolvimento de ONGs, associações civis, prêmios estudantis.

Além disso, convênios com organizações universitárias para pesquisa acadêmica ajudam a trazer imparcialidade, solidificação científica e engajamento de novos atores sociais. A celebração de convênios com instituições de ensino superior, e centros de pesquisa e terceiro setor configura uma estratégia fundamental para fortalecer a Educação para o Trânsito. Essas parcerias permitem que as ações municipais sejam respaldadas por evidências científicas, garantindo maior imparcialidade e legitimidade, assim como podem promover mais adesão e engajamento das comunidades universitárias em questões relacionadas ao trânsito e a Segurança Viária.

A produção de estudos independentes e avaliações de impacto favorecem a melhoria contínua das iniciativas, evitando decisões baseadas apenas em percepções ou pressões políticas. Outro benefício é o engajamento de estudantes e pesquisadores, que podem atuar em projetos de extensão universitária, estágios supervisionados e pesquisas aplicadas, ampliando o alcance das políticas públicas locais.



COMO A EPT DO DETRAN-SP PODE APOIAR SEU MUNICÍPIO?

- Curadoria de materiais educativos;
- Cursos de Formação Continuada para Professores da Educação Básica;
- Ações Educativas impactantes no território em conjunto com as superintendências do DETRAN-SP;
- Apoio técnico na construção de Ações e Políticas transversais junto das secretarias que compõem o governo.

PROJETOS E PROGRAMAS

→ **Programa Jovem Mobilizado:** voltado para mobilização de jovens do Ensino Médio em questões relacionadas ao trânsito e mobilidade.

→ **Conexão DNIT:** voltado para formação continuada de professores da Educação Básica e oferta de materiais didáticos digitais.

Além destes, outros projetos podem ser acrescentados de acordo com o estabelecimento de novas parcerias.

4.3 Calendário anual integrado

O planejamento estratégico das ações de Educação para o Trânsito exige não apenas definição de objetivos, mas também organização temporal das atividades. Nesse sentido, a construção de um calendário anual integrado é fundamental para dar coerência e continuidade às iniciativas, evitando ações isoladas e sem impacto cumulativo.

Além de organizar o tempo, o cronograma amplia a capacidade de gestão e monitoramento do município. Ele contribui para uma aplicação mais eficiente dos recursos previstos no art. 320 do CTB, gera previsibilidade para parceiros locais e facilita a avaliação dos resultados. Outro aspecto essencial é que o cronograma deve ser construído de forma intersetorial e participativa, envolvendo secretarias de Educação, Saúde, Mobilidade, Comunicação e outras áreas estratégicas. Essa integração assegura maior alcance, conecta as ações a campanhas de relevância nacional, como a Semana Nacional de Trânsito, e adapta as iniciativas às especificidades locais.

Um calendário bem estruturado permite articular campanhas, projetos escolares, capacitações e mobilizações comunitárias ao longo do ano, garantindo que cada atividade se complemente e reforce mutuamente.



FIQUE DE OLHO

Ao elaborar o plano de ação, inclua um **calendário anual de atividades educativas**, conectando campanhas e projetos locais às datas nacionais (como a Semana Nacional de Trânsito) e às situações críticas do município (ex.: períodos de maior incidência de sinistros).



05

PÚBLICO-ALVO E ESTRATÉGIAS

A definição dos públicos-alvo para ações educativas de trânsito está diretamente relacionada à vulnerabilidade desses grupos e ao potencial de transformação cultural a longo prazo. Crianças são priorizadas por estarem em fase de formação de valores e comportamentos, sendo a educação uma estratégia eficaz para consolidar hábitos seguros desde cedo. Adolescentes e jovens, especialmente entre 15 e 29 anos, representam uma das faixas etárias com maior número de afetados em sinistros de trânsito no estado de São Paulo, segundo o Infosiga, o que torna urgente a abordagem educativa voltada à conscientização e protagonismo social. Adultos e trabalhadores, por sua presença constante no trânsito e influência familiar, são estratégicos para ações em ambientes corporativos e serviços públicos, promovendo mudanças coletivas. Idosos, por sua fragilidade física e desafios de mobilidade, requerem programas específicos de acessibilidade e segurança viária. Já motociclistas e ciclistas figuram entre os usuários de modais mais letais no estado: segundo Infosiga, em 2024, os motociclistas representaram cerca de 32% das vítimas fatais em sinistros no estado de São Paulo (DETRAN-SP/Infosiga, 2025), o que demanda ações específicas de segurança e convivência. A abordagem segmentada permite não apenas a redução imediata de riscos, mas também a construção de uma cultura de paz no trânsito a longo prazo, conforme os objetivos do Programa Respeito à Vida do DETRAN-SP.



Cuidar das crianças é cuidar da cidade — e da vida que nela circula

→ Planejar a cidade a partir da altura de uma criança pequena é adotar um **olhar mais humano e inclusivo sobre o trânsito e os espaços públicos**. Essa visão valoriza o papel da criança e do cuidador, inspira soluções urbanas mais seguras e reforça a ideia de que cidades boas para as crianças são cidades melhores para todos.

5.1 Cidades Educadoras

O diálogo com as famílias e cuidadores é parte fundamental da Educação para o Trânsito. Ao envolver pais, responsáveis e demais adultos de referência, cria-se uma rede de corresponsabilidade que amplia o alcance das ações educativas e reforça comportamentos seguros também fora da escola. As famílias, ao compreenderem e reforçarem os valores trabalhados com as crianças — como empatia, atenção e respeito —, tornam-se parceiras na formação cidadã e contribuem para transformar o aprendizado em prática cotidiana. Esse vínculo fortalece a relação entre escola, comunidade e poder público, elementos centrais para consolidar uma cultura de segurança viária sustentável.

Da mesma forma, é essencial reconhecer a relação entre a criança, o cuidador e o espaço urbano. Cidades planejadas a partir da perspectiva da primeira infância — como propõe o Urban95 — oferecem ambientes mais seguros, acessíveis e acolhedores para todos. Essa abordagem reforça os princípios do Sistema Seguro e contribui para o desenvolvimento de cidades sustentáveis, saudáveis e resilientes, nas quais o ambiente urbano também educa e protege.

A avaliação dessas ações deve ser formativa e contínua, considerando o envolvimento das crianças, a apropriação dos conteúdos e a capacidade de aplicar os conhecimentos em situações reais. Registros fotográficos, relatos dos educadores e produções das crianças podem ser utilizados como evidências do impacto das atividades e de sua contribuição para uma mobilidade mais humana.

