

ANÁLISE DA RELEVÂNCIA DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO PARA A SEGURANÇA VIÁRIA DAS ÁREAS URBANAS.

Maria Cecília de Sousa¹
Thaís Pereira²

Resumo: A legislação de trânsito no Brasil é sabidamente vasta, porém, para fins desse estudo, será discutida a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), encaminhando grandes avanços para a área do transporte e do trânsito brasileiro, inclusive com a redução do número de acidentes de trânsito terrestre no período da sua implantação, mas que com o tempo foi se distanciando do esperado de fato da lei. Observa-se que a gestão do trânsito pelo município é de suma importância para a segurança viária, a acessibilidade e a mobilidade da população, que depende diretamente do planejamento do uso do solo urbano e da qualidade do transporte público para alcançar os deslocamentos diários com fluidez e segurança. Importante destacar que quanto maior a frota veicular maiores serão as consequências, tais como, altas taxas de emissão de poluentes na atmosfera, engarrafamentos, estresse e vítimas de acidentes de trânsito, dentre outras variáveis.

Palavras-chave: Municipalização do Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Segurança viária.

Abstract: The traffic legislation in Brazil is known to be vast, but for the purposes of this study, Law 9,503 of September 23, 1997, which instituted the Brazilian Traffic Code (CTB), will be discussed. Law 9,503 raised major advances in the area of transportation and traffic, even the reduction of the number of land traffic accidents in the period of its implementation, but with time it was distancing itself from what was expected in fact from the law. It is observed that the traffic management by the municipality is of utmost importance for road safety, accessibility and mobility of the population, which depends directly on urban land use planning and from the quality of public transport to achieve smooth daily commutes and security. It is important to highlight that the larger the vehicular fleet, the greater the consequences, such as high emission rates of pollutants in the atmosphere, traffic jams, stress and victims of traffic accidents, among other variables.

¹ Graduada, Mestre e Doutora/Universidade Federal de Uberlândia. Especialista em Mobilidade Urbana/Faculdade Católica de Uberlândia. E-mail: mariasousa_2012@yahoo.com.br

² Graduada e Mestre em Geografia/ Universidade Federal de Uberlândia, Pós-Graduada em Engenharia de Tráfego – AVM Faculdade Integrada, Professora no curso de Engenharia Civil, disciplina Engenharia de Tráfego e Transporte Urbano – FINOM. E-mail: taizgeo@gmail.com

Recebido em 27/03/2019
Aprovado em 22/04/2019

Keywords: Transit Municipalization. Brazilian Traffic Code. Road safety.

Introdução

Entender o processo de produção do espaço urbano é esclarecedor no sentido de desenvolver análises voltadas para a qualidade de vida nas cidades, principalmente relacionadas à vida cotidiana das pessoas e de como as escolhas ancestrais impactaram diretamente a realidade atual. Porém, independente da gênese das cidades e das tendências de desenvolvimento a elas aplicadas, cada uma possui características próprias, com problemas específicos e precisam contar antes de tudo, com uma legislação e um planejamento em consonância com a realidade local.

Nesse sentido, alguns países europeus escolheram o modelo de cidades com pequenos espaços a serem percorridos, permitindo à população que utilize deslocamentos a pé ou por bicicleta nos movimentos diários. Por outro lado, alguns países optaram por modelos de cidades espraiadas, com grandes extensões territoriais, apresentando grandes vazios urbanos que forçam a expansão da área urbana, onerando o custo com o transporte público, forçando a população a utilizar-se de veículos próprios, aumentando o número de engarrafamentos, poluição do ar e acidentes de trânsito, dentre outros graves problemas sociais.

O Brasil foi um desses países que optaram pela matriz do transporte rodoviário e com isso, segundo Colavite e Konishi (2015, p. 1), o país desenvolveu uma dependência de aproximadamente 61,4% de toda a carga transportada no modal rodoviário. Além disso, outros fatores que podem ter impactado diretamente na qualidade dos deslocamentos cotidianos, foi a cultura do veículo próprio e a falta de investimentos em transporte público de massa no país.

Dentro desse cenário, além de depender majoritariamente do transporte rodoviário para a distribuição das mercadorias no país como um todo, a população também se tornou totalmente dependente desse modal, não encontrando respaldo na administração pública para um atendimento de qualidade. Uma das maneiras de minimizar esses problemas tem sido a instituição de leis voltadas para garantir o direito à cidade, muito embora o país ainda não tenha incorporado a prática de fiscalizar e punir a transgressão da lei.

