

Assunto: **SR-ARI-0060/2026 - OFÍCIO nº 97/2026 - Câmara Municipal de Alumínio**

De: Relações Institucionais Rodovias SP <ri.rodovias.sp@motiva.com.br>

Para: protocolo@camaraaluminio.sp.gov.br
<protocolo@camaraaluminio.sp.gov.br>

Cc: Claudia Mantero <claudia.mantero@motiva.com.br>

Data 08/05/2026 14:45



À
Câmara Municipal de Alumínio
Ilmo. Sr. Jean da Elite
Presidente da Câmara

Prezado,

Em atenção ao **OFÍCIO nº 97/2026** encaminhado por essa respeitável Câmara Municipal referente a solicitação de informações sobre acidentes e necessidade de manutenção na Rodovia Raposo Tavares, no trecho compreendido entre o km 70 e o km 80, com ênfase no km 79+200, manifestamo-nos abaixo:

1. Qual o número de acidentes registrados no trecho da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), entre os quilômetros 70 e 80, nos últimos 12 (doze) meses?

Resposta: Foram registrados **93 acidentes** no trecho solicitado (km 70+000 ao 80+000).

1. Dentre os acidentes registrados, quantos ocorreram especificamente nas proximidades do km 79+200?

Resposta: Nas proximidades do km 79+200, foram registrados **18 acidentes no total**.

1. Quais foram as naturezas das ocorrências (colisões, atropelamentos, tombamentos, entre outros) e se houve vítimas fatais ou feridas?

Resposta: Ao analisar por sentido, observa-se que, no sentido leste, ocorreram **8 acidentes**, sendo 7 sem vítimas e 1 com vítima ferida. Em relação à tipologia nesse sentido, identificou-se 1 queda de motocicleta (responsável pela vítima ferida), além de 5 choques em defesa, 1 choque em barreira e 1 choque em talude.

No sentido oeste, observa-se um padrão distinto, com o registro de 10 acidentes, dos quais 5 não resultaram em vítimas, 4 ocasionaram vítimas feridas e 1 resultou em vítima fatal. O acidente fatal refere-se a um atropelamento ocorrido em 08/06/2025, o qual foi analisado em comitê. Constatou-se que, à época do evento, o trecho encontrava-se em obras, com presença recorrente de moradores e andarilhos. Como desdobramento dessa análise, foi proposta a realização de estudo para implantação de sinalização vertical e horizontal voltada à advertência e ao estímulo à redução de velocidade. Quanto às demais tipologias registradas nesse sentido, destacam-se 3 choques em defesa, 2 tombamentos, 1 choque em barreira, 1 choque em talude, 1 queda de motocicleta e 1 colisão lateral. Ressalta-se, por fim, que o trecho em questão passou por intervenções de melhoria em engenharia e sinalização no ano de 2025.

1. Existe estudo técnico que identifique o referido trecho como ponto crítico de acidentes?

Resposta: Para a identificação e análise de trechos críticos, informamos que, em atendimento a obrigação contratual e para fins de alimentação do PRA, a concessionária realiza a atualização periódica dos pontos críticos junto à ARTESP, conforme a metodologia estabelecida na **ET-DOP-GSS-C-LCS – Locais Críticos de Segurança para Cálculo do Índice Crítico**. A avaliação da criticidade é conduzida por quilômetro e por segmentos homogêneos previamente definidos pela concessionária, em alinhamento com a ARTESP.

Com base nos dados analisados no período de 30 de março de 2025 a dezembro de 2025, utilizados para a elaboração do último PRA bienal, entregue em 22 de janeiro de 2026, verifica-se que o trecho compreendido entre os km 70+000 e 80+000 está inserido nos Segmentos Homogêneos 9, 10, 11 e 12, no sentido Oeste, e nos Segmentos 7, 8, 9, 10 e 11, no sentido Leste, conforme ilustrado nas figuras a seguir:

SP-270 - Oeste:

| SEGMENTOS HOMOGENEOS DE SEGURANÇA | KM | | EXT. | VDM | ACIDENTES | | | | Exposição (10 ⁻⁶) | Acidentes Ponderado | Índices | | | Trechos Críticos |
|-----------------------------------|---------|-------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|----------------------------------|---------------------|---------|-------|-------|------------------|
| | INICIAL | FINAL | | | ILE | FER | FAT | TOT | | | Ip | Ipm | Ic | |
| SHS 9 | 69 | 70 | 1 | 8.370 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2,32 | 10 | 4,31 | 1,04 | 1,92 | CRÍTICO |
| | 70 | 71 | 1 | 8.370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,32 | - | - | 1,04 | 1,92 | - |
| | 71 | 72 | 1 | 8.370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,32 | - | - | 1,04 | 1,92 | - |
| | 72 | 73 | 1 | 8.370 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,32 | - | - | 1,04 | 1,92 | - |
| | 73 | 74 | 1 | 8.370 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2,32 | 2 | 0,86 | 1,04 | 1,92 | - |
| Sub-Total SHS 9 | | | 5 | 8.370 | 2 | 2 | 0 | 4 | 11,59 | 12 | 1,04 | 1,04 | 1,48 | - |
| SHS 10 | 74 | 75 | 1 | 7.781 | 2 | 3 | 0 | 5 | 2,16 | 17 | 7,89 | 3,53 | 5,40 | CRÍTICO |
| | 75 | 76 | 1 | 7.781 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2,16 | 2 | 0,93 | 3,53 | 5,40 | - |
| | 76 | 76,5 | 0,5 | 7.781 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,08 | - | - | 3,53 | 6,04 | - |
| Sub-Total SHS 10 | | | 2,5 | 7.781 | 4 | 3 | 0 | 7 | 5,39 | 19 | 3,53 | 3,53 | 4,76 | - |
| SHS 11 | 76,5 | 77 | 0,5 | 7.781 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1,08 | 7 | 6,50 | 6,66 | 10,28 | - |
| | 77 | 78 | 1 | 7.781 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2,16 | 18 | 8,35 | 6,66 | 9,32 | - |
| | 78 | 78,8 | 0,8 | 7.781 | 3 | 1 | 0 | 4 | 1,72 | 8 | 4,64 | 6,66 | 9,60 | - |
| Sub-Total SHS 11 | | | 2,3 | 7.781 | 5 | 3 | 1 | 9 | 4,96 | 33 | 6,66 | 6,66 | 8,46 | - |
| SHS 12 | 78,8 | 79 | 0,2 | 7.781 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,43 | - | - | 30,16 | 42,76 | - |
| | 79 | 79,2 | 0,2 | 7.781 | 3 | 2 | 1 | 6 | 0,43 | 26 | 60,32 | 30,16 | 42,76 | CRÍTICO |
| Sub-Total SHS 12 | | | 0,4 | 7.781 | 3 | 2 | 1 | 6 | 0,86 | 26 | 30,16 | 30,16 | 39,31 | - |
| SHS 13 | 79,2 | 80 | 0,8 | 7.781 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1,72 | 7 | 4,06 | 1,80 | 3,20 | CRÍTICO |
| | 80 | 81 | 1 | 7.781 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,16 | - | - | 1,80 | 3,08 | - |
| Sub-Total SHS 13 | | | 1,8 | 7.781 | 2 | 1 | 0 | 3 | 3,88 | 7 | 1,80 | 1,80 | 2,80 | - |

A partir do cálculo, verifica-se que, no sentido Oeste, os pontos críticos concentram-se nos quilômetros 69+000 e 74+000, bem como nos segmentos compreendidos entre 79+000 e 79+200 e entre 79+200 e 80+000.

SP-270 - Leste:

| SEGMENTOS HOMOGENEOS DE SEGURANÇA | KM | | EXT. | VDM | ACIDENTES | | | | Exposição (10 ⁻⁶) | Acidentes Ponderado | Índices | | | Trechos Críticos |
|-----------------------------------|---------|-------|------|-------|-----------|-----|-----|-----|----------------------------------|---------------------|---------|-------|-------|------------------|
| | INICIAL | FINAL | | | ILE | FER | FAT | TOT | | | Ip | Ipm | Ic | |
| SHS 7 | 69 | 70 | 1 | 8.619 | 3 | 2 | 0 | 5 | 2,39 | 13 | 5,44 | 2,43 | 3,88 | CRÍTICO |
| | 70 | 71 | 1 | 8.619 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,39 | - | - | 2,43 | 3,88 | - |
| | 71 | 72 | 1 | 8.619 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2,39 | 6 | 2,51 | 2,43 | 3,88 | - |
| | 72 | 73 | 1 | 8.619 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2,39 | 5 | 2,09 | 2,43 | 3,88 | - |
| | 73 | 74 | 1 | 8.619 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2,39 | 5 | 2,09 | 2,43 | 3,88 | - |
| Sub-Total SHS 7 | | | 5 | 8.619 | 4 | 5 | 0 | 9 | 11,94 | 29 | 2,43 | 2,43 | 3,13 | - |
| SHS 8 | 74 | 75 | 1 | 6.547 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,81 | - | - | 5,73 | 8,38 | - |
| | 75 | 76 | 1 | 6.547 | 0 | 4 | 0 | 4 | 1,81 | 20 | 11,03 | 5,73 | 8,38 | CRÍTICO |
| | 76 | 76,5 | 0,5 | 6.547 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0,91 | 6 | 6,62 | 5,73 | 9,32 | - |
| Sub-Total SHS 8 | | | 2,5 | 6.547 | 1 | 5 | 0 | 6 | 4,53 | 26 | 5,73 | 5,73 | 7,47 | - |
| SHS 9 | 76,5 | 77 | 0,5 | 6.547 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0,91 | 1 | 1,10 | 1,44 | 2,96 | - |
| | 77 | 78 | 1 | 6.547 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1,81 | 5 | 2,76 | 1,44 | 2,63 | CRÍTICO |
| | 78 | 78,8 | 0,8 | 6.547 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,45 | - | - | 1,44 | 2,73 | - |
| Sub-Total SHS 9 | | | 2,3 | 6.547 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4,17 | 6 | 1,44 | 1,44 | 2,28 | - |
| SHS 10 | 78,8 | 79 | 0,2 | 6.547 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,36 | - | - | 28,95 | 42,27 | - |
| | 79 | 79,2 | 0,2 | 6.547 | 6 | 3 | 0 | 9 | 0,36 | 21 | 57,90 | 28,95 | 42,27 | CRÍTICO |
| Sub-Total SHS 10 | | | 0,4 | 6.547 | 6 | 3 | 0 | 9 | 0,73 | 21 | 28,95 | 28,95 | 38,65 | - |
| SHS 11 | 79,2 | 80 | 0,8 | 6.547 | 3 | 0 | 0 | 3 | 1,45 | 3 | 2,07 | 3,06 | 5,11 | - |
| | 80 | 81 | 1 | 6.547 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1,81 | 7 | 3,86 | 3,06 | 4,93 | - |
| Sub-Total SHS 11 | | | 1,8 | 6.547 | 5 | 1 | 0 | 6 | 3,26 | 10 | 3,06 | 3,06 | 4,50 | - |

Para o sentido Leste, observa-se que os trechos críticos se concentram nos quilômetros 69+000, 75+000 e 77+000, bem como no segmento entre 79+000 e 79+200. Destaca-se que, nesse último trecho, localiza-se a praça de pedágio, o que naturalmente eleva o risco de acidentes em função das condições de aceleração e desaceleração, além do início e término do "garrafão", que gera uma área de conflito entre os veículos.

1. Há previsão de intervenções, melhorias ou obras de manutenção e segurança viária no local, tais como: melhorias na sinalização; implantação de redutores de velocidade; instalação de iluminação; adequações no acostamento ou pista; outras medidas preventivas?

Resposta: Vide abaixo.

Melhorias de sinalização:

Está prevista a revitalização da sinalização vertical e horizontal ao longo do trecho, incluindo a implantação de dispositivos sonoros do tipo *vibra line* no bordo da pista, com o objetivo de aumentar a percepção do traçado viário pelos condutores e reduzir o risco de saídas involuntárias da faixa de rolamento.

Obs.: Considerar a implantação de sinalização do tipo relevo nas linhas limítrofes.

Implantação de redutores de velocidade:

No segmento compreendido entre os km 70 e 80, encontram-se atualmente implantados dois redutores de velocidade no km 72+380, em ambas as pistas (Leste e Oeste). Adicionalmente, estão

previstos mais dois equipamentos, sendo um no km 78+130, pista Oeste, e outro no km 73+230, pista Leste, visando ao controle da velocidade operacional e à melhoria da segurança viária.

Instalação de iluminação:

A implantação do sistema de iluminação pública contemplará todos os pontos de ônibus e dispositivos de retorno existentes no trecho, proporcionando melhores condições de visibilidade no período noturno e maior segurança aos usuários da rodovia.