5.2 Como o ser humano aprende?

A aprendizagem humana é um processo ativo e dinâmico, no qual emoção, cognição e experiência se entrelaçam de forma contínua. Evidencia-se, assim, que aprender é um fenômeno simultaneamente biológico e relacional, que envolve atenção, memória, emoção e recompensa — processos mediados por redes neurais que se fortalecem na interação social. Dimensões cognitivas, motoras e sensoriais são parte intrínseca da aprendizagem e do desenvolvimento humano, contudo a aprendizagem também se relaciona diretamente com outras áreas e dimensões sociais e culturais. Nesses termos, ambientes que despertam curiosidade, sentido e propósito favorecem conexões mais estáveis e aprendizagens mais duradouras. Vale destacar que, embora a infância — compreendida do nascimento aos 14 anos — represente um período de intensos picos de desenvolvimento cognitivo e motor, a aprendizagem é um processo que se estende e se renova ao longo de toda a vida.

As grandes correntes teóricas ajudam a compreender essas dinâmicas. O behaviorismo enfatizou a importância do reforço; o cognitivismo, com Piaget e Bruner, destacou a organização mental e a descoberta; o socioconstrutivismo, com Vygotsky e Freire, revelou que aprender é também um ato de cultura e de diálogo.

COMO APRENDEMOS?

A Pirâmide de Aprendizagem de William Glasser



A chamada **Pirâmide de Aprendizagem de Glasser** sintetiza a ideia de que aprendemos mais quando participamos ativamente do processo educativo. Embora inspirada em modelos anteriores, como o Cone da Experiência de Edgar Dale, ela expressa os princípios da Teoria da Escolha de William Glasser, segundo a qual o aprendizado ocorre quando o sujeito se envolve de forma significativa e voluntária. Nessa perspectiva, quanto mais o adulto faz, explica e aplica o que aprende, maior é a retenção e a transferência do conhecimento, reforçando que a prática e a interação são dimensões centrais da aprendizagem efetiva.

Para Ausubel (2000), aprender de forma significativa exige relacionar o novo conteúdo ao que o aprendiz já sabe, processo que se consolida quando ele experimenta, testa e reorganiza conceitos pela ação.

Outros autores, como Gardner (1983) e Illeris (2009), defendem que as diversas formas de aprendizagem envolvem dimensões cognitivas, emocionais e sociais, sendo influenciadas tanto pelas inteligências múltiplas quanto pelas interações e motivações individuais. Nessa perspectiva, aprender é um processo ativo e integrado, no qual o sujeito mobiliza diferentes competências e significados em diálogo com o contexto. Assim, a aprendizagem

torna-se mais efetiva quando considera a diversidade de modos de pensar, sentir e agir, reconhecendo que cada pessoa constrói o conhecimento de maneira singular e relacional.

Nessas perspectivas, quanto mais o aprendiz faz, explica e aplica o que aprende, maior é a retenção e a transferência do conhecimento, reforçando que a prática, interação e subjetividade são dimensões centrais da aprendizagem efetiva. Essas perspectivas convergem para uma visão integrada: aprender é construir sentido o aplicando no mundo. No campo da educação para o trânsito, isso significa ir além da transmissão de regras — trata-se de desenvolver consciência, empatia e autorregulação.

O aprendizado, quando estimula tanto o cérebro quanto o coração, transforma comportamentos em compromissos éticos e faz da segurança viária um valor coletivo. Resulta desses pressupostos a necessidade de planejarmos e adequarmos nossas ações educativas aos diversos públicos que compõem o trânsito de nossas cidades.

CRIANÇAS

e o trabalho educativo

A **Educação para o Trânsito voltada à infância** é uma das estratégias **mais potentes para a formação de cidadãos conscientes** e responsáveis. A criança aprende por meio da curiosidade, da imaginação e do brincar — formas naturais de experimentar o mundo e compreender regras de convivência. Por isso, as ações educativas devem ser planejadas com metodologias lúdicas e participativas, que respeitem o modo como as crianças pensam, sentem e se desenvolvem.

Ao longo da história da Educação, diversos autores procuraram em suas investigações definir a natureza e função da aprendizagem dos humanos. Nessa esteira, diversas correntes teóricas, ainda hoje, disputam para avançar nessas discussões. Apesar das distinções conceituais, há consenso em torno da ideia de que a aprendizagem infantil é ativa e relacional, resultando das interações da criança com o ambiente, com os objetos culturais e com as outras pessoas — dimensões essenciais para que ela construa significados e desenvolva atitudes responsáveis também no trânsito.

O **brincar, os jogos e a contação de histórias** deixam de ser apenas momentos recreativos e passam a ser **ferramentas pedagógicas** para a construção de valores ligados ao cuidado, à empatia e ao respeito às normas de trânsito e ao convívio cidadão.

O **brincar simbólico** — quando a criança representa e recria situações do cotidiano — **favorece o desenvolvimento cognitivo,**

emocional e social, permitindo que ela compreenda o mundo à sua maneira. Ambientes que promovem a **autonomia, a cooperação e a experimentação** contribuem para o **aprendizado significativo** e para a construção de **comportamentos responsáveis no espaço público**.

A neurociência cognitiva reforça essas perspectivas ao demonstrar que **experiências lúdicas fortalecem áreas do cérebro** relacionadas à atenção, à memória e ao controle emocional. O ato de brincar estimula funções executivas — como planejamento, tomada de decisão e regulação de impulsos — que são essenciais para o desenvolvimento integral e para a aprendizagem ao longo da vida.

Nesse contexto, a **Educação para o Trânsito se articula ao conceito de Cidade Educadora, que reconhece o território urbano como espaço de aprendizagem, convivência e cidadania**.

As ruas, praças e calçadas tornam-se extensões do ambiente educativo, onde se aprende a respeitar o outro, compartilhar o espaço e compreender o papel das regras na vida coletiva. De forma complementar, a noção de território educador destaca que toda a comunidade — famílias, escolas, poder público e organizações locais — é corresponsável pela formação cidadã e pela construção de uma cultura de segurança viária.

Com base nesses princípios, recomenda-se que as ações educativas



voltadas às crianças sejam integradas às práticas pedagógicas do currículo municipal, desenvolvidas em parceria com escolas e comunidades. Entre as possibilidades estão circuitos de trânsito infantil, oficinas de sinalização com materiais recicláveis, teatro de fantoches, jogos educativos presenciais ou digitais, quizzes e contação de histórias que abordem situações cotidianas do trânsito. Essas experiências lúdicas tornam o aprendizado mais significativo e ajudam a construir, desde cedo, uma cultura de respeito e preservação da vida.

Por que trabalhar Educação para o Trânsito na infância?