Além da implantação e fiscalização da aplicação da legislação, outro fator decisivo para a implementação e sucesso nas ações dispostas por leis é o monitoramento desse processo, por meio de uma equipe técnica multiprofissional e apolítica. A proposição de novas leis advém,

na grande maioria dos casos, dos resultados alcançados por meio de estudos e pesquisas que embasam o surgimento de posturas inovadoras frente a problemas recorrentes, como foi o processo de municipalização do trânsito no Brasil, conforme a análise proposta nesse estudo.

1. Conceituação e análise da importância da municipalização do trânsito nas áreas urbanas

A legislação de trânsito no Brasil é sabidamente vasta, porém, para fins desse estudo, será discutida a Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), encaminhando grandes avanços para a área do transporte e do trânsito brasileiro, inclusive com a redução do número de acidentes de trânsito terrestre no período da sua implantação, mas que com o tempo foi se distanciando do esperado de fato da lei.

Um dos maiores destaques da legislação em análise conforme os objetivos propostos, foi o Art. 24 em seu § 2º que apresentou o texto que transferia aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição a responsabilidade pela gestão do trânsito local, por meio da integração municipal no Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

Uma das dificuldades de integração da maioria dos municípios ao SNT seria a implantação da infraestrutura capaz de gerir o trânsito, com equipe técnica capacitada para atuar nas áreas de engenharia de tráfego, de operação e fiscalização, educação de trânsito, controle e análise de estatísticas, além da criação de Juntas Administrativa de Recursos de Infração – JARI.

Assim, com ausência de equipe técnica e com a certeza da impunidade no não cumprimento do estabelecido por lei, a grande maioria das cidades brasileiras não acataram o que a legislação lhes imputa, transferindo para a população a melhor opção de cumprir seus compromissos diários em meio às dificuldades encontradas em trajetos rotineiros, sem acesso aos dados estatísticos e planos direcionados ao transporte público de qualidade, dentre vários outros direitos.

Conforme Brasil (2016a, p. 18), o Sistema Nacional de Trânsito é conceituado como:

O conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do

sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Além do SNT ser o órgão máximo normativo e consultivo do trânsito, é composto por órgãos da esfera federal, estadual e municipal e de ser presidido pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Dentro de todo esse aparato legal e de irrefutável importância, os municípios, em sua maioria, não cumpriram sua obrigação em se integrar ao órgão, deixando ainda de cumprir com todas as obrigações a que estão sujeitos.

O município que atende as exigências do CTB e se integra ao Sistema Nacional de Trânsito incorpora todas as responsabilidades pelo trânsito e o transporte local, tendo que se enquadrar nas exigências legais para atender todos os quesitos previstos. Dentro das responsabilidades do município com esse processo, algumas questões são mais relevantes para esse estudo, tais como, o planejamento, a fiscalização, a educação para o trânsito e os dados estatísticos dos acidentes de trânsito, dentre aqueles que podem incidir diretamente na redução do número de vítimas desses eventos.

Conforme Brasil (2016a, p. 37), somente 1.505 municípios brasileiros haviam se integrado ao SNT até o ano de 2016, o que inviabiliza completamente a integração dos dados sobre acidentes de trânsito terrestre e suas vítimas no país. Apesar dos esforços internacionais em propor medidas que reduzam o número de vítimas do trânsito no Brasil, o processo de implantação e monitoramento dos resultados será parcial e nunca irá atingir o principal objetivo, a queda do número de óbitos no trânsito.

Naqueles municípios que ocorreram o processo de integração ao SNT, é provável que o administrador público tenha adquirido mais articulação para as ações voltadas ao trânsito, ao transporte de pessoas e cargas, às ações de fiscalização quanto ao uso e ocupação do solo, dados estatísticos robustos sobre as vítimas dos ATT locais, controle sobre a aplicação da verba arrecadada com as multas, a revertendo em investimento na educação para o trânsito.

O processo de municipalização também interfere diretamente no planejamento das ações, implantação de sinalização, fiscalização de estacionamentos públicos, dimensionamento de vias, calçadas e praças, acompanhamento das ações do pedestre, dentre outras atividades. Porém, para que isso de fato ocorra, é fundamental que ocorra a formação de uma equipe multiprofissional imparcial e envolvida com os problemas locais, caso contrário, se cumpre a lei com a integração municipal e não a implanta de fato.