Atualmente temos os seguintes trechos já iluminados nesta proximidade:

- o SP-270 entre o km 75+400 e km 75+640;
- o Há previsão de adequação deste trecho a norma e retrofit das luminárias até 30/07/2026 sendo que nossa obrigação contratual seria até 30/03/2027.

Temos ainda a previsão de complementar ou implantar iluminação dos trechos urbanos lindeiros até 30/03/2028, considerado os seguintes trechos:

- o SP-270 entre o km 75+000 ao km 75+400;
- o SP-270 entre o km 75+400 ao km 76+600.

Adequação de acostamento ou pista:

No km 79+200, sentido Leste, o trecho encontra-se em processo de adequação do sistema viário em função da desmobilização da praça de pedágio, com melhorias geométricas e operacionais destinadas à reorganização do fluxo de tráfego.

Outras medidas preventivas:

Como ações complementares de segurança, está prevista a implantação de uma nova passarela no km 75+350, bem como a adequação e implantação de novos pontos de ônibus, de forma a garantir travessias seguras de pedestres e o correto ordenamento do transporte coletivo ao longo da rodovia. São eles:

Passarela Nova - Rodovia SP-270 km 075+350

Passarela Nova - Rodovia SP-270 km 082+300

Pontos de Ônibus - Trecho SP-270 do km 74,725 ao km 75,885 - 2 Unidades

Pontos de Ônibus - Trecho SP-270 do km 75,885 ao km 87,655 - 24 Unidades

Acessos - SP-270 do km 75,885 ao km 87,655 - 12 Unidades

Acessos - SP-270 do km 88,675 ao km 92,5 - 4 Unidades

1. Caso não haja planejamento de melhorias, há possibilidade de realização de vistoria técnica urgente no trecho mencionado, considerando os registros de acidentes graves?

Resposta: Cabe ressaltar que, ao longo dos últimos doze meses, a região em questão esteve inserida em trecho sob intervenção de obras de duplicação. Destaca-se, ainda, que a Concessionária mantém o monitoramento contínuo não apenas deste segmento específico, mas de toda a malha sob sua responsabilidade, promovendo avaliações sistemáticas e a implementação de melhorias permanentes, com o objetivo de elevar os níveis de segurança viária e as condições de operação da rodovia.

Qualquer dúvida, encontramos-nos à disposição.

Atenciosamente,

Valéria Betman
Relações Institucionais

(11) 97221-5519

Motiva Rodovias



 **motiva**

Canal Confidencial:
0800 721 0759
www.motiva.com.br

Para acessar o Código de Conduta Ética e outros documentos do Programa de Integridade da Motiva, clique aqui: <https://www.motiva.com.br/esg/governanca/>. Se notar algo incorreto, entre em contato com o Canal Confidencial da Motiva pelo site <https://canalconfidencial.com.br/canalconfidencialmotiva/> ou pelo telefone 0800 721 0759. Este e-mail e seus anexos são destinados exclusivamente aos destinatários indicados e podem conter informações confidenciais e/ou legalmente protegidas. Se você não for o destinatário, fica ciente de que a divulgação, distribuição ou cópia deste e-mail é estritamente proibida. Caso o tenha recebido por engano, pedimos que informe imediatamente pelo telefone (11) 3048 5900 e exclua permanentemente o e-mail original e quaisquer cópias ou impressões. Governança: Ética e integridade nos negócios | Motiva A governança da Motiva atua com transparência, respeito e integridade nas relações com os seus públicos e na condução dos negócios. Confira!

To access the Code of Ethical Conduct and other documents from Motiva's Compliance Program, click here: <https://www.motiva.com.br/en/esg/governance/>. If something seems incorrect, please contact the Motiva Confidential Channel at <https://canalconfidencial.com.br/canalconfidencialmotiva/> or call 0800 721 0759. This e-mail and any attachments are intended solely for the named recipient(s) and may contain confidential and/or legally privileged information. If you are not the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, distribution, or copying of this message is strictly prohibited. If you received this e-mail in error, please notify us immediately at +55 11 3048 5900 and permanently delete the original message and any copies or printouts. Governance: Ethics and Integrity in Business | Motiva Motiva's governance is guided by transparency, respect, and integrity in all relationships and business practices. Take a look!