- **Forma cidadãos desde cedo:** a infância é o momento mais favorável para consolidar valores de empatia, cuidado e respeito às regras.
- **Promove aprendizagens significativas:** o brincar e a ludicidade tornam o aprendizado mais acessível e duradouro, estimulando curiosidade e autonomia.
- **Desenvolve habilidades para a vida:** fortalecem atenção, memória, autorregulação e capacidade de tomada de decisão.
- **Integra escola, família e comunidade:** ações educativas no trânsito fortalecem o vínculo entre o ambiente escolar e o território onde a criança vive.
- **Transforma o território em espaço educativo:** ao levar a Educação para o Trânsito para ruas, praças e outros espaços públicos, a aprendizagem ganha sentido e concretude. A criança reconhece no cotidiano os princípios de segurança, respeito e cuidado com o outro, compreendendo que o trânsito é um campo de convivência e corresponsabilidade social

De uma perspectiva curricular, a orientação é que a Educação para o Trânsito seja trabalhada de forma interdisciplinar e transversal aos componentes curriculares, tal como preconiza a Base Nacional Comum Curricular (BNCC). Isso significa inseri-la na perspectiva do desenvolvimento das competências gerais, especialmente:

- **Responsabilidade e cidadania** (Competência Geral 10), ao estimular atitudes de respeito às normas coletivas, empatia e cuidado com a vida no espaço público;
- **Autoconhecimento e autocuidado** (Competência Geral 8), ao favorecer práticas relacionadas à segurança pessoal e ao reconhecimento dos riscos no trânsito;
- **Cultura digital e pensamento crítico** (Competências Gerais 5 e 7), por meio de jogos digitais, quizzes e atividades interativas que convidem à análise crítica de situações reais do cotidiano;
- **Trabalho e projeto de vida** (Competência Geral 6), ao mostrar a importância do trânsito seguro para a realização dos objetivos individuais e coletivos.

A BNCC também orienta que os temas contemporâneos transversais sejam tratados em articulação com os componentes curriculares. Nesse sentido, a educação para o trânsito dialoga com:

- **Língua Portuguesa**, por meio de leitura, produção de textos, histórias e dramatizações que problematizem situações do cotidiano urbano;
- **Matemática**, a partir da resolução de problemas relacionados a medidas, distâncias, tempo e probabilidades de risco no trânsito;
- **Ciências**, ao discutir corpo humano, movimento, energia e impactos dos acidentes sobre a saúde;
- **História e Geografia**, ao explorar a organização do espaço urbano, o direito à mobilidade e as transformações sociais associadas ao transporte;
- **Educação Física**, ao propor circuitos, jogos e simulações de situações de trânsito que desenvolvam coordenação, percepção espacial e cooperação;
- **Arte**, com produções criativas como cartazes, músicas, fantoches e encenações que expressem valores de respeito e cuidado.

Assim, a Educação para o Trânsito, ao ser planejada em consonância com a BNCC, deve contribuir para a formação integral dos estudantes, articulando dimensões cognitivas, socioemocionais e éticas, e promovendo aprendizagens significativas que ultrapassem a dimensão informativa, tornando-se práticas sociais e culturais no cotidiano escolar e comunitário. Essas atividades podem ocorrer em ambientes escolares, comunitários ou públicos, com o apoio de educadores, agentes de trânsito e familiares. A criança deve ser vista como protagonista do processo educativo, e as ações devem promover experiências significativas que envolvam o corpo, a mente e as emoções.

JUVENTUDES e o trabalho educativo

A Educação para o Trânsito voltada a adolescentes e jovens é uma ação estratégica, pois contribui diretamente para a formação de cidadãos conscientes, críticos e responsáveis. Essa faixa etária é marcada por transformações cognitivas, emocionais e sociais. Por isso, é fundamental que as ações educativas sejam planejadas com metodologias que dialoguem com seus interesses, linguagens e formas de expressão. Dessa maneira, estratégias como palestras interativas, uso de redes sociais e vivências imersivas tornam-se ferramentas eficazes para promover o engajamento e a aprendizagem significativa.

Em primeiro lugar, as palestras, quando bem conduzidas, permitem a troca de experiências, a reflexão crítica e o esclarecimento de dúvidas. Além disso, podem ser ministradas por especialistas, agentes de autoridades de trânsito ou jovens protagonistas, o que favorece a identificação e o envolvimento do público. Ademais, é importante que os temas abordem não apenas as normas de trânsito, mas também questões como empatia, cidadania, prevenção de sinistros e responsabilidade coletiva. Por conseguinte, as palestras deixam de ser meramente expositivas e passam a ser espaços de construção de conhecimento e transformação de atitudes.

Por outro lado, as redes sociais são espaços de comunicação e influência amplamente utilizados por adolescentes e jovens. Portanto, o uso de hashtags, enquetes e comentários permite a participação ativa dos jovens, fortalecendo o senso de

pertencimento e colaboração. Ou seja, as redes sociais não apenas informam, como também envolvem e mobilizam.

Do mesmo modo, as vivências imersivas, como simulações, oficinas práticas e experiências sensoriais, também são estratégias poderosas, pois permitem que os jovens vivenciem situações reais de forma segura e reflexiva. Simuladores de direção, atividades com óculos de realidade virtual e encenações de sinistros são exemplos de ações que sensibilizam e promovem a mudança de comportamento. Além de impactantes, essas experiências favorecem a empatia e a compreensão das consequências das atitudes no trânsito. Logo, ao experimentar, o jovem aprende com mais profundidade e desenvolve consciência crítica.

Em síntese, ao integrar palestras, redes sociais e vivências imersivas, os municípios podem desenvolver ações educativas mais eficazes e alinhadas às necessidades dos adolescentes e jovens. No âmbito da Educação Formal, ações educativas no Ensino Médio devem estar ancoradas na perspectiva proposta pela BNCC. É essencial, portanto, que essas estratégias sejam planejadas com base em princípios pedagógicos, respeitando a diversidade, a autonomia e o protagonismo juvenil. Assim, a Educação para o Trânsito deixa de ser apenas informativa e passa a ser transformadora, contribuindo para a construção de uma cultura de paz, respeito e segurança nas vias públicas.



Fluxo simplificado de Implementação Ações Educativas na Educação Básica

Ao aderir ao **Programa Respeito à Vida**, o município passa a contar com o apoio técnico e pedagógico da **Escola Pública de Trânsito (EPT)**, que disponibiliza **materiais educativos, formações, mentorias e orientações práticas para planejar e executar ações** de Educação para o Trânsito voltadas às crianças. Essa parceria permite que as prefeituras implementem projetos educativos de forma **estruturada, participativa e sustentável**, integrando escolas, famílias e comunidades no fortalecimento da cultura de segurança viária.

Essas **ações devem dialogar com o currículo municipal** e com as **competências gerais da BNCC**, especialmente as que tratam da **responsabilidade e cidadania, autoconhecimento e autocuidado, pensamento crítico e trabalho e projeto de vida**, assegurando uma **abordagem transversal e interdisciplinar**. Assim, a Educação para o Trânsito passa a ser parte do desenvolvimento integral dos estudantes, conectando saberes e atitudes no cotidiano escolar e comunitário.

Diagnosticar e planejar

- ☐ Identifique escolas, comunidades e áreas de risco prioritárias.
- ☐ Levante dados sobre sinistros e comportamentos no entorno escolar.
- ☐ Defina objetivos claros (ex.: travessia segura, uso do cinto, respeito à faixa de pedestres).