No processo de integração ainda pode ocorrer a prática de contratos fraudulentos com empresas terceirizadas que assumem algumas responsabilidades municipais, por meio de licitações desonestas, com aplicação de interesse particular sobrepondo ao público. Essas ações são favorecidas por meio da aproximação do município aos diversos órgãos e entidades ligadas ao SNT, os poderes Judiciário e Legislativo, as organizações não governamentais, a imprensa, que em alguns casos pode omitir fatos importantes da população.

Caso a integração o município ao SNT ocorra com seriedade e lisura, é possível realmente atender as maiores demandas do trânsito e do transporte local, além de ampliar a fiscalização nos setores de arrecadação e aplicação de penalidades. Importante considerar que o investimento em estudos técnicos sobre acidentes de trânsito deveria estar atrelado à educação, ao planejamento e à fiscalização, um tripé de sustentação para a redução do número de vítimas.

2. Caminhos para integração do município ao SNT

Seguindo as orientações de Brasil (2016a, p. 40), os municípios devem conceber o órgão ou entidade municipal de trânsito, de acordo com a realidade local, considerando as características da população, frota, tamanho da cidade, estrutura administrativa e equipe técnica. É permitido que cidades pequenas adaptem sua estrutura para integrar o órgão de trânsito, que poderia atuar em uma secretaria ou departamento pré-existente e que preferencialmente já estivesse interligado à área de trânsito, transporte de passageiros, de obras, planejamento ou atividade humana.

Quando a administração municipal já está caracterizada por uma infraestrutura necessária para a integração no SNT como secretaria, diretoria, departamento, coordenadoria, divisão ou seção, é de suma importância que essa estrutura seja considerada e que mantenha o diálogo, o respeito e a interação. Observa-se que a disputa pessoal entre os técnicos e administradores, assim como a falta de comunicação do órgão entre seus diversos setores, inviabiliza o desenvolvimento das ações e frustra o êxito de qualquer proposta.

Conforme Brasil (2016a, p. 41), a estrutura técnica do órgão ou entidade executivo de trânsito municipal é constituída pelas seguintes áreas de atuação: “engenharia de tráfego, fiscalização e operação de trânsito, educação de trânsito, coleta, controle e análise estatística de

trânsito e Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI”. A maioria dos municípios possuem uma infraestrutura mínima com algumas capacidades dentro dessas especificidades, porém a definição dessa equipe, que deve ser preferencialmente de técnicos administrativos, é o processo definitivo para o sucesso da integração do órgão junto ao SNT, se depender de terceiros e de licitações fraudulentas, a população não terá o resultado que precisa.

Está previsto que para a área de fiscalização e operação de trânsito, o município deve efetivar um concurso público, com exigências específicas do perfil do candidato para assumir a função de operação e fiscalização de trânsito, que terão de passar pelo processo de capacitação, por meio de cursos específicos, serem credenciados e designados como Agentes de Operação e Fiscalização por meio de portaria, que deve apresentar os agentes nominalmente.

Em 2014 o Senado aprovou a Proposta de Emenda à Constituinte – PEC de número 55 de julho de 2011, que foi transformada na Emenda Constitucional 82 de 2014, e disciplinou a carreira dos agentes públicos responsáveis pelo policiamento de trânsito, em âmbito municipal. Com essa aprovação foi promulgada a emenda constitucional que alterou o Art. 1º o § 8º do Art. 144 da Constituição Federal, que passou a vigorar com o seguinte texto:

“Art. 144.....
§ 8º Os Municípios poderão constituir guardas municipais destinados à proteção de seus bens, serviços e instalações e órgãos municipais de fiscalização e controle e operação de trânsito, conforme dispuser em lei.
I – O órgão municipal de fiscalização e controle de trânsito, organizado e mantido pelos municípios e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao exercício das funções de policiamento de trânsito, no âmbito da circunscrição municipal.
II – A lei regulamentará o piso remuneratório dos guardas municipais e dos agentes de fiscalização e controle de trânsito.

Nesse período a PEC 55 de 2011, que previu também um piso salarial resguardado por lei, foi muito comemorada pelos agentes municipais do trânsito no Brasil todo, pois distinguiu essa função como específica para a fiscalização e operação do trânsito municipal. Inclusive ela discerniu essa função dentro do disposto na Resolução N º 106 do CONTRAN, a qual aponta como requisito para a municipalização do trânsito a integração ao SNT e que apresente mecanismos legais para exercer as funções de engenharia, fiscalização, educação de trânsito, controle e análise estatística, a JARI, mas não deixava explícito quem deveria exercer a função de fiscalização e operação do trânsito.