Buscar apoio e materiais

- ☐ Solicite suporte à Escola Pública de Trânsito, que oferece mentorias, oficinas e materiais pedagógicos validados.
- ☐ Utilize os conteúdos e ferramentas disponibilizados pelo Programa Respeito à Vida, em versões digitais ou impressas.

Mobilizar escolas e parceiros locais

- ☐ Envolver professores, gestores escolares, famílias, agentes de trânsito e unidades de saúde.
- ☐ Promova reuniões rápidas de alinhamento e distribuição de responsabilidades.

Desenvolver as ações educativas

Realize atividades lúdicas e participativas, como:

- ☐ Circuitos de trânsito infantil;
- ☐ Contação de histórias e teatro de fantoches;
- ☐ Jogos, quizzes e desafios digitais;
- ☐ Oficinas de sinalização com materiais recicláveis.
- ☐ Relacione as ações ao cotidiano das crianças e jovens, considerando a realidade local e os objetivos de aprendizagem da BNCC.

Ampliar para o território

- ☐ Leve as atividades para ruas, praças e calçadas, transformando o território em espaço educativo.
- ☐ Envolver famílias e cuidadores em campanhas e eventos comunitários.

Monitorar e avaliar resultados

- ☐ Registre as atividades com fotos, vídeos e relatos.
- ☐ Utilize instrumentos simples de avaliação (questionários, observações, produções das crianças).
- ☐ Envie os resultados e boas práticas à Escola Pública de Trânsito, participando das mentorias e do acompanhamento técnico oferecidos pelo programa.



QUADRO RESUMO

COMPETÊNCIAS GERAIS DA BNCC RELACIONADAS À EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

| COMPETÊNCIA | COMO SE APLICA |
|---|---|
| Trabalho e projeto de vida | Desenvolver consciência sobre responsabilidade individual e coletiva no trânsito; planejar atitudes seguras no dia a dia. |
| Autoconhecimento e autocuidado | Reconhecer riscos, praticar hábitos de segurança e cuidar da própria integridade e da dos outros. |
| Empatia e cooperação | Respeitar regras, trabalhar em equipe, compreender o ponto de vista de pedestres, ciclistas e motoristas. |
| Responsabilidade e cidadania | Agir de forma ética, consciente e solidária, promovendo cultura de segurança viária e cuidado com o espaço público. |
| Cultura digital e pensamento crítico | Aplicar jogos, quizzes e simulações digitais para refletir sobre comportamentos de risco e soluções seguras. |

ADULTOS E TRABALHADORES

e o trabalho educativo

A Educação para o Trânsito voltada a adultos e trabalhadores constitui uma estratégia indispensável, pois esse público está diretamente inserido no cotidiano da mobilidade urbana, seja como condutores, ciclistas, pedestres ou passageiros. Além disso, adultos exercem papel central na socialização de crianças e jovens, sendo referência de comportamentos e valores. Dessa forma, trabalhar a conscientização desse grupo contribui tanto para a segurança imediata no trânsito quanto para a formação de uma cultura coletiva de responsabilidade.

No contexto corporativo, as ações de Educação para o Trânsito podem se desenvolver por meio de programas de educação continuada, palestras temáticas, oficinas práticas e campanhas internas que envolvam motoristas profissionais, equipes administrativas e demais trabalhadores. Empresas com frota de veículos, como transportadoras e serviços de logística, podem adotar programas de gestão de risco viário, voltados à prevenção de sinistros, à manutenção de veículos e ao fortalecimento da direção defensiva.

Nos serviços públicos, a realização de rodas de conversa, oficinas comunitárias e campanhas educativas em órgãos municipais, unidades de saúde e espaços de atendimento ao cidadão possibilita o alcance de uma população ampla e diversificada. Essas iniciativas devem dialogar com a realidade local, valorizando exemplos do cotidiano, estatísticas regionais e situações concretas que mobilizem o senso de responsabilidade social.

A BNCC, ao propor a formação integral do sujeito, orienta que a educação de jovens e adultos considere o protagonismo do estudante-trabalhador, respeitando sua experiência de vida, seus saberes prévios e suas necessidades específicas. Nesse sentido, a educação para o trânsito nesse público pode ser articulada às competências gerais de responsabilidade e cidadania, autoconhecimento e autocuidado e trabalho e projeto de vida, reforçando que a preservação da vida e da segurança viária são condições fundamentais para a realização dos projetos individuais e coletivos.

Em síntese, ao integrar práticas educativas no ambiente corporativo e nos serviços públicos, cria-se uma rede de corresponsabilidade que extrapola os limites da escola, alcançando adultos em diferentes espaços sociais e profissionais. Essa abordagem amplia o impacto das ações, fortalece a cultura de prevenção e contribui para a redução de sinistros, em consonância com as metas do PNATrans e do Programa Respeito à Vida.

IDOSOS e o trabalho educativo



A inclusão e incentivo contínuo para participação dos idosos em ações educativas no trânsito municipal é uma necessidade urgente, pois esse grupo representa uma parcela crescente da população e possui demandas específicas relacionadas à mobilidade, segurança e acessibilidade. À medida que o envelhecimento populacional avança, torna-se essencial que os municípios desenvolvam políticas públicas que garantam o direito de ir e vir e de acesso com dignidade e segurança para população com mais de 65 anos. Por isso, a acessibilidade no trânsito deve ser pensada de forma integrada, contemplando infraestrutura, sinalização, educação e sensibilização social, respeitando as especificidades de cada um dos públicos que compõem o espaço público. É importante enfatizar que acessibilidade não favorece apenas idosos ou pessoas com deficiência e/ ou mobilidade reduzida, mas todos os usuários das vias e dos espaços públicos.

Em primeiro lugar, é importante considerar que o envelhecimento traz alterações físicas, sensoriais e cognitivas que impactam diretamente a relação dos idosos com o espaço urbano. Por exemplo, a redução da acuidade visual, da audição, da velocidade de reação exige adaptações no ambiente viário. Além disso, muitos idosos enfrentam dificuldades de locomoção, o que torna fundamental a existência de calçadas niveladas, travessias elevadas bem-sinalizadas, tempo adequado nos semáforos e pontos de ônibus acessíveis. Ou seja, a acessibilidade não se limita à presença de rampas, mas também envolve a criação de um ambiente seguro

e acolhedor.

Por outro lado, é preciso reconhecer que a participação dos idosos no trânsito não se restringe ao papel de pedestres. Muitos continuam dirigindo, utilizando transporte público ou sendo passageiros em veículos particulares. Portanto, ações educativas voltadas para esse público devem ser planejadas com sensibilidade e respeito, promovendo a atualização de conhecimentos sobre normas de trânsito, uso de equipamentos de segurança e prevenção de sinistros. Ademais, campanhas de conscientização podem contribuir para combater o preconceito etário e valorizar a experiência dos idosos como agentes ativos na construção de um trânsito mais humano.

Do mesmo modo, é recomendável que os municípios promovam espaços de escuta e participação social, como fóruns, conselhos e oficinas temáticas, nos quais os idosos possam expressar suas necessidades e contribuir com propostas. Assim, fortalece-se o protagonismo desse grupo e amplia-se a efetividade das políticas públicas. Além disso, a articulação com instituições de saúde, assistência social e organizações da sociedade civil pode potencializar as ações e garantir uma abordagem intersetorial.

Em síntese, promover a acessibilidade no trânsito municipal para idosos é um compromisso com a cidadania, a justiça social e a qualidade de vida. Logo, ao investir em infraestrutura adequada, educação para o trânsito e escuta ativa, os municípios construirão

um ambiente urbano mais inclusivo, seguro e respeitoso para todas as gerações.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o envelhecimento ativo envolve saúde, participação e segurança. A acessibilidade no trânsito é um dos pilares dessa proposta, pois permite que os idosos continuem exercendo suas atividades cotidianas com autonomia e segurança. Além disso, a OMS recomenda que os ambientes urbanos sejam adaptados para reduzir barreiras físicas e sociais, promovendo a equidade e o bem-estar.



PEDESTRES, MOTOCICLISTAS E CICLISTAS

Populações vulnerabilizadas e o trabalho educativo

Pedestres, motociclistas e ciclistas configuram-se como **grupos especialmente vulneráveis no trânsito brasileiro**, concentrando altos índices de sinistros com óbitos ou lesões no trânsito, sobretudo nas áreas urbanas. Dados do **DATASUS**, do **PNATRANS** e do **Infosiga** indicam que os motociclistas representam a maior parte das vítimas fatais no trânsito, enquanto os ciclistas, embora em menor número, enfrentam **riscos significativos decorrentes da baixa proteção física** e da falta de **infraestrutura adequada** em muitas cidades.

As ações educativas voltadas a esses públicos devem contemplar tanto a **dimensão individual da autoproteção** quanto a **dimensão coletiva da convivência pacífica** entre diferentes modais.

No caso dos **pedestres**, o trabalho educativo deve priorizar o **desenvolvimento da atenção, da autorregulação e da percepção de risco**, especialmente entre crianças e idosos. Atividades como **simulações em espaços públicos, trilhas educativas de travessia segura, jogos sobre sinais e faixas de pedestre e campanhas de respeito à sinalização** são estratégias eficazes para promover comportamentos seguros. É essencial também envolver a **família e a comunidade escolar**, reforçando que a segurança do pedestre depende não apenas de sua conduta individual, mas também de um ambiente urbano acessível, sinalizado e inclusivo. A formação cidadã, nesse contexto, estimula o reconhecimento do espaço público como lugar de convivência e corresponsabilidade.

Para os **motociclistas**, destacam-se programas de formação em direção defensiva, oficinas de manutenção preventiva, palestras sobre o uso adequado de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) e campanhas de sensibilização que reforcem o respeito aos limites de velocidade e a proibição do uso de celular ao conduzir. É fundamental, ainda, envolver **empresas e plataformas de entrega**, promovendo **capacitações regulares e práticas de valorização do trabalhador motociclista**.

No caso dos **ciclistas**, as práticas educativas podem incluir a criação de **oficinas comunitárias de bicicleta, circuitos educativos** sobre regras de circulação e sinalização, além de atividades de orientação para o uso de equipamentos de segurança — como capacete, iluminação e sinalização noturna. Campanhas públicas devem enfatizar o **respeito mútuo entre ciclistas, pedestres e condutores de veículos motorizados**. Ações de caráter comunitário, como bicicletadas educativas e **projetos de urbanismo tático** para sinalização de ciclovias e ciclofaixas temporárias, também podem estimular maior consciência sobre o **direito ao espaço seguro de circulação**.

Na Educação Básica, a **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)** contribui para esse debate ao destacar a importância da **cultura da cidadania, da responsabilidade e do autocuidado**. Competências gerais como o exercício da empatia, o respeito à diversidade e a argumentação crítica podem orientar **ações pedagógicas**

interdisciplinares que problematizem a convivência entre diferentes meios de transporte e a responsabilidade compartilhada no trânsito. Trabalhar, desde a Educação Básica, temas como **mobilidade urbana sustentável, valorização da vida e respeito às diferentes formas de locomoção** é essencial para consolidar uma cultura de trânsito segura e inclusiva.

Por fim, ao integrar essas iniciativas a políticas **públicas estruturantes**, como o **Programa Respeito à Vida** e o **PNATRANS**, cria-se um campo fértil para que a **Educação para o Trânsito dialogue com o planejamento urbano, a saúde pública e a sustentabilidade**, ampliando o impacto e a eficácia das ações voltadas a pedestres, motociclistas e ciclistas.

Fluxo Simplificado de Implementação Ações Educativas para Adultos, Motoristas, Pedestres, Ciclistas e Idosos

Ao aderir ao **Programa Respeito à Vida**, o município passa a contar com o apoio técnico e pedagógico da **Escola Pública de Trânsito (EPT)**, que disponibiliza **materiais educativos, formações, mentorias e orientações práticas para planejar e executar ações** de Educação para o Trânsito voltadas a diferentes públicos adultos: trabalhadores, motoristas, pedestres, ciclistas e idosos. Essa parceria permite que as prefeituras implementem projetos educativos de forma **estruturada, participativa e sustentável**, integrando empresas, órgãos públicos, organizações sociais e comunidades no fortalecimento da cultura de segurança viária.

A **customização das ações é essencial**: cada público possui necessidades e riscos específicos. Por exemplo: pedestres idosos demandam orientações sobre travessias seguras e mobilidade assistida; motoristas profissionais necessitam de treinamento em direção defensiva e gestão de risco; trabalhadores e ciclistas precisam de campanhas de prevenção contextualizadas ao cotidiano.

Diagnosticar e planejar

- ☐ Identifique públicos-alvo (condutores, pedestres idosos, ciclistas, trabalhadores de empresas e órgãos públicos) e áreas com maior risco de sinistros.
- ☐ Levante dados sobre sinistros, infrações e comportamentos de risco específicos para cada grupo.
- ☐ Defina objetivos claros e adaptados a cada público, por exemplo:
 - ☐ Redução de sinistros envolvendo pedestres idosos, ciclistas e condutores;
 - ☐ Respeito à sinalização, faixas de travessia e ciclovias;
 - ☐ Promoção de direção defensiva e compartilhamento seguro do espaço viário.

Buscar apoio e materiais

- ☐ Solicite suporte à Escola Pública de Trânsito, que oferece mentorias, oficinas e materiais pedagógicos adaptados a cada público.
- ☐ Utilize os conteúdos e ferramentas disponibilizados pelo Programa Respeito à Vida, em versões digitais ou impressas.