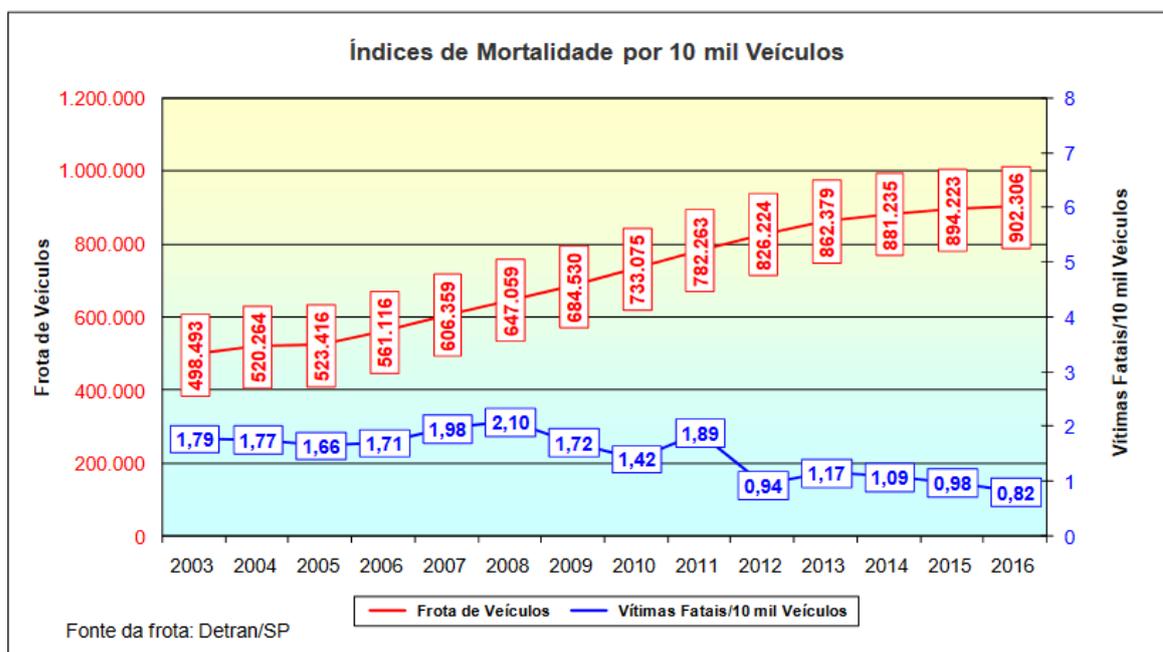
Em alguns casos específicos, os agentes de trânsito municipais se tornaram um grande obstáculo para a administração pública, no sentido de efetuar a fiscalização e lavrar o auto de infração, desobedecendo superiores quando solicitados a cancelar esses documentos. Como são concursados, deixam a obrigatoriedade de cumprir ordens diretas e se ater ao que a legislação lhes resguarda em direitos trabalhistas, o que os transformou em obstáculos quando a demanda é agradar ao chefe e liberar a infração.

Porém, como existem sempre alternativas legais, e apesar do reconhecimento e singularidade dessa função, a lei prevê que o órgão responsável pelo trânsito municipal esteja apto a celebrar convênios e repassar à guarda municipal a competência para fiscalizar o trânsito, lavrar auto de infração e impor multas. Em municípios que mantêm a uma alternância partidária no governo, pode ocorrer o desgaste entre os administradores e os Agentes de Trânsito o que poderia levar ao descaso da profissão e uma possível substituição desses pela guarda municipal, o que estaria em desacordo com a PEC 55 de 2011.

Embora não esteja previsto por lei, os agentes de trânsito são preparados para trabalharem com os temas que envolvem educação para o trânsito no ensino fundamental e médio. Como o tema é de suma importância para a formação cidadã, esse agente é habilitado para proferir palestras, utilizando inclusive os dados estatísticos colhidos e analisados pelo município, demonstrando os resultados referentes aos acontecimentos, despertando o interesse e os cuidados com o trânsito nas cidades integradas ao SNT.

Em relação ao tratamento dos dados estatísticos sobre os acidentes de trânsito, alguns municípios apresentam uma série histórica em sites de prefeituras, que podem ser utilizados livremente pela população e que deveriam ser utilizados como tema transversal conforme disposto na Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB. A cidade de Campinas do estado de São Paulo, por exemplo, publica anualmente as estatísticas de acidentes por meio de Cadernos de acidentalidade no trânsito, disponíveis no site da prefeitura que apresentam a evolução desses eventos no município, conforme segue:

Figura 1: Índice de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes



Fonte: http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/EMDEC_documentos/15010.pdf

A partir dos dados apresentados é possível verificar que quanto aos índices de mortalidade por 10 mil veículos, observa-se uma redução de 54,1% de óbitos no período de 2003 a 2016. Esses dados poderiam compor as informações transmitidas em palestras pelos agentes de trânsito, permitindo fazer um comparativo da situação nacional com a local, chamando a atenção para a quantidade de óbitos no município, que apesar de ter reduzido, ainda é preocupante e coloca o ouvinte como agente transformador dessa realidade.