Mobilizar parceiros e instituições

- ☐ Envolve gestores, motoristas profissionais, trabalhadores, pedestres idosos, ciclistas e órgãos públicos.
- ☐ Estabeleça parcerias com empresas, sindicatos, associações de ciclistas, instituições de idosos e ONGs para fortalecer a implementação.
- ☐ Realize reuniões e diálogos rápidos para apresentação das metas e divisão de responsabilidades.

Desenvolver as ações educativas

- ☐ Promova atividades adaptadas a cada público, como:
 - ☐ Pedestres idosos: oficinas sobre travessias seguras, mobilidade assistida, prevenção de quedas;
 - ☐ Motoristas profissionais: treinamentos de direção defensiva, manutenção preventiva de veículos, gestão de riscos;
 - ☐ Trabalhadores em empresas: palestras, rodas de conversa, quizzes sobre comportamento seguro no trânsito;
 - ☐ Ciclistas: workshops de segurança ciclovitária, sinalização, uso de equipamentos de proteção;
 - ☐ Ações comunitárias: simulações de situações críticas, campanhas educativas, quizzes digitais.
- ☐ Relacione as ações ao cotidiano do público, respeitando suas necessidades e contextos específicos.

Ampliar para o território

- ☐ Realize campanhas educativas comunitárias em ruas, praças, ciclovias e arredores de empresas ou órgãos públicos.
- ☐ Envolver famílias, colegas de trabalho, pedestres e ciclistas para promover comportamentos seguros de forma coletiva.

Monitorar e avaliar resultados

- ☐ Registre participação, engajamento e feedback dos diferentes públicos.
- ☐ Utilize questionários, observações e indicadores de redução de comportamentos de risco específicos para cada grupo.
- ☐ Compartilhe resultados com a Escola Pública de Trânsito, participando das mentorias e acompanhamento técnico do programa, ajustando as ações conforme o impacto observado.



06

ORIENTAÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO NA EDUCAÇÃO BÁSICA MUNICIPAL

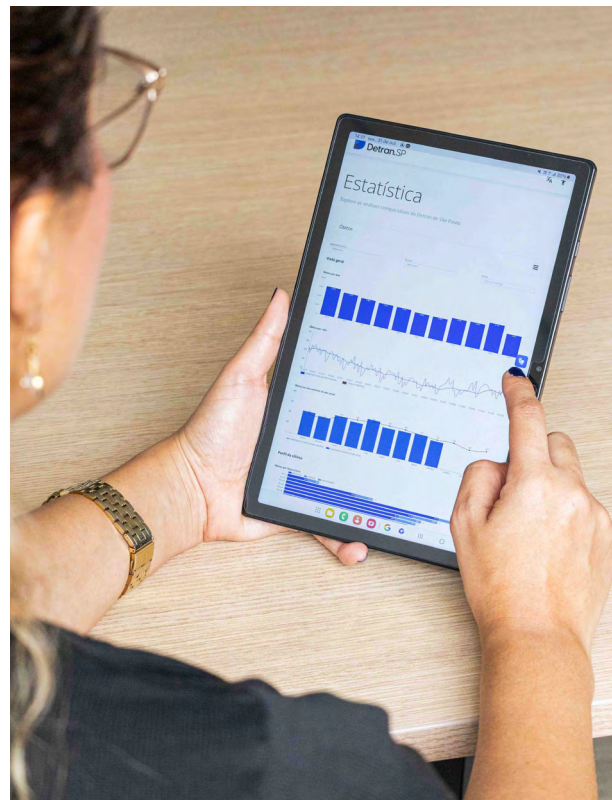
As orientações aqui apresentadas têm como objetivo apoiar a gestão municipal na estruturação de um ciclo contínuo de planejamento, execução, monitoramento e avaliação das ações de educação para o trânsito na rede de ensino. A organização em etapas busca garantir a clareza das responsabilidades institucionais, a articulação intersetorial e a efetiva inserção da temática no currículo escolar, em consonância com a **BNCC, o CTB e as diretrizes do PNATRANS e PSV- SP.**

| ETAPA | RESPONSÁVEL | DESCRIÇÃO | EXEMPLO |
|--------------|---|--|---|
| Planejamento | Gestão Municipal | Formalizar a adesão ao Programa e indicar equipe responsável. | Enviar termo de interesse e designar ponto focal. |
| Planejamento | Gestão Municipal | Articular secretarias municipais e sociedade civil. | Integrar Educação, Saúde e Mobilidade em projetos de segurança viária. |
| Execução | Diretorias de Ensino e escolas | Implementar ações educativas em consonância com o escopo do programa | Realizar oficinas em escolas e campanhas locais de conscientização. |
| Execução | Gestão Municipal | Acompanhar e avaliar os resultados das ações no território. | Utilizar dados do Infosiga para medir impacto das ações. |
| Avaliação | Conselhos Municipais de Educação e Comitê Local de Trânsito | Sistematizar informações, validar resultados e propor melhorias contínuas. | Realizar reuniões anuais de balanço com participação da comunidade escolar. |

07

AVALIAÇÃO E MONITORAMENTO

A avaliação e o monitoramento são etapas fundamentais para garantir a efetividade das ações de educação para o trânsito. A partir de indicadores, relatórios e pesquisas, é possível identificar avanços, desafios e redirecionar estratégias conforme a realidade local.



Indicadores de participação e impacto

Sugestões de indicadores: número de estudantes, professores e famílias participantes das ações; quantidade de escolas atendidas; redução de sinistros no entorno escolar; aumento no uso de equipamentos de segurança (como cinto e capacete); variação no nível de conhecimento e atitudes sobre segurança viária medida por testes ou questionários antes e depois das ações.

Parcerias com universidades e organizações do terceiro setor

Sugestões de indicadores: número de pesquisas, estudos de caso, projetos de extensão ou TCCs desenvolvidos; número de beneficiários diretos e indiretos das ações acadêmicas; quantidade de instituições parceiras; produção de relatórios, artigos ou materiais pedagógicos resultantes das pesquisas. As parcerias podem fomentar inovação pedagógica e fortalecer a produção de conhecimento científico sobre mobilidade segura.

Relatórios anuais de atividades

Sugestões de indicadores: número de ações realizadas no ano; volume de materiais educativos distribuídos; registro de boas práticas; desafios encontrados; recomendações para o ciclo seguinte. A publicação anual fortalece a transparência e orienta melhorias contínuas.



Feedback da comunidade escolar

Sugestões de indicadores: taxa de resposta aos questionários; nível de satisfação de estudantes, famílias e educadores; percepção de mudança de comportamento no trânsito; sugestões de aprimoramento apontadas pela comunidade. Esse retorno contribui para ajustar metodologias e ampliar o engajamento.

| ETAPA | RESPONSÁVEL | DESCRIÇÃO | EXEMPLO | INSTRUMENTOS DE APOIO |
|-----------------------------------|---|---|--|---|
| Definição de Indicadores | Gestão Municipal (SME) e Comitê Local de Trânsito | Estabelecer indicadores de participação, impacto e qualidade das ações. | Taxa de adesão das escolas, número de professores formados, redução de sinistros no entorno escolar. | Matriz de indicadores; Banco de dados municipal; Infosiga. |
| Coleta de Dados | Escolas, Diretorias de Ensino e SME | Registrar informações sobre atividades realizadas e público participante. | Aplicação de questionários a estudantes, famílias e professores. | Fichas de registro; Plataforma de monitoramento online. |
| Análise e Pesquisa | Universidades parceiras e SME | Realizar estudos qualitativos e quantitativos para medir impacto. | Relatórios de pesquisa com dados de percepção e mudança de comportamento. | Convênios com universidades; Trabalhos acadêmicos. |
| Devolutiva e Transparência | SME, Conselhos Municipais de Educação e Sociedade Civil | Apresentar os resultados para a comunidade e discutir melhorias. | Audiências públicas, seminários municipais, relatórios anuais. | Relatórios impressos e digitais; Painéis públicos de dados. |
| Aprimoramento contínuo | SME e Comitê Local de Trânsito | Redirecionar ações com base nas evidências coletadas. | Reformulação de projetos pedagógicos, novas parcerias intersetoriais. | Plano de ação revisado; Feedback da comunidade escolar. |

08

REFERÊNCIAS E MATERIAL DE APOIO

A efetiva implementação da Educação para o Trânsito na Educação Básica municipal exige não apenas práticas pedagógicas inovadoras, mas também sólida fundamentação normativa, técnica e científica. Por isso, este guia reúne um conjunto de **referências seguras e atualizadas**, que dialogam com os marcos legais nacionais e internacionais, bem como com materiais produzidos por órgãos governamentais e instituições de pesquisa.

A tabela a seguir sistematiza **leis, políticas públicas, relatórios internacionais e instrumentos pedagógicos**, servindo como fonte de consulta para gestores, educadores e pesquisadores. Seu objetivo é garantir que as ações desenvolvidas nos municípios estejam alinhadas às diretrizes da **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)**, ao **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)** e às metas estabelecidas pela **Agenda 2030 da ONU**, além de se articular diretamente com o **Programa Respeito à Vida (PRaVida)**, política estadual que integra dados do **Infosiga** e fomenta iniciativas de segurança viária.



8.1 Principais referências para promoção de ações educativas

Este guia consolida-se como uma ferramenta estratégica para orientar os municípios na implementação da Educação para o Trânsito na rede básica de ensino. Mais do que um conjunto de recomendações técnicas, ele reafirma a convicção de que **a educação é o caminho mais sólido e duradouro para transformar comportamentos, reduzir riscos e salvar vidas.**

Ao longo das seções, buscou-se integrar **fundamentos teóricos da pedagogia e do desenvolvimento infantil, práticas pedagógicas lúdicas e interdisciplinares e instrumentos de gestão pública baseados em evidências**, compondo uma proposta que valoriza tanto a dimensão formativa quanto a dimensão comunitária da educação para o trânsito.

Sua relevância encontra-se no alinhamento a três marcos centrais: o **Programa Respeito à Vida (PRaVida)**, que coloca São Paulo na vanguarda da segurança viária ao articular dados, políticas e ações educativas em nível municipal; o **Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP)**, que orienta metas, estratégias e eixos estruturantes para reduzir mortes e lesões no trânsito no estado; e o **PNATRANS**, que estabelece metas nacionais de redução de fatalidades até 2028, em sintonia com os Objetivos de

Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU (ODS 3.6 e ODS 11.2). Afinal, ao promover a educação para o trânsito de forma transversal e interdisciplinar, os municípios não apenas cumprem obrigações legais e institucionais, mas assumem um compromisso ético e civilizatório: o de **valorizar a vida humana em sua plenitude**. Cada atividade desenvolvida nas escolas, cada campanha local e cada ação intersetorial reforçam a ideia de que **transitar é conviver** — e que essa convivência deve ser pautada no respeito, na responsabilidade e na solidariedade.

Portanto, este guia deve ser compreendido como um convite à ação. Convida gestores públicos a integrarem esforços; professores, a inovarem em suas práticas pedagógicas; famílias, a compartilharem responsabilidades educativas; e estudantes, a assumirem o protagonismo de uma nova cultura de mobilidade.

Em última instância, a mensagem que este documento pretende deixar é clara: **educar para o trânsito é educar para a vida**. Ao investir na formação cidadã desde a infância e ao articular a educação às políticas públicas de segurança viária, damos passos concretos rumo a um trânsito mais humano, seguro e inclusivo.

| CATEGORIA | DOCUMENTO/INSTITUIÇÃO | DESCRIÇÃO |
|------------------------------------|---|--|
| Legislação Nacional | <u>Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei nº 9.503/1997</u> | Estabelece normas de conduta, responsabilidades e deveres de todos os usuários do trânsito. |
| Políticas e Programas Nacionais | <u>Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) – Lei nº 9.394/1996</u> | Define princípios e organização da educação básica, incluindo a educação para cidadania. |
| Políticas e Programas Nacionais | <u>PNATRANS – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Lei nº 13.614/2018)</u> | Documento estratégico que orienta ações integradas de segurança viária em todo o país. |
| Políticas Estaduais (SP) | <u>Programa Nacional de Educação para o Trânsito (MEC/Denatran)</u> | Estabelece diretrizes para a inserção da educação para o trânsito no currículo escolar. |
| Políticas Estaduais (SP) | <u>Programa Respeito à Vida – PRaVida</u> | Política estadual de segurança viária que integra dados do Infosiga e fomenta ações educativas e preventivas nos municípios. |
| Normas e Diretrizes Internacionais | <u>OMS – Organização Mundial da Saúde (Global Status Report on Road Safety)</u> | Relatórios sobre segurança no trânsito em nível global. |
| Materiais de Apoio Educacional | <u>ONU – Agenda 2030 (ODS 3.6 e ODS 11.2)</u> | Metas internacionais de redução da mortalidade no trânsito e promoção de mobilidade sustentável. |
| Materiais de Apoio Educacional | <u>BNCC – Base Nacional Comum Curricular (MEC, 2017)</u> | Reúne materiais pedagógicos validados para todas as etapas da Educação Básica. |
| Materiais de Apoio Educacional | <u>Curadoria de Materiais - Escola Pública de Trânsito (Detran-SP)</u> | Reúne materiais pedagógicos validados para todas as etapas da Educação Básica. |

8.1 Principais referências para promoção de ações educativas



CRIANÇA SEGURA **Guia de Boas Práticas no Trânsito**

Reúne orientações baseadas em evidências para prevenir acidentes envolvendo crianças no trânsito. Aborda medidas de proteção, comportamentos seguros, ações educativas e intervenções no ambiente urbano. Oferece recomendações claras para escolas, famílias, gestores e comunidades, com exemplos aplicáveis de boas práticas. De Morte e Lesões no Trânsito (Pnatrans).