Outro exemplo de cidade que faz o acompanhamento dos acidentes de trânsito é o governo do distrito federal por meio do departamento de trânsito, os quais disponibilizam diversos dados a partir do Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito no Distrito Federal. Normalmente as informações que alimentam esses bancos de dados são disponibilizadas pelo Corpo de Bombeiros, a Polícia Militar, órgãos municipais, e no caso do Distrito Federal foram diversos órgãos de Secretaria da Segurança do Governo e a Secretaria de Estado de Saúde.

Esses dados propiciam análises que são de extrema importância e sua aplicação perpassa por diversos setores administrativos, inclusive a educação que teria diversas disciplinas para utilizar como ferramenta, difundindo o conhecimento das características do trânsito local e suas consequências para a comunidade acadêmica. O planejamento urbano ao se apropriar dessas informações também poderia propor ações direcionadas para reduzir tais acidentes, trabalhando

diretamente com a área da engenharia e da saúde, traçando ações diversas e com grande alcance, no intuito de tratar os locais identificados como pontos críticos.

Conforme Brasil (2016a, p. 43), a criação da JARI seria o passo seguinte a seguir no caminho para a integração do município no SNT, a Junta tem um regimento próprio, é um órgão colegiado que é responsável pelo julgamento dos recursos apresentados contra penalidades interpostas pelos infratores, e recebe auxílio administrativo e financeiro do órgão ao qual está interligado. Como esse órgão está diretamente relacionado a questões legais, seria importante que a nomeação de sua diretoria estivesse ligada a técnicos de carreira com formação na área específica e a equipe julgadora dos recursos também possuíssem conhecimento inerente ao assunto.

Os recursos apresentados contra penalidades podem ter origem no Auto de Infração de Trânsito (AIT), registrado pelos Agentes de Trânsito, Guardas Municipais e Polícia Militar, e posteriormente poderá ser convertido em multa somente pela autoridade de trânsito municipal, ou pode ainda ter origem na fiscalização dos equipamentos eletrônicos, os quais registram a infração utilizando ou dispensando a presença de um Agente. Em alguns municípios os Agentes de Trânsito utilizam equipamentos tecnológicos que permitem a imagem da infração que é juntada ao AIT, tornando a infração mais crível, inibindo a quantidade de recursos impetrados na JARI.

Quando a fiscalização é executada por Agentes espera-se que ocorra de forma respeitosa e apartidária, sendo considerado somente o fato ocorrido, sem considerar a influência do infrator junto aos órgãos municipais. Em relação aos AIT's registrados por equipamentos eletrônicos, a conferência é individual, conferindo os dados dos veículos autuados com as imagens registradas, o que poderia identificar o veículo causador de um acidente de trânsito ao cometer a infração, como a invasão de um semáforo na fase vermelha por exemplo, assim como veículos clonados.

Apesar da grande controvérsia com a discussão sobre a “indústria da multa”, os equipamentos eletrônicos quando utilizados de forma séria e racional, contribuem com a redução da gravidade das vítimas de acidentes de trânsito em alguns casos, principalmente quando instalados em cruzamentos com grande volume de tráfego. Por outro lado, é inegável a necessidade da presença fiscalizadora dos Agentes de Trânsito que podem auxiliar o trânsito

diretamente e em tempo real, principalmente quando utilizando equipamentos inteligentes, como os smartphones e a imagem das câmeras de segurança, por exemplo.

Assim, observa-se que é de interesse dos municípios sua integração ao SNT, para a estruturação de um trânsito mais seguro e um transporte mais eficaz, além de subsidiar a administração pública com informações precisas, norteando a proposição de ações capazes de reconfigurar o espaço urbano, além de criar uma equipe técnica comprometida se mantiver a interação e a corresponsabilidade na execução das proposições, principalmente quanto ao planejamento urbano, segurança e redução do número de acidentes de trânsito.

3. Análise dos caminhos para a gestão da municipalização: planejamento, execução e controle.

Após a implantação do processo de municipalização, a manutenção e êxito das ações dependem diretamente dos gestores municipais da integração da equipe nomeada, assim como da seriedade nos contratos firmados com órgãos e entidades externas. Nesse sentido, o comprometimento dos gestores e suas equipes com a resposta que pretendem apresentar à população é o eixo estruturante das proposições, do planejamento, da execução e da fiscalização das ações.

A autoridade do trânsito deve ser o dirigente máximo do órgão ou entidade, conforme previsto pelo CTB, ao qual se atribui o papel de gestor do trânsito no município, sendo nomeado por meio de ato jurídico, como portaria ou decreto de nomeação, com o objetivo de exercer suas funções de forma legítima e ser reconhecido como autoridade legalmente constituída. Normalmente é o Secretário do Trânsito que é um cargo nomeado e não passa pelo processo de votação, no entanto deveria ser acessível e atender à população, o que na prática não é de praxe acontecer.

De acordo com Brasil (2016, p. 8) as principais atribuições da autoridade de trânsito seriam as seguintes:

“Definir as prioridades na execução das ações planejadas; representar o órgão executivo municipal de trânsito nas suas relações com os demais órgãos do SNT; alterar os fluxos de circulação no município e emitir as notificações de autuação e de penalidade.” BRASIL (2016, p. 8)

Porém, nota-se que em alguns municípios algumas dessas responsabilidades são repassadas para outros órgãos ou entidades, dentro do que a lei permite no caso de celebração de convênios. É o caso da emissão das notificações de autuação e de penalidades, assim como a manutenção do banco de dados com as estatísticas dos acidentes de trânsito, que podem incluir um único convênio, porém é comum se dar prioridade à emissão das notificações, por envolver arrecadação ao município e terem o prazo de entrega estabelecido por lei, com o risco de prescrição da autuação e penalidade, enquanto, em alguns casos, os dados estatísticos demoram a ser repassados aos órgãos municipais pelo fato de representarem apenas custos de manutenção dos dados sem nenhum retorno financeiro para o órgão.

Como exemplo dessa prática, observa-se os acontecimentos ocorridos na cidade de Uberlândia-MG, a qual optou por celebrar convênios com empresas privadas, primeiramente com um consórcio entre duas empresas, em que uma locava os equipamentos de fiscalização eletrônica e recolhia as imagens das autuações e outra que fazia a conferência dessas imagens, a impressão e envio das autuações e o encaminhamento para o Departamento de Trânsito.

A outra função dessa segunda empresa era o levantamento estatístico dos acidentes de trânsito, a partir da digitação de planilhas alimentadas em um software de Cadastro de Acidentes de Trânsito a partir dos Boletins de Ocorrência – BO, da Polícia Militar (acidentes com vítimas e/ou irregularidade nas documentações do veículo ou do condutor) e dos Agentes de Trânsito (acidentes sem vítimas), utilizando mão-de-obra de estagiários da Universidade Federal de Uberlândia.

Nota-se que os contratos feitos com essas empresas ocorreram a partir de licitações com descrição das obrigações que cada uma deveria corresponder, ao final desses contratos ocorreu a sua renovação no período de 2001 a 2009. Em 2009 ocorreu nova licitação e a empresa vencedora foi aquela que já fazia a locação dos equipamentos, porém a partir daí até setembro de 2015 acumulou as funções de administração das autuações e das estatísticas dos acidentes de trânsito, oferecendo um novo banco de dados e trabalhando de forma independente, porém com a nova licitação em setembro de 2015, o serviço de levantamento estatístico dos acidentes foi retirado e o novo contrato celebrado entre a administração pública e a empresa extinguiu a série histórica dos acidentes de trânsito iniciada em 2001, conforme figura 2 a seguir.

Observa-se que não houve sequer o interesse pela empresa de fazer o levantamento completo dos dados referentes ao ano completo de 2015, embora os dados sendo entregues

somente em 2016. Assim sendo, quando uma empresa privada assume um contrato com a administração pública existe a obrigatoriedade de execução dos serviços, mas a função de representante dos interesses da população é do órgão administrativo, quem sabe os reais motivos dessa contratação e é quem deve exigir sua manutenção.

Figura 2: Variação % do Crescimento e Acumulado de Acidentes de trânsito – 2001 a 2015

Acidentes de trânsito por ANO TOTAL em vias de Uberlândia-MG - 2001 até SET/2015													Variação			
ANO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total	M.mês	M.dia	Var %
2001	460	508	545	554	581	584	630	619	564	628	541	665	6.879	573	18,85	0,00%
2002	500	422	517	613	672	678	679	701	679	701	646	691	7.499	625	20,55	9,01%
2003	542	599	616	614	679	667	686	662	688	712	762	745	7.972	664	21,84	6,31%
2004	544	529	667	655	745	688	670	710	547	566	688	732	7.741	645	21,21	-2,90%
2005	699	609	776	667	797	788	737	829	797	763	769	849	9.080	757	24,88	17,30%
2006	712	622	790	679	824	814	746	836	822	772	789	861	9.267	772	25,39	2,06%
2007	691	676	841	813	896	908	831	846	816	895	972	948	10.133	844	27,76	9,34%
2008	761	729	902	940	933	961	848	916	955	1.001	972	1.005	10.923	910	29,93	7,80%
2009	817	784	1.002	778	991	1.072	1.098	887	970	1.078	989	1.125	11.591	966	31,76	6,12%
2010	846	913	1.084	998	1.147	1.131	1.028	1.152	1.114	1.087	1.089	1.289	12.878	1.073	35,28	11,10%
2011	1.029	1.092	1.131	1.149	1.205	1.242	1.145	1.252	1.191	1.138	1.202	1.233	14.009	1.167	38,38	8,78%
2012	1.056	1.150	1.276	1.088	1.253	1.231	1.124	1.171	1.156	1.144	1.079	1.167	13.895	1.158	38,07	-0,81%
2013	1.101	1.055	1.150	1.161	1.271	1.210	1.169	1.119	1.218	1.352	1.340	1.302	14.448	1.204	39,58	3,98%
2014	1.217	1.289	1.353	1.336	1.329	1.246	1.140	1.175	1.096	1.193	1.178	1.132	14.684	1.224	40,23	1,63%
2015	1.040	964	1.261	1.188	1.333	1.299	1.197	1.279	1.288	0	0	0	10.849	904	29,72	-26,12%

Fonte: SETTRAN – CTA Estatísticas.

Conforme os dados apresentados na tabela, nota-se que exceto entre os anos de 2003 e 2004, ocorreu um crescimento anual dos acidentes de trânsito no município, o que provavelmente seria a tendência a ser seguida em 2015 pelo acúmulo de acidentes faltando três meses para encerrar a análise anual. Isso deixa clara a necessidade de se formar equipes com técnicos efetivos, comprometidos com o resultado dos trabalhos e conscientes da importância do trabalho executado.

A comunidade acadêmica que trabalhava no levantamento dos dados estatísticos se beneficiava com as horas de estágio, a partir do conhecimento adquirido foram feitos vários trabalhos acadêmicos de graduação e pós-graduação, o acesso aos dados era de forma rápida e segura. Era possível analisar variáveis importantes dos acidentes tais como, os locais

considerados pontos com maior registro de acidentes, faixa horária, dia da semana, mês do ano, sexo do condutor, gravidade das vítimas, dentre outros.

A administração pública repassava esses dados para o planejamento do trânsito e eles justificavam a necessidade de implantação de fiscalização eletrônica em alguns pontos com número elevado de vítimas de acidentes de trânsito, a engenharia poderia utilizá-los na implantação ou substituição de sinalização. Por outro lado, os Agentes de Trânsito do Núcleo de Educação para o Trânsito utilizavam os gráficos e dados em suas palestras para as crianças das escolas que solicitavam esses encontros, além de demonstrar as principais informações nas palestras em empresas.

Com o fim desse banco de dados dos acidentes de trânsito a cidade deixou de cumprir uma exigência legal para os municípios integrados ao SNT, as diversas áreas que dependiam desses dados deixaram de receber as informações imprescindíveis para seu direcionamento, a academia perdeu parceria com estágios e acesso a dados importantes para a pesquisa e a empresa continua operando sem ser questionada, desde a implantação dos primeiros aparelhos de fiscalização eletrônica, primeiro como consorciada e posteriormente assumindo todos os serviços, menos o levantamento da série histórica dos acidentes de trânsito.

A partir dessa análise é interessante analisar a importância do planejamento para a gestão do trânsito e do transporte. Conforme Brasil (2016, p. 9), o planejamento é constituído das seguintes etapas:

“Levantamento dos principais problemas de trânsito na cidade; levantamento dos recursos (humanos, materiais e financeiros) disponíveis para a solução desses problemas; estabelecimento de objetivos e metas de curto e longo prazo (essas metas devem ser alcançáveis, factíveis) e seleção das ações para o atendimento dos objetivos.” BRASIL (2016, p. 9)

Nesse sentido fica explícito a importância de o planejamento urbano estar integrado ao planejamento do trânsito, uma vez que o deslocamento de pessoas, mercadorias e animais, ocorre exatamente nas áreas de ocupação do solo urbano, que é regida pelo Estatuto da Cidade, o Plano Diretor e à Política Nacional de Trânsito – PNT. A legislação existente é capaz de direcionar bem o desenvolvimento das áreas urbanas, no entanto, a ineficiência na fiscalização da sua aplicação foi uma das responsáveis por tornar a administração pública incapaz de planejar as ações a curto, médio e longo prazo.

A etapa posterior ao planejamento seria a execução dos planos, o momento em que o gestor público necessitará integrar os recursos humanos, materiais e financeiros para se alcançar os objetivos propostos. Nesse momento que o administrador tem a possibilidade de perceber a viabilidade da aplicação das metas e a capacidade da equipe em enfrentar os obstáculos, apresentar soluções exequíveis e alcançar a consecução dos objetivos pré-estabelecidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dessa análise, considera-se que o processo de municipalização de trânsito independe do tamanho da cidade conforme o Artigo 24 do CTB, que não estipula o tamanho do município para sua integração no SNT. Assim, os municípios deveriam cumprir sua obrigação de assumir a responsabilidade sobre o trânsito local independente do resultado do senso demográfico, a partir da implantação de uma infraestrutura com técnicos e equipamentos, para gerir o trânsito o transporte das áreas urbanas, passando a se responsabilizar pela Engenharia, Fiscalização, Operação e Educação.

Para se alcançar as metas estipuladas é necessário o monitoramento e acompanhamento das atividades realizadas pode ser interno, por parte da própria administração municipal ou externo quando executado pelo poder legislativo municipal por indivíduos ou associações fora da esfera do executivo municipal. Segundo Brasil (2016, p. 14), o município que objetiva promover a gestão democrática da cidade deve incentivar o controle social, no entanto, o que vemos na prática é a total falta de repasse das informações à população e aos órgãos e entidades que poderiam auxiliar na gestão da administração pública.

A falta de transparência e da participação social é uma prática comum dos gestores municipais, que aparentemente se distanciam daqueles que poderiam auxiliar apresentando sugestões sob o olhar de quem está de fora e tem outro ponto de vista. Na prática observa-se que nem mesmo as solicitações e sugestões de membros da academia são sequer inseridos nas pautas de discussões e quando convidados a participar dos debates os gestores costumam indicar um representante, para que não haja desgaste de sua imagem enquanto administrador público.

Mesmo quando previsto por lei muitas vezes não é acatado, como no caso do Art. 72 do CTB que autoriza qualquer cidadão solicitar alterações na sinalização, fiscalização e

implantação de equipamentos de segurança, assim como sugerir alteração nas normas de trânsito. Observa-se que nem mesmo os técnicos efetivos são ouvidos em suas sugestões e solicitações, quanto mais o cidadão comum que na maioria das vezes, é ouvido somente enquanto representante de algum político.

Portanto, é necessário compreender que a gestão do trânsito pelo município é de suma importância para a segurança viária, a acessibilidade e a mobilidade da população, que depende diretamente do planejamento do uso do solo urbano e da qualidade do transporte público para alcançar os deslocamentos diários com fluidez e segurança. Importante destacar que quanto maior a frota veicular maiores serão as consequências, tais como, altas taxas de emissão de poluentes na atmosfera, engarrafamentos, estresse e vítimas de acidentes de trânsito, dentre outras variáveis.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Casa Civil. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 24 set. 1997. Seção 1, p. 21201.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Guia Básico para Estão Municipal de Trânsito**. Brasília. MCidades. 2016. 55 p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Manual para Integração de Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT**. Brasília. MCidades. 2016a 124 p.

COLATIVE, A. S.; KONISHI, F. A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. In: XII SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA. "**Otimização de recursos e Desenvolvimento**". 2015. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2016.

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS S/A. Diretoria de Planejamento e Projetos. Divisão de Inovação e Tecnologia para Mobilidade Urbana. **Caderno de Acidentalidade no Trânsito em Campinas 2016**. Campinas, mai. 2017. V. 2. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/EMDEC_documentos/15010.pdf>. Acesso em 17 nov. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Secretaria de Trânsito e Transportes – CTA Estatística. Observatório da Mobilidade. **Acidentes**. Disponível em:

<http://www.uberlandia.mg.gov.br/2014/secretaria-pagina/78/2444/observatorio_da_mobilidade.html>. Acesso em: 24 mar. 2016.