Segurança no Trânsito

Elaborado pelo **Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV)** o livro apresenta um panorama dos principais fatores de risco, estratégias preventivas e políticas públicas de segurança viária. Explica conceitos, práticas recomendadas e abordagens de educação, fiscalização, engenharia e gestão, sendo referência para profissionais, gestores e educadores na redução de sinistros.

**PARTICIPAÇÃO DE JOVENS
E ADOLESCENTES EM AÇÕES
DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO:**
METODOLOGIAS E FERRAMENTAS
DE ESCUTA E ENGAJAMENTO



Participação de Jovens e Adolescentes em Ações de Segurança no Trânsito

O documento trata do **projeto piloto para engajamento de jovens e adolescentes no Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP)**. As oficinas tinham por objetivo ouvir diretamente o público jovem — suas experiências, percepções e propostas sobre segurança no trânsito — e gerar insumos para as diretrizes do plano.

How to Engage Kids in Street Design

Designing Streets for Kids by Kids



Global Designing Cities Initiative

Como Engajar Crianças no Desenho de Ruas*

Este manual apresenta **estratégias e ferramentas para que cidades envolvam crianças no processo de desenho das ruas**, demonstrando como suas perspectivas podem contribuir para criar vias mais seguras, inclusivas e agradáveis para todas as idades.

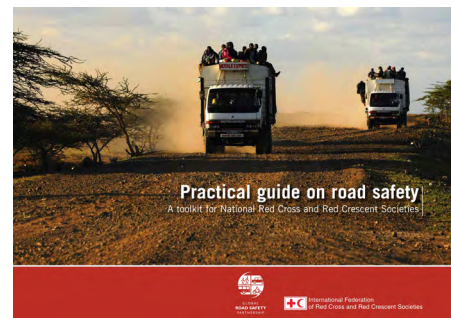
**tradução livre*

8.1 Principais referências para promoção de ações educativas



Educação para o Trânsito no Município: Estou na Gestão! E Agora?

O guia, da Escola Pública do DETRAN-RS, orienta gestores municipais na **estruturação e institucionalização de ações de educação para o trânsito alinhadas ao Sistema Nacional de Trânsito**. Apresenta papéis e responsabilidades do município para promover mobilidade segura por meio da articulação entre trânsito, educação e comunidade. Propõe princípios pedagógicos, metodologias educativas e caminhos de formação para gestores e multiplicadores, fortalecendo políticas locais de prevenção.



Guia prático de segurança viária*

O guia, difundido através da organização Global Road Safety Partnership, **fornece ferramentas e orientações para que Sociedades da Cruz Vermelha implementem programas comunitários de prevenção no trânsito**. Aborda identificação de riscos, educação, mobilização e intervenções simples e eficazes. Destaca métodos de engajamento local e colaboração com autoridades e comunidades.

*tradução livre

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10697:2020 – **Pesquisa de sinistros de trânsito – Terminologia**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. Disponível em: <https://abramet.com.br/noticias/abnt-muda-terminologia-e-adota-a-expressao-sinistro-de-transito-para-qualificar-incidentes-no-trafego/>. Acesso em: 29 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, 24 set. 1997.

BRASIL. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. **Institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 11 jan. 2018.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 907, de 28 de março de 2022. **Regulamenta o Registro Nacional de Estatísticas de Trânsito – RENAEST**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 29 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Educação. **Guia prático: Temas contemporâneos**. Disponível em: https://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/implementacao/guia_pratico_temas_contemporaneos.pdf. Acesso em: 01 dez. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Currículo — Estado de São Paulo**. Disponível em: https://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/implementacao/curriculos_estados/sp_curriculo_saopaulo.pdf. Acesso em: 01 dez. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Contextualização — Temas contemporâneos**. Disponível em: https://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/implementacao/contextualizacao_temas_contemporaneos.pdf. Acesso em: 01 dez. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Material de apoio — Pro-BNCC**. Disponível em: <https://basenacionalcomum.mec.gov.br/implementacao/pro-bncc/material-de-apoio/>. Acesso em: 01 dez. 2025.

SÃO PAULO (Estado). Decreto nº 68.347, de 13 de março de 2024. **Institui o Programa Estadual de Segurança Viária – Visão Zero**. Diário Oficial do Estado: seção 1, São Paulo, SP, 14 mar. 2024.

Infosiga: estatísticas de acidentes de trânsito em São Paulo. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.infosiga.sp.gov.br>. Acesso em: 29 set. 2025.

VISÃO ZERO. **Sistema de segurança viária**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br>. Acesso em: 29 set. 2025.

VIGOTSKY, Lev Semyonovich. **A formação social da mente: o desenvolvimento dos processos psicológicos superiores**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

VIGOTSKY, Lev Semyonovich. **Psicologia pedagógica**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri: Manole, 2014.

Referências

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021–2030**. Genebra: OMS, 2021. Disponível em: <https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>. Acesso em: 29 set. 2025.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Envelhecimento ativo: uma política de saúde**. Tradução: Suzana Gontijo. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2005. 60 p. (Título original: Active ageing: a policy framework). Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/envelhecimento_ativo.pdf. Acesso em: 15 set. 2025.

Créditos das imagens

p. 21 e p. 22: ASCOM/DETRAN-SP;
p. 33: Roosevelt Cássio/WRI Brasil;
p. 35: ASCOM/DETRAN-SP;
p. 39: Roosevelt Cássio/WRI Brasil;
p. 43 (esquerda): ASCOM/DETRAN-SP;
p. 43 (direita): Mariana Pires/BIRGS;
p.45 (esquerda): Mariana Pires/BIRGS;
p. 45 (direita): Acervo EPT - DETRAN-SP;
p. 49 e 58: ASCOM/DETRAN-SP;
p. 55: Acervo EPT - DETRAN-SP;
p.65: Acervo EPT - DETRAN-SP;
p. 69: Roosevelt Cássio/WRI Brasil;
p. 73, 75, 83 e 84: ASCOM/DETRAN-SP;
p. 87: Roosevelt Cássio/WRI Brasil;

Ficha técnica

Instituição/Organização Responsável

Escola Pública de Trânsito - EPT |
DETRAN-SP

Coordenação Editorial

Roberta Reis Mantovani | DETRAN-
SP

Fabiana Paim Andrade | DETRAN-SP

Autores / Organizadores

Elaine Terrin Bressane | DETRAN-SP

Thomas Pontes Chequetto | DETRAN-
SP

Projeto Gráfico e Diagramação

Marília Campos Hildebrand |
DETRAN-SP

Capa

Marília Campos Hildebrand | DETRAN-SP

Fotografias

Acervo institucional e outros

Licença / Direitos Autorais

2025 – Departamento Estadual de
Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP).
Todos os direitos reservados.

Local e Ano de Publicação

São Paulo, 2025

Realização:

