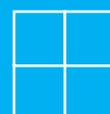


GUIA BÁSICO PARA GESTÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE
TRÂNSITO – DENATRAN (1ª ed.)



Ministério das Cidades
Denatran
2016



**MINISTÉRIO DAS CIDADES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO**

GUIA BÁSICO PARA GESTÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

DENATRAN

**MINISTÉRIO
DAS
CIDADES**



**BRASÍLIA
2016**

Presidente da República

MICHEL TEMER

Ministro das Cidades

BRUNO ARAÚJO

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito

ELMER COELHO VICENZI

Coordenador-Geral de Planejamento Normativo e Estratégico

RICARDO RODRIGUES JUNQUEIRA

Organizadores

JÂNIO ALCÂNTARA SILVA

RICARDO RODRIGUES JUNQUEIRA

Colaboradores

ANA PAULA ABAURRE FERRARI COUTO

ANA PAULA SANTOS DA SILVA

CLÁUDIA CRISTINA CARVALHO

CRISTIANY FERNANDES DA SILVA

JUCIARA RODRIGUES

MARIA REGINA HORN

Ministério das Cidades. Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).

Guia Básico para gestão municipal de trânsito. Brasília-DF: Denatran, 2016. 1ª edição, 55p.

1. Administração pública. 2. Trânsito. 3. Educação para o trânsito. 4. Engenharia de tráfego. I. Título: I.

CDU 350

APRESENTAÇÃO

Este guia básico é destinado aos gestores e gestoras do trânsito municipal, isto é, às Autoridades Municipais de Trânsito. Tem como principal objetivo fornecer informações fundamentais sobre os aspectos da boa gestão do trânsito local, servindo como orientação à importante tarefa de gerir, de forma eficiente e responsável, os órgãos ou entidades municipais de trânsito.

A primeira parte deste guia apresentará, de forma sucinta, importantes princípios relacionados à gestão pública do trânsito, tais como: planejamento, execução, controle, participação social, transparência e responsabilidade fiscal.

Na segunda parte, serão abordadas as principais atividades da gestão do trânsito: a educação, a engenharia, a estatística, e a fiscalização e a operação de trânsito.

Por fim, a terceira parte trará uma lista de sítios na internet onde o (a) gestor (a) municipal de trânsito poderá consultar a legislação referente ao tema e atualizar seus conhecimentos.

É importante ressaltar que o conteúdo deste guia deve ser observado em sua totalidade, uma vez que as atribuições e princípios a serem cumpridos, assim como as atividades a serem executadas, devem funcionar de maneira integrada.

ELMER COELHO VICENZI
Diretor do DENATRAN

SUMÁRIO

1. GESTÃO MUNICIPAL DO TRÂNSITO.....	7
1.1 Planejamento.....	9
1.2 Execução	14
1.3 Controle	15
1.4 Transparência	15
1.5 Participação social.....	16
1.6 Recursos financeiros para o trânsito.....	17
1.7 Convênios.....	20
2. ATIVIDADES DO ÓRGÃO OU ENTIDADE EXECUTIVO MUNICIPAL DE TRÂNSITO	22
2.1 Educação de trânsito.....	22
2.1.1 Coordenação de educação para o trânsito.....	25
2.1.2 Campanhas educativas	26
2.1.3 Educação para o trânsito nas escolas.....	28
2.1.4 Educação de trânsito para todos.....	30
2.2 Engenharia de tráfego	31
2.2.1 O que é engenharia de tráfego?.....	31
2.2.2 Quais os principais problemas enfrentados pela engenharia de tráfego?	34
2.2.3 Sinalização de trânsito	36
2.2.4 Ações de engenharia.....	38
2.2.5 A equipe de engenharia	39
2.3 Fiscalização e operação de trânsito.....	40
2.3.1 Fiscalização de trânsito	40
2.3.2 A equipe de fiscalização de trânsito	40
2.3.3 Fiscalização eletrônica	42
2.3.4 Operação de trânsito	44
2.4 Estatística	46

2.4.1	A importância da estatística	46
2.4.2	O planejamento e a estatística	47
2.4.3	Fontes de dados.....	48
2.4.4	Dados estatísticos de trânsito	48
2.4.5	A equipe de estatística	49
2.5	Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).....	50
2.5.1	A composição da JARI	51
2.5.2	O procedimento para julgamento dos recursos.....	52
3.	LISTA DE SÍTIOS EM QUE O(A) GESTOR(A) DE TRÂNSITO PODE ENCONTRAR A LEGISLAÇÃO PERTINENTE À ADMINISTRAÇÃO DO TRÂNSITO LOCAL.....	52

1. GESTÃO MUNICIPAL DO TRÂNSITO



Gerir é administrar ou dirigir, por um determinado período de tempo, uma instituição, um negócio, um país, uma região. O período durante o qual uma pessoa dirige ou gerencia uma instituição, um negócio, um país, uma região é denominado **gestão**. Em nosso caso, portanto, **gestor(a)** é aquele(a) que por um determinado período dirige um órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

O objetivo do órgão ou entidade de trânsito deve ser o de proporcionar instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas desenvolva-se com padrões adequados de acessibilidade, mobilidade, segurança, fluidez e qualidade de vida.

Desse modo, a gestão de trânsito envolve a busca pela otimização dos recursos humanos, materiais e financeiros destinados à resolução dos problemas de trânsito do município, visando reduzir ou até mesmo eliminar esses problemas.

A gestão da coisa pública é diferente da gestão privada. A gestão privada de negócios é marcada pelo princípio da eficiência econômica. Além da eficiência, a gestão pública deve guiar-se por outros princípios, como transparência, inclusão e participação social, além de sustentabilidade ambiental.

Nos dias atuais, o grande desafio da gestão pública municipal é promover o desenvolvimento econômico e social das cidades, levando em conta a sustentabilidade ambiental e a inclusão social.

O papel do(a) gestor(a)



De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a autoridade de trânsito é o dirigente máximo do órgão ou entidade executivo integrante do SNT ou pessoa por ele expressamente credenciada. Assim, a autoridade municipal de trânsito assume o papel de gestor(a) de trânsito no município.

Um(a) gestor(a) de trânsito é, antes de tudo, um(a) gestor(a) público(a). Portanto, seu trabalho deve ser voltado ao bem público, ou seja, ao bem da sociedade. E, para tanto, um(a) gestor(a) não pode se *encastelar* no órgão ou entidade em que trabalha, devendo ouvir e atender às necessidades e expectativas da população.

Para que a autoridade municipal de trânsito possa exercer suas atribuições de forma legítima, isto é, para que possa ser reconhecida como autoridade legalmente constituída, é necessário que seja nomeado por meio de ato jurídico (portaria ou decreto de nomeação, por exemplo).

Somente após a nomeação, a autoridade de trânsito poderá exercer suas competências de gestor(a) de trânsito. Essas competências são várias. Algumas das mais importantes são:

- 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;
- emitir as notificações de autuação e de penalidade.

A gestão envolve, no mínimo, três etapas básicas: planejamento, execução e controle.

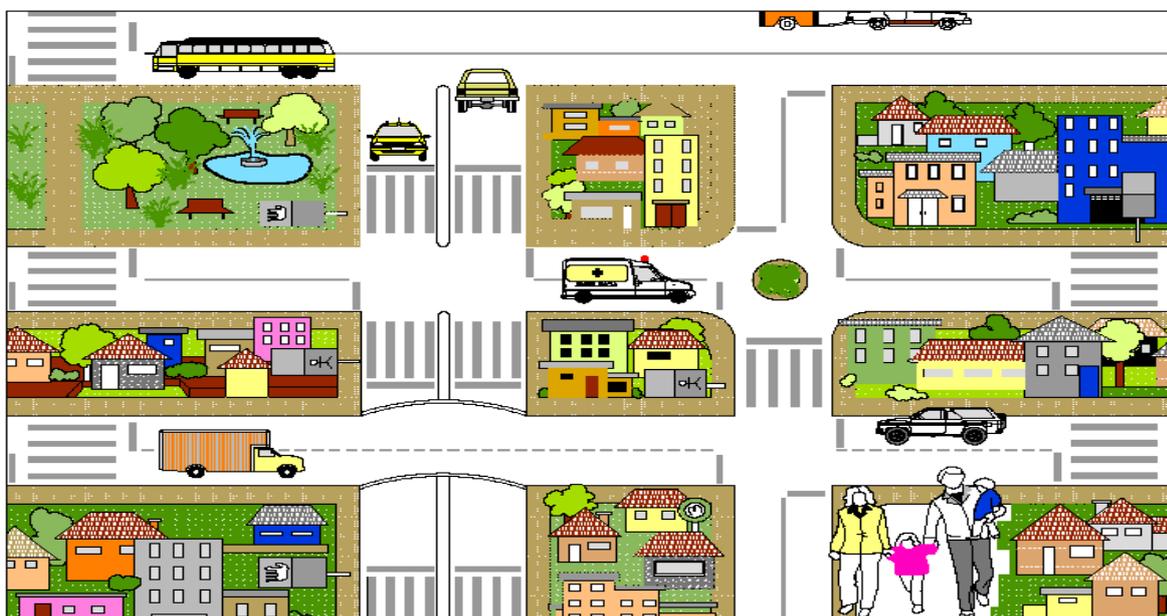
1.1 Planejamento

Planejar é definir o futuro do órgão ou entidade do SNT. É ter metas e saber como serão alcançadas, é ter consciência de quais são seus propósitos e seus objetivos.

O planejamento envolve a determinação no presente do que se espera para o futuro do órgão ou entidade do SNT. Além disso, quais as decisões deverão ser tomadas para que as metas e propósitos sejam alcançados.

De maneira geral, o planejamento é constituído das seguintes etapas:

- levantamento dos principais problemas de trânsito da 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.



Planejamento urbano e planejamento do trânsito não podem ser separados, pois o trânsito ocorre sobre a parte do solo urbano destinada à circulação de pessoas, mercadorias e animais. O planejamento urbano é orientado por um conjunto de normas que também orientam o planejamento do trânsito. As principais normas relativas à ocupação e uso do solo urbano estão no Estatuto das Cidades e no Plano Diretor.

O que diz o Estatuto das Cidades?

É fundamental que o planejamento das atividades do órgão ou entidade executivo municipal de trânsito esteja em conformidade com a regulamentação da política urbana, dada pelo Estatuto das Cidades (Lei n. 10.257 de 2001).

Dentre outros assuntos, tal estatuto estabelece as diretrizes gerais para o planejamento e a execução da política urbana.

Todas as diretrizes gerais do Estatuto das Cidades são relevantes para o(a) gestor(a) de trânsito, devendo este(a) prestar especial atenção às seguintes:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

- I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer para as presentes e futuras gerações;**
- II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da**

comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

...

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de viagem, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

...

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

...

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

...

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio

ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população.

O que diz o Plano Diretor?

Segundo o Estatuto das Cidades, o Plano Diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, sendo obrigatório para: as cidades com mais de vinte mil habitantes; as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; as cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico; as cidades inseridas em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional e nacional; e, por fim, para as cidades que pretendam exigir do proprietário do solo urbano não edificado ou subutilizado o adequado aproveitamento, conforme parágrafo 4º do artigo 182 da Constituição Federal.

O Plano Diretor deve estabelecer diretrizes para a expansão do sistema viário da cidade e do sistema de transportes, considerando o deslocamento de veículos, pessoas e animais, conforme as particularidades do município. Deve incorporar não só o planejamento dos deslocamentos, mas também as condições de mobilidade e acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios coletivos e não motorizados de transporte.

Além do Estatuto das Cidades e do Plano Diretor, o planejamento do trânsito municipal também deve estar atento à Política Nacional de Trânsito (PNT), a qual define diretrizes que devem nortear os objetivos e metas da gestão do trânsito.

O que diz a Política Nacional de Trânsito?

A PNT é um marco na visão sobre o trânsito, pois ao utilizar os conceitos de mobilidade, acessibilidade, qualidade de vida e cidadania, incorpora aos objetivos da gestão de trânsito aspectos sociais.

A PNT estabelece cinco diretrizes gerais que devem guiar as ações de todo os órgãos do SNT. São elas:

- **aumentar a segurança no trânsito;**
- **promover a educação para o trânsito;**
- **garantir a mobilidade e acessibilidade com segurança e qualidade ambiental a toda a população;**
- **promover o exercício da cidadania, a participação e a comunicação com a sociedade;**
- **fortalecer o SNT.**

A PNT dedica um item específico à integração dos municípios ao SNT, reconhecendo que a integração independe do tamanho do município, pois o trânsito e seus respectivos problemas estão presentes em todos os municípios brasileiros.

Conforme o inciso XIV do artigo 24 do CTB, é competência municipal implementar as medidas da PNT.



1.2 Execução



A execução é o conjunto de ações destinadas a alcançar os objetivos estabelecidos pelo planejamento. Significa por efetivamente em prática as ações planejadas. É a realização do planejamento. É a etapa em que o(a) gestor(a) público(a) combinará os recursos humanos, materiais e financeiros para a obtenção dos resultados planejados.

Esta é a etapa em que o planejamento sai do papel e se concretiza nas ruas da cidade. A fase de execução é cotidiana, isto é, ocorre no dia a dia da administração municipal. Manifesta-se nas decisões que o(a) gestor(a) público(a) toma diariamente.

Essa etapa inclui o acompanhamento dos obstáculos, que normalmente se opõem à transformação de metas em resultados. O acompanhamento, parte integrante da execução, objetiva fornecer a informação necessária para

introduzir eventuais correções a fim de assegurar a consecução dos objetivos estabelecidos.

1.3 Controle

O controle diz respeito ao monitoramento e acompanhamento das atividades executadas. As atividades executadas estão de acordo com aquilo que foi planejado? Como os recursos humanos, materiais e financeiros são empregados? Há desperdício de recursos? As metas e objetivos são atingidos? Essas e outras questões são as preocupações do controle. O objetivo principal do controle é manter a execução em conformidade com o planejamento, evitando desvios de metas e objetivos e desperdício de recursos.

O controle pode ser interno, quando realizado pela própria administração municipal, ou externo quando realizado pelo poder legislativo municipal ou por indivíduos ou associações de indivíduos fora do âmbito do executivo municipal. Um exemplo de controle externo é o controle social realizado pela sociedade civil.

Aquele município que pretenda promover uma gestão democrática da cidade deve incentivar o controle social. Um exemplo é a criação e a manutenção de Conselhos Municipais cuja função é acompanhar o planejamento e a execução da política urbana do município e, portanto, da política de trânsito, transporte, mobilidade e acessibilidade.

1.4 Transparência

A divulgação do que é realizado pela administração do trânsito e a prestação de contas do quanto e de como o recurso público é gasto são as formas mais adequadas de promover a transparência na gestão pública.

A transparência se consolida por meio do acesso do cidadão às informações sobre a gestão governamental. Somente por meio desse acesso é que a sociedade pode realmente realizar o efetivo controle social.

1.5 Participação social

Em qualquer área da administração pública, um sistema democrático de gestão deve permitir e incentivar a efetiva participação da população na execução e no acompanhamento das políticas públicas. Participação social garante legitimidade aos atos do administrador, pois garante que as demandas da população sejam consideradas no planejamento e na execução das ações de trânsito.

A possibilidade de a população participar nas discussões de assuntos de seu interesse, apresentando sugestões, alternativas, expressando e conhecendo pontos de vista diferentes, enriquece o processo e facilita a tomada de decisão e a implementação das ações de melhoria das condições de trânsito.

Os conselhos municipais são instrumentos de participação democrática na gestão da cidade. O(A) gestor(a) público(a) que esteja atento(a) para as deliberações dos Conselhos Municipais estimulará a participação social na gestão da coisa pública.

No trânsito, de forma especial, onde todas as pessoas são responsáveis pelas condições de uso das vias, a importância da participação é ainda maior. Para atender a este propósito é desejável que existam espaços e canais de interlocução entre a administração municipal e a população local.

O artigo 72 do CTB estabelece que todo cidadão possui o direito de solicitar alterações na sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações nas normas de trânsito. Estabelece

também, em seu artigo 73, que todos os órgãos do SNT devem responder no prazo mais rápido possível às solicitações e sugestões.

Formas de participação

De maneira geral, a participação dos cidadãos pode ocorrer de duas formas:

- por meio de **espaços para interlocução**, por exemplo, reuniões, conselhos, comissões, fóruns, etc.;
- por meio de **canais de comunicação** de diferentes tipos, tais como: número de telefone gratuito, endereço para correspondência, *e-mail*, etc.

É PRECISO CRIAR UM SETOR QUE SE COMUNIQUE COM A POPULAÇÃO.

1.6 Recursos financeiros para o trânsito

São diversas as fontes de recursos financeiros para a gestão do trânsito municipal. Destacam-se as seguintes:

- a arrecadação do valor das multas de trânsito;
- o valor proveniente da cobrança pela remoção de veículos ou estada no pátio de apreensão de veículos;
- taxas de aprovação de projetos de pólos geradores de viagem;
- taxas de registro e licenciamento, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal;

- taxas para a vistoria de veículos que necessitem de autorização especial para transitar;
- repasses do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA);
- outros recursos previstos no orçamento municipal.

Arrecadação de multas de trânsito

A arrecadação das multas é a mais importante fonte de receita para o órgão municipal de trânsito. Contudo, o objetivo do órgão de trânsito não deve ser a maximização da arrecadação, pois uma elevada receita originada de multas de trânsito está diretamente associada a um elevado nível de infrações de trânsito.

Deve-se ter em mente que do total da receita arrecadada com as multas, o município terá a sua disposição 95% do valor. Os 5% restantes devem ser depositados na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), conforme o parágrafo único do artigo 320 do CTB. Os recursos depositados no Funset são destinados a projetos, campanhas e ações de âmbito nacional.

É FUNDAMENTAL QUE O MUNICÍPIO DEPOSITE 5 % DOS VALORES ARRECADADOS COM MULTAS NA CONTA DO FUNSET.

O artigo 320 do CTB define que a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito deve ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Outras fontes de recursos

Conforme o inciso X do artigo 24 do CTB, compete aos municípios implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias. A receita gerada com o estacionamento rotativo pertence, portanto, ao município. Essa forma de gerir o espaço urbano possibilita a rotatividade das vagas de estacionamento nas vias, permitindo o uso democrático do espaço público em trechos próximos a alguns tipos de comércio e de serviços.

Outra fonte de recursos são os repasses do IPVA. De acordo com o inciso III do artigo 158 da Constituição Federal, 50% do valor do IPVA recolhido pelo Estado pertencem ao município onde o veículo está licenciado.

No que diz respeito à cobrança de taxas por serviços prestados, devem ser realizadas de forma cuidadosa, tendo em vista que o CTB não prevê a aplicação obrigatória desses recursos na área de trânsito.

O que diz a Lei de Responsabilidade Fiscal?

O principal objetivo da LRF (Lei n. 101, de 2000) é estabelecer normas para a gestão fiscal responsável de todos os entes da federação, União, Estados e Municípios e Distrito Federal. É um marco na busca pelo equilíbrio das contas públicas. Refere-se diretamente a utilização de recursos financeiros, daí a importância do(a) gestor(a) de trânsito conhecê-la. Veja-se o artigo 1º da LRF:

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação

planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

§ 2o As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

1.7 Convênios

Os convênios são instrumentos de cooperação entre o órgão municipal de trânsito e outros órgãos do SNT, geralmente o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e a Polícia Militar (PM), visando à conjugação de esforços de diversas pessoas jurídicas com uma meta em comum: a redução dos problemas do trânsito local.

Conforme o CTB, os municípios deverão assumir a responsabilidade sobre a gestão do trânsito. Contudo, dada a dificuldade que alguns municípios encontram em assumir integralmente suas responsabilidades, o artigo 25 do CTB prevê que os órgãos ou entidades executivos do SNT poderão celebrar convênio delegando as atividades de sua competência, com vistas à maior eficiência e à segurança para o usuário das vias.

Assim, caso o município não disponha de condições técnicas e financeiras para assumir todas as atividades da gestão do trânsito, poderá firmar convênios delegando suas atribuições, ou parte delas, a outros órgãos do SNT.

Os convênios podem assumir diversas formas e envolver diversos órgãos do SNT. Os municípios podem delegar uma ou várias ações.

Exemplos de convênios:

Tipo (exemplos)	Amplitude
<p>Parcial: operação, fiscalização, notificação e arrecadação</p>	<p>O órgão ou entidade municipal delega parte das ações: operação, fiscalização, notificação e arrecadação. As ações de operação e fiscalização são delegadas à Polícia Militar enquanto as ações de notificação e arrecadação são delegadas ao DETRAN.</p>
	<p>O órgão ou entidade municipal continua com as ações de estatística, engenharia e educação.</p>
	<p><i>O órgão ou entidade municipal continua com a responsabilidade objetiva sobre as questões de trânsito.</i></p>
<p>Parcial: notificação e arrecadação</p>	<p>O órgão ou entidade municipal delega parte das ações ao DETRAN, notificação e arrecadação.</p>
	<p>O órgão ou entidade municipal continua com as ações de estatística, engenharia, educação, operação e fiscalização de trânsito.</p>
	<p><i>O órgão ou entidade municipal continua com a responsabilidade objetiva sobre as questões de trânsito.</i></p>

Por fim, cabe lembrar que os exemplos acima não encerram as possibilidades de convênios que os órgãos municipais de trânsito podem celebrar com outros órgãos. As possibilidades são diversas e a escolha do tipo de convênio dependerá das necessidades de cada município. O que deve estar claro em todo e qualquer convênio são as partes envolvidas, a definição de responsabilidades e a divisão dos custos operacionais.

2. ATIVIDADES DO ÓRGÃO OU ENTIDADE EXECUTIVO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

2.1 Educação de trânsito



Todas as pessoas têm sempre algo a dizer sobre educação e isso é natural, uma vez que a educação se funde à vida humana em todos os sentidos, em todos os aspectos e em todas as situações. Não seria diferente

no caso do trânsito. Incontáveis são as vezes em que se ouve (ou se fala) *que motorista mal educado; que pedestre mal educado.*



No entanto, para que as pessoas sejam *educadas* no trânsito, há muito que ser feito. Antes de qualquer coisa, é preciso compreender que a educação não se resume na simples transmissão de informações, de fatos específicos e isolados, descontextualizados da realidade das pessoas.

A educação é um processo permanente de aquisição e de construção de conhecimentos, de valores, de posturas e de atitudes. É a partir do exercício do pensamento, da oportunidade da descoberta, da possibilidade de participar dos acontecimentos, de expressar e de manifestar sentimentos, opiniões e experiências que se constroem instrumentos de compreensão da realidade.

Nesse sentido, é extremamente importante que os profissionais que compõem o órgão ou entidade municipal de trânsito compreendam a diferença entre um trabalho educativo que (apenas) transmite informações e um trabalho educativo que favorece práticas sociais fundamentadas em valores e cria condições para o exercício pleno da cidadania, contribuindo para a construção de uma sociedade democrática e não excludente.

Ensinar a uma pessoa que ela deve atravessar na faixa destinada aos pedestres não é complicado. Basta que alguém (ou algo) declare essa sentença como verdade absoluta, como regra de obediência incontestável. Porém, o objetivo da educação para o trânsito não deve ser esse. O grande desafio consiste em *mostrar* às pessoas como é possível, por exemplo, ajudar um deficiente visual a atravessar uma rua. Neste caso, a ação educativa

transcendeu o *que fazer*. Ensinou, também, o *como ser* e o *como conviver*. Como ser alguém que pensa e age de forma coletiva, em favor do bem comum.

FUNDAMENTAR A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO EM VALORES É UM DESAFIO E UM COMPROMISSO A SER ASSUMIDO POR TODOS OS ÓRGÃOS E ENTIDADES DO SNT.

É impossível ensinar o *como ser* e o *como conviver*, sem a participação efetiva das pessoas: crianças, jovens, adultos, idosos. Compete ao órgão ou entidade municipal de trânsito propor a participação da sociedade (*cidadania ativa*) nas questões relativas ao trânsito da cidade: o que as pessoas pensam, quais os seus anseios, quais as suas necessidades.

Para isso é preciso ir a campo, pesquisar, investigar e analisar os problemas antes de dar as soluções. As campanhas educativas de trânsito, os recursos pedagógicos, os projetos e tantas outras iniciativas a serem realizadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito devem se pautar em necessidades reais da população. Não se pode achar que a implementação de uma ação educativa é boa e está certa sem (antes) ouvir as pessoas.

O órgão ou entidade municipal deve promover a educação de trânsito para todos; entrar em contato com organizações de bairro, com o conselho municipal de educação e de saúde, com as escolas, com os grêmios estudantis, etc.; ouvir o que as pessoas têm a dizer e elaborar projetos com base em suas expectativas. Talvez seja difícil para o órgão ou entidade resolver, em curto espaço de tempo, todos os problemas levantados. No entanto, terá a oportunidade de saber que eles existem e que algo precisa ser feito.

Fazer uma educação para o trânsito, portanto, transcende o mero ensinamento, a mera informação. A educação para o trânsito (verdadeira)

convida ao debate, à análise e à reflexão dos diversos assuntos relacionados ao direito de ir e vir.

Ao encaminhar sua prática educativa nesta direção, os profissionais que atuam na área de educação do órgão ou entidade municipal de trânsito trabalharão em consonância com os objetivos apresentados no documento da PNT: promover a cidadania, a inclusão social, a redução das desigualdades, o fortalecimento da democracia e a valorização da vida.

O Capítulo VI do CTB, que trata da educação para o trânsito, determina, entre outros aspectos:

- a obrigatoriedade da existência de uma coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do SNT;
- a promoção de campanhas de caráter permanente;
- a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino.

2.1.1 Coordenação de educação para o trânsito

Esta coordenação deve ser composta, preferencialmente, por profissionais de nível superior, com formação na área de ciências humanas. Quando não houver essa possibilidade, devem ser contratados profissionais de nível médio (completo) e que já possuem experiências relacionadas à área educacional. Essa equipe também precisa ser capacitada continuamente (por meio de cursos, palestras, seminários), uma vez que o tema trânsito é bastante específico e carece de estudo. Com uma equipe capacitada, a coordenação de educação poderá desenvolver e executar ações que tragam, efetivamente, resultados positivos para o município.

Por isso, a equipe deve ser composta por profissionais criativos, capazes de sensibilizar, de mobilizar e de incentivar a participação de crianças, jovens, adultos e idosos em todas as ações a serem implementadas.

Caso o órgão ou entidade municipal de trânsito não tenha condições de formar uma equipe na área de educação, em decorrência de sua estrutura, é possível firmar um convênio com a Secretaria de Educação do município ou com as secretarias de outros municípios que já desenvolvam trabalhos relacionados à educação para o trânsito. Esse convênio facilitará o acesso às escolas municipais de educação infantil, de ensino fundamental e de ensino médio.

2.1.2 Campanhas educativas



Teoricamente, uma campanha educativa exige planejamento detalhado e a utilização de diferentes mídias: TV, rádio, *outdoors*, jornais.

Alguns órgãos ou entidades de trânsito possuem uma assessoria de comunicação, responsável pela produção de campanhas. Entretanto, cabe à equipe de educação criar as campanhas, de acordo com as necessidades detectadas, analisar tecnicamente todo o material produzido e avaliar seu conteúdo. É muito importante que a equipe acompanhe todo esse processo, a fim de que as campanhas possam trazer mensagens positivas e adequadas aos diferentes públicos.

A Resolução n. 314/2009 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece procedimentos para a realização de campanhas que devem ser seguidos por todos os órgãos e entidades do SNT.

A eficiência de uma campanha deve-se, também, à eficiência de uma pesquisa junto à população para detectar seus anseios, suas necessidades, suas expectativas em relação ao trânsito. Esses dados servirão como suporte para melhor alcançar o objetivo da campanha e identificar qual o meio de comunicação mais adequado.

Caso o órgão ou entidade de trânsito do município não disponha de recursos financeiros para a realização de campanhas utilizando mídias, a promoção de eventos, como palestras, passeios ciclísticos, teatros, etc. são excelentes recursos.

Mas é sempre bom lembrar que a *melhor campanha* é o trabalho de qualidade realizado pelo órgão ou entidade de trânsito. Quando a população participa do processo de gestão do trânsito; quando vê a execução de obras de engenharia; quando é orientada pelo agente municipal de trânsito; quando é informada sobre as ações do órgão ou da entidade; quando sente que há interesse em resolver os problemas, tornando-se, assim, uma parceira do órgão ou entidade de trânsito na busca de melhorias para o trânsito da cidade.

2.1.3 Educação para o trânsito nas escolas



O artigo 76 do CTB estabelece que:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

- I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;**
- II – a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;**
- III – a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;**

IV – a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

Para que a implementação do tema trânsito nas escolas de ensino regular pudesse ocorrer de forma sistematizada, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) aprovou e publicou, por meio da Portaria n. 147/2009, as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e as Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental. Tais diretrizes apresentam princípios e fundamentos para que os educadores brasileiros possam incorporar a educação para o trânsito em seus projetos pedagógicos.

Para contribuir com este processo, a coordenação de educação dos órgãos e entidades de trânsito pode executar e promover ações, como:

- **encontros de professores:** seminários, oficinas, etc. que sensibilizem e incentivem os educadores para o desenvolvimento de atividades relacionadas ao trânsito na escola;
- **espetáculos teatrais:** peças de teatro, com textos adequados às diferentes faixas etárias, com espaço para debate ao final da peça;
- **sessões de vídeo:** a apresentação de programas educativos que abordem valores e gerem debates entre os alunos (*Série Trânsito Consciente* para alunos do ensino médio e *Série Pela Estrada Afora* para os alunos da pré-escola e do ensino fundamental, ambas produzidas pelo Denatran);
- **oficinas com alunos:** a apresentação de pesquisas e de outros trabalhos produzidos pelos alunos;
- **encontros com pais, alunos e comunidade:** a promoção de eventos com o objetivo de debater questões relacionadas ao trânsito;
- **hora do conto:** a equipe de educação pode utilizar a literatura para realizar horas do conto nas escolas e depois promover debates. Essa atividade também pode ser realizada com adultos;

- **concursos literários:** a realização de concursos capazes de incentivar a produção de contos, de poesias e de histórias que envolvam temas relacionados ao trânsito da cidade.

Esses são apenas alguns exemplos. A equipe de educação pode criar uma série de outras ações educativas a partir das necessidades e das expectativas dos professores, dos alunos, dos pais dos alunos, de todas as pessoas que compõem o universo escolar.

2.1.4 Educação de trânsito para todos

O órgão ou entidade municipal de trânsito deve empreender esforços no sentido de desenvolver atividades que conduzam à análise e à reflexão do comportamento humano no trânsito para todos os segmentos da sociedade. Sempre com o objetivo de reforçar atitudes de cooperação e de respeito mútuo no espaço público.

Para funcionários de empresas: aproveitar as Semanas Internas de Prevenção de Acidentes (SIPAT), obrigatórias nas empresas, para ministrar palestras, promover debates, distribuir materiais (que podem ser financiados pelas empresas) e analisá-los com os funcionários. Regida pela Lei n. 6.514 de 22/12/77 e regulamentada pela NR-5 do Ministério do Trabalho, a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) foi aprovada pela portaria n. 3.214 de 08/06/76, publicada no D.O.U. de 29/12/94 e modificada em 15/02/95. A CIPA é uma comissão composta por representantes do empregador e dos empregados e tem como missão a preservação da saúde e da integridade física dos trabalhadores e de todos aqueles que interagem com a empresa. Uma das atribuições da CIPA é promover, anualmente, a Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT).

Para condutores de categorias específicas: oferecer cursos de direção defensiva aos condutores de transporte coletivo, de táxi, motociclistas, entre

outros, por meio de parcerias firmadas com as empresas que prestam estes serviços.

Para ciclistas: oferecer palestras, passeios ciclísticos e outras atividades que possam auxiliar em sua segurança.

Para os funcionários/servidores do órgão ou entidade municipal de trânsito: reunir as equipes de engenharia, de fiscalização, de operação que trabalham no órgão ou na entidade, promovendo grupos de estudo. Os agentes também podem ser beneficiados com o trabalho da educação por meio de cursos de reciclagem. Os motoristas, que trabalham no órgão ou entidade, devem ser capacitados permanentemente, pois devem servir como *modelo* aos demais motoristas.



2.2 Engenharia de tráfego

2.2.1 O que é engenharia de tráfego?

As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

- I - elaboração e atualização de mapa viário;
- II - cadastramento e implantação da sinalização;

- III - desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;
- IV - identificação, estudo e análise de novos pólos geradores de trânsito;
- V - estudos e estatísticas de acidentes de trânsito;
- VI - estudos e análises da utilização das faixas de domínio do sistema viário;
- VII - atualização e manutenção do cadastro de projetos do sistema viário;
- VIII - estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental de adequação e melhorias do sistema viário;
- IX - estudos e projetos necessários a adequações e melhorias no sistema viário.

São considerados elementos de despesas com engenharia de tráfego e de campo:

- I - estudos relacionados com a fiscalização eletrônica;
- II - estudos de contagem de tráfego;
- III - estudos de movimentação de produtos perigosos;
- IV - estudos de autorização especial de tráfego;
- V - planejamento técnico dos equipamentos destinados à execução dos serviços de engenharia de tráfego e de campo;
- VI - estudo, planejamento e implantação de sistemas e conjuntos semaforicos;
- VII - controle e gerenciamento de tráfego;
- VIII - estudos de fiscalização e operação de proteção ao pedestre e ciclistas;
- IX - aquisição, conservação e manutenção de equipamentos necessários ao levantamento de dados de engenharia de tráfego e de campo;
- X - aquisição, conservação e manutenção de equipamentos necessários à atualização do cadastro de projetos do sistema viário;
- XI - estudos, apropriação e manutenção do cadastro dos acessos às faixas de domínio do sistema viário;
- XII - estudo e projeto para tratamento de segmentos críticos visando à minimização de acidentes de trânsito;
- XIII - projeto de alterações no sistema viário, como mudança na geometria das vias, alteração de sentido de circulação;

XIV - estudo e projeto de calçadas, ciclovias e ciclofaixas;

XV - estudo e projeto de faixas, pistas exclusivas ou preferenciais para transporte coletivo;

XVI - estudo, projeto e implantação de medidas moderadoras de tráfego;

XVII - avaliação e definição de medidas para reduzir possíveis impactos negativos de pólos geradores de viagens;

XVIII - aquisição, locação, manutenção e aferição de contador volumétrico de tráfego.

A engenharia de tráfego é um ramo da engenharia que atua no planejamento, no projeto geométrico, na operação de trânsito, na sinalização e nos projetos de segurança e fluidez em vias terrestres, terminais, lotes lindeiros e vias públicas com a perspectiva de integração junto a outros modos de transporte.

Seu principal objetivo é assegurar o movimento ordenado e seguro das pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.



2.2.2 Quais os principais problemas enfrentados pela engenharia de tráfego?

A primeira atitude do técnico de engenharia de tráfego é identificar quais são os principais problemas do trânsito da cidade. Os mais frequentes são problemas de: FLUIDEZ, MOBILIDADE, SEGURANÇA, ACESSIBILIDADE e QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO.

Fluidez: refere-se à facilidade de circulação de veículos. Está ligada a diminuição do tempo gasto no deslocamento dos veículos. Exemplos de medidas que promovem maior fluidez são: retirar estacionamento da via, proibir conversões e retornos, alterações na geometria da via, alterações no sentido de circulação, restrição à circulação de veículos específicos, etc.

Mobilidade: conceito mais amplo que o de fluidez. Refere-se à facilidade de deslocamentos de pessoas, animais e bens, por meios motorizados ou não motorizados.

Segurança: diz respeito a uma circulação sem acidentes. A segurança deve se estender a todos que circulam nas vias públicas, pedestres, condutores e passageiros. Exemplos de medidas que promovem maior segurança na via são: redução da velocidade regulamentada da via, implantação de ondulação transversal (lombadas), adequação geométrica, melhoria da sinalização, etc.

Acessibilidade: é a facilidade com que os locais da cidade são acessados pelas pessoas ou bens, medida pelo tempo, custo e esforço envolvidos. Assim, medidas que preconizam a acessibilidade devem ser levadas em conta. Exemplos de medidas que promovem uma maior acessibilidade são: criação de vagas de estacionamentos para pessoas com deficiência e idosos, implantação de paradas de ônibus adequadas, criação de rampas de acesso para pessoas com mobilidade reduzida, regulamentação de estacionamento para carga e descarga, etc.

É importante lembrar que os conceitos de mobilidade e acessibilidade estão relacionados, o que pode gerar alguma confusão. No entanto, mobilidade está diretamente ligada à facilidade de se deslocar de um lugar para o outro, enquanto que o conceito de acessibilidade relaciona-se à facilidade de acesso aos locais da cidade. Um exemplo prático é o seguinte: supondo que haja uma boa estrutura viária no município, um cadeirante que tem veículo próprio para sair de casa e ir à escola dispõe de mobilidade, contudo, caso a escola não tenha infraestrutura que permita ao cadeirante acessar as salas de aula, por exemplo, rampas de acesso, a acessibilidade estará comprometida.

Qualidade de Vida: está diretamente relacionada à defesa do meio ambiente e ao respeito às funções de cada via, principalmente as vias de zonas residenciais. Envolve também a compatibilização entre o uso do solo e o volume e composição do tráfego que nele passam. Exemplos de medidas que promovem melhor qualidade de vida são: proibição de circulação de veículos de carga em vias locais, regulamentação de horários para carga e descarga de mercadorias, fiscalização da emissão de poluentes e poluição sonora, etc.

É importante ter em mente que, em muitas situações, quando um dos problemas acima mencionados é enfrentado a partir de uma determinada medida, essa medida pode agravar outro problema. A ampliação da velocidade regulamentada na via é um exemplo claro de ação que, por um lado, aumenta a fluidez e, por outro, prejudica a segurança. Outro exemplo é o aumento das vagas de estacionamento ao longo da via, pois ao mesmo tempo em que promove maior acessibilidade, reduz fluidez.

Tendo em vista essas divergências entre as ações de engenharia, o responsável pela engenharia de tráfego precisará definir com cuidado e atenção quais os principais problemas do trânsito da cidade, selecionar a medida mais adequada e, na medida do possível, reduzir os impactos negativos dessa medida.

2.2.3 Sinalização de trânsito



A engenharia de tráfego fornece recursos variados para melhorar as cidades. Os problemas muitas vezes podem ser resolvidos com obras pequenas e investimentos relativamente pequenos, como mudanças de circulação e sinalização.

O órgão de trânsito responde pela falta, insuficiência ou incorreta colocação da sinalização, não podendo nesses casos serem aplicadas penalidades por sua inobservância. Por essas razões, a sinalização deve seguir rigorosamente as determinações do CONTRAN. Somente o CONTRAN tem competência para alterar ou complementar as regras sobre sinalização, assim como para autorizar o uso de sinalização experimental.

A FALTA DE SINALIZAÇÃO CORRETA PODE SER A DIFERENÇA ENTRE A SEGURANÇA NO TRÂNSITO E O ACIDENTE.

A sinalização bem projetada, implantada e conservada reflete uma boa imagem não só do órgão executivo municipal de trânsito como também da prefeitura.

A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua adequada utilização, compreendendo, especificamente, as sinalizações vertical, horizontal e semafórica e os seguintes dispositivos auxiliares:

- I - dispositivos delimitadores;
- II - dispositivos de canalização;
- III - dispositivos e sinalização de alerta;
- IV - alterações nas características do pavimento;
- V - dispositivos de uso temporário;
- VI - dispositivos de proteção contínua;
- VII - dispositivos luminosos;
- VIII - painéis eletrônicos;
- IX - outros dispositivos previstos em legislação específica.

São considerados elementos de despesas com sinalização:

- I - tacha e tachão refletivos, mono ou bidirecionais;
- II - defesa metálica;
- III - tinta a base de água, de resina acrílica, de solvente ou termoplástico para demarcação viária;
- IV - micro esfera de vidro;
- V - placas de trânsito;
- VI - suporte estrutural para placas de trânsito, totem, bandeira, semi-pórtico, pórtico, coluna cônica com braço cônico e estrutura especial;
- VII - dispositivos para canalização, segregação e delimitação – barreiras horizontais e verticais e cones;
- VIII - painel eletrônico;
- IX - aplicativo e equipamento de tecnologia da informação destinados ao controle da sinalização – grupos focais, controladores de tráfego, semáforos para pedestre, repetidores, contadores regressivos e outros sistemas semaforicos.
- X - projeto, execução e implantação de sinalização viária horizontal e vertical;
- XI - manutenção, conservação e funcionamento de sinalização eletroeletrônica;
- XII - outros elementos comprovadamente necessários à implantação e conservação da sinalização.

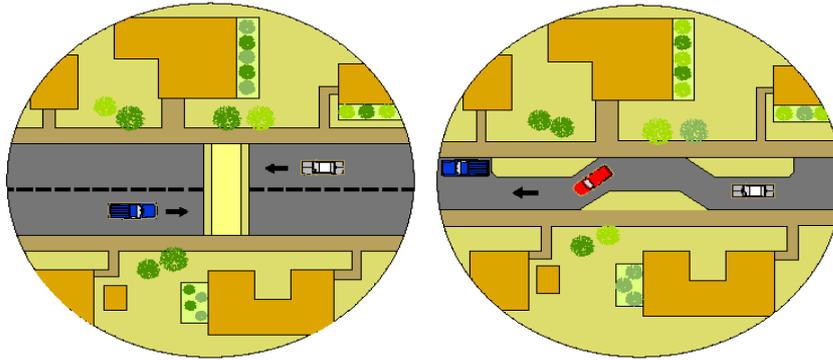


2.2.4 Ações de engenharia

De modo geral, as principais ações de engenharia de tráfego são:

- o planejamento da circulação de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, de tratamento de transporte coletivo, entre outros;
- o projeto, a implantação e a manutenção da sinalização de trânsito (vertical, horizontal e semafórica);
- o planejamento, a implantação e a manutenção de canalizações de trânsito, rotatórias e separadores de pista;
- a implantação de desvios para a execução de obras ou eventos;
- melhorias para o pedestre, como calçadas, faixas de travessia de pedestres, etc;
- a análise de projetos de edificações que geram ou atraem o trânsito de veículos e/ou de pedestres (Pólos Geradores de Viagem, tais como escolas, hospitais, *shoppings centers*, supermercados, terminais, etc.);
- a autorização de obras ou eventos, na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, *shows*, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens, etc.);

- o ordenamento da circulação e diminuição/eliminação de conflitos entre veículos motorizados, não motorizados e pedestres, dando prioridade ao transporte coletivo e não motorizado.



2.2.5 A equipe de engenharia

A equipe de engenharia de tráfego deve ser dimensionada de acordo com o tamanho do município. Pode-se começar pelo engenheiro ou arquiteto responsável pela aprovação de projetos de engenharia ou arquitetura da área municipal de edificações ou obras.

A equipe de engenharia deve conhecer o disposto no Anexo II do CTB, na Resolução n. 160/2004 do CONTRAN e nos volumes do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, que estabelecem a sinalização a ser usada nas vias do município.

Com uma equipe de engenharia é possível elaborar projetos de sinalização que poderão atender às necessidades imediatas da cidade, criando uma imagem de agilidade e de confiabilidade.

Caso o município não possa contar com uma equipe própria de engenharia, existe a possibilidade de contratação de consultoria especializada para a elaboração de projetos de adequações geométricas e de sinalização que devem ser acompanhados diretamente pelos profissionais da prefeitura.

2.3 Fiscalização e operação de trânsito

2.3.1 Fiscalização de trânsito

A fiscalização de trânsito, conforme definido do Anexo I do CTB, é o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito”. A fiscalização é fundamental para a obediência às leis de trânsito.

A fiscalização constitui a ferramenta complementar da operação de trânsito, na medida em que confere aos agentes municipais o poder de autuar e, conseqüentemente, “sensibilizar” o usuário da via no sentido de respeitar a legislação, fato que assegura a obtenção de melhorias das condições do trânsito.

2.3.2 A equipe de fiscalização de trânsito

A fiscalização de trânsito é uma atividade visada pela população e que exerce influência direta sobre a imagem do órgão ou entidade executivo municipal de trânsito, que deverá obedecer aos seguintes critérios para a constituição de um corpo de agentes civis municipais:

- concurso público para seleção de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização de trânsito;
- treinamento e capacitação de pessoal selecionado mediante cursos e estágios;

- credenciamento e designação dos agentes de operação e fiscalização por meio de portaria, relacionando nominalmente cada agente.

Com base no artigo 23 do CTB, é possível que a fiscalização seja feita também pela PM, conforme convênio firmado entre o órgão de trânsito do Município e o Estado. O convênio deve definir a forma de trabalho e de relacionamento dos policiais militares com a autoridade municipal de trânsito.

Recomenda-se que o número de agentes de fiscalização seja de um agente para cada 1.000 ou 2.000 veículos.

Os agentes de fiscalização civis e os policiais militares credenciados não multam, somente autuam, isto é, registram no Auto de Infração de Trânsito (AIT) a infração cometida.

QUEM APLICA A PENALIDADE DE MULTA É A AUTORIDADE DE TRÂNSITO DO MUNICÍPIO, DIRIGENTE MÁXIMO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE DE TRÂNSITO MUNICIPAL. SOMENTE ELE DETÉM TAL COMPETÊNCIA.

A presença física do agente, bem como uma postura atenta e segura, faz a diferença. Infrações deixam de ser cometidas, motoristas procuram obedecer à sinalização de trânsito, são mais respeitosos com os outros motoristas, com os pedestres e assim por diante.

A visibilidade do agente é muito importante. Por isso a escolha da cor do uniforme e dos materiais refletivos pode ajudar na sua identificação.

2.3.3 Fiscalização eletrônica

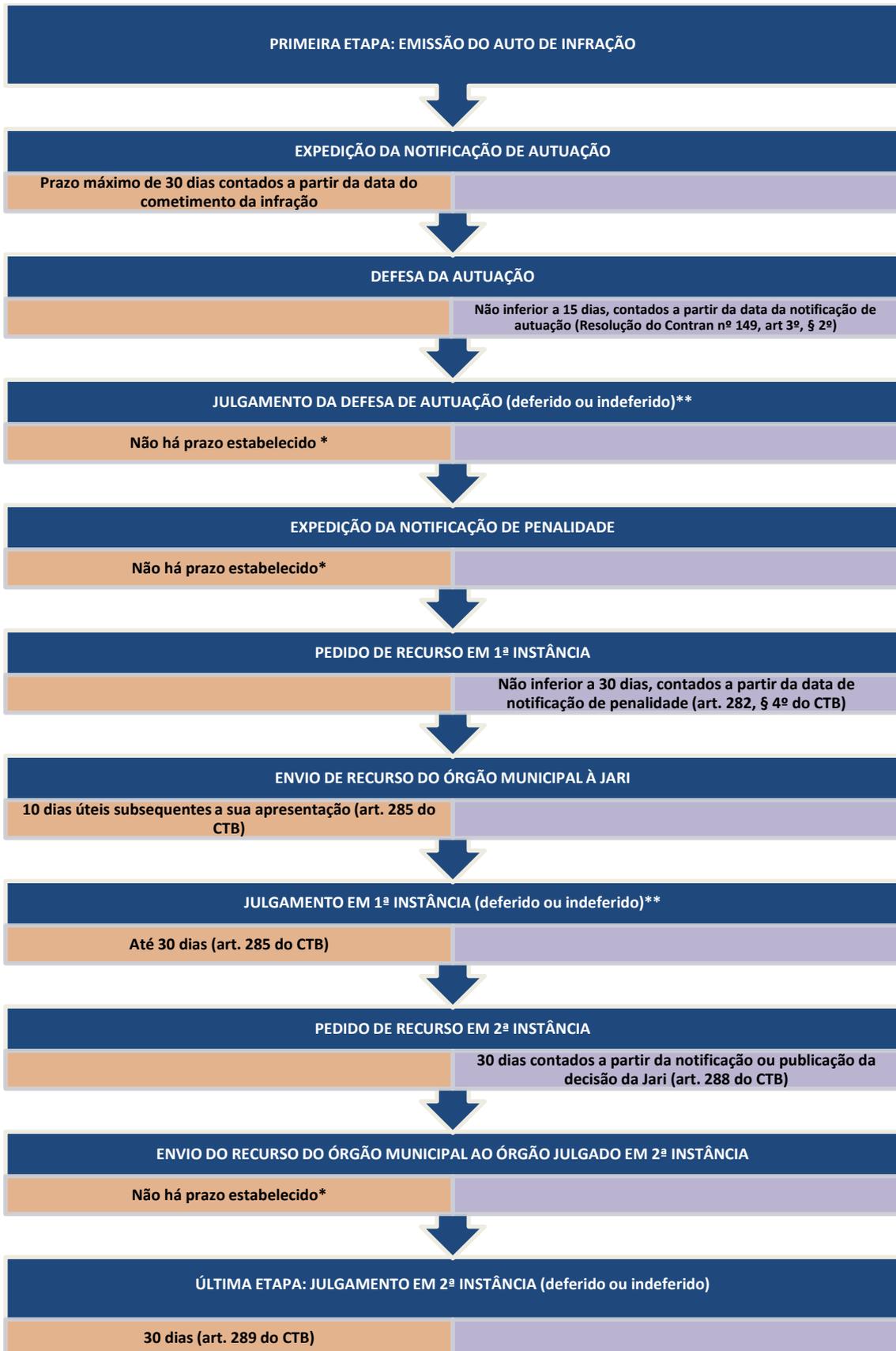


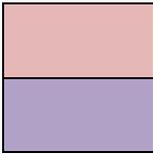
Antes de se começar a instalar radares ou outros equipamentos de fiscalização, faz-se necessária a verificação da sinalização do local e da região, destacando-se a sinalização de regulamentação de velocidade da via, de acordo com o tipo de via. De acordo com a Resolução n. 396/2011 do CONTRAN, para

determinar a necessidade de instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, devem ser realizados estudos técnicos que venham a comprovar a necessidade de fiscalização, garantindo a ampla visibilidade do equipamento.

É desaconselhável a redução brusca da velocidade média só para instalar o radar. A redução da velocidade regulamentada em uma via deve considerar suas condições de operação, tendo como objetivo reduzir o número e, sobretudo, a gravidade de acidentes registrados.

Fluxograma de autuação, notificação e julgamento de infrações





Prazo máximo previsto pelo CTB aplicado ao órgão executivo de trânsito e aos órgãos julgadores.

Prazo máximo estabelecido pelo CTB aplicado ao proprietário do veículo.

*Nas Etapas onde não há prazo legalmente estabelecido, sugere-se que seja obedecido, na medida do possível, um prazo não superior a 30 dias. Isso é importante para garantir tanto a celeridade do processo como para reduzir os custos de tempo para o órgão executivo de trânsito e órgãos julgadores.

**Caso o processo seja DEFERIDO nessa fase ele será finalizado. Caso seja INDEFERIDO o processo seguirá adiante conforme o fluxo.

2.3.4 Operação de trânsito

O conceito de “operação de trânsito”, desenvolvido ao longo dos últimos anos e reconhecido pelo CTB, compreende o monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de circulação, de estacionamento e parada na via. É um trabalho que não deve ser feito de maneira leiga, mas baseado nos conceitos técnicos para reduzir as ocorrências na via que prejudicam fluidez, segurança, acessibilidade e qualidade de vida de todos.

A operação de trânsito busca reduzir as interferências nas condições de trânsito, tais como: veículos quebrados, veículos acidentados, veículos estacionados irregularmente, veículos de emergência na via, necessidade de informações a pedestres e condutores, saída de escola e de grandes eventos, etc.

ESTAR PRESENTE NA RUA E SABER COMO ENFRENTAR E RESOLVER OS PROBLEMAS É A PRINCIPAL ATIVIDADE DA OPERAÇÃO DE TRÂNSITO.

A operação de trânsito possibilita:

- a melhoria da fluidez, retirando os veículos quebrados ou acidentados e organizando o trânsito;
- a melhoria da segurança, como nas operações realizadas nas escolas, que organizam a entrada e saída de alunos, e naquelas realizadas em eventos, como carnaval, festas juninas, campeonatos de futebol, entre tantas outras festividades que geram elevados fluxos de veículos e pedestres.

Existem basicamente três tipos de operações:

- **operações rotineiras:** são as atividades que caracterizam o trabalho diário de campo, tais como canalizações e desvios de tráfego, operação de semáforos e acessos, remoção de interferências, orientação de fluxos de veículos e pedestres, fiscalização de obras nas vias, etc.



- **operações programadas:** organizadas por ocasião de eventos programados com antecedência e com grande impacto sobre o trânsito como jogos de futebol, eventos cívicos e religiosos e grandes apresentações artísticas.

- **operações de emergência:** necessárias em eventos como enchentes, incêndios e passeatas. Por sua imprevisibilidade quanto à ocorrência,

efeitos e duração, exigem grande capacidade de mobilização e coordenação.

A constituição do corpo de operação de trânsito requer recursos humanos, materiais logísticos semelhantes aos necessários para atividades de

fiscalização de trânsito. Estas atividades estão diretamente e formalmente associadas.

Os equipamentos mínimos necessários para a operação de trânsito são:

- uniforme especial que caracteriza o agente de trânsito;
- veículos (viaturas e/ou motocicletas, guinchos, etc.) devidamente identificados com a sigla do órgão ou entidade municipal de trânsito;
- sistema de rádio comunicação: rádios fixos (central de operações) e portáteis;
- dispositivos auxiliares à sinalização de trânsito;
- equipamento para sinalização de emergência.

2.4 Estatística

2.4.1 A importância da estatística



O controle e análise de estatísticas são fundamentais em qualquer área de atividade. Permitem identificar os principais problemas, definir as prioridades e avaliar o resultado dos trabalhos executados.

Conhecer as circunstâncias em que ocorrem os acidentes de trânsito é o melhor caminho para evitá-los. Assim sendo, é necessário saber onde e quando os acidentes ocorrem, as características das pessoas e veículos envolvidos em cada acidente, as características da via, do acidente, suas consequências, etc.

Essas informações têm aplicações, como priorizar intervenções, subsidiar projetos e campanhas educativas e acompanhar a evolução dos acidentes por meio de séries históricas. A estatística de trânsito permite também a criação de indicadores que apontem a eficácia das ações dos órgãos de trânsito.

O CTB exige que seja feito o controle e a análise de estatísticas e o município deve atender a essa exigência. Os dados de acidentes são fundamentais para orientar um programa de tratamento de pontos críticos, pois indicam aqueles em que há maior número de acidentes e/ou onde são mais graves.

O controle e análise das estatísticas servem também para aferir os resultados das intervenções realizadas nas vias, elaborando-se estudos “antes - depois” das intervenções e projetos. Dessa forma, é possível a correção eventual de falhas, assim como a aferição dos benefícios obtidos em função do custo das intervenções.

2.4.2 O planejamento e a estatística

A estatística é uma ferramenta para o planejamento das ações do órgão ou entidade municipal de trânsito. Da qualidade das informações que se tem sobre o trânsito decorre a qualidade das decisões tomadas.

A diversidade das questões administradas pelo órgão de trânsito e a complexidade de cada uma delas exige um método organizado de coleta, classificação e armazenamento de informações: o banco de dados. Dele devem fazer parte, entre outros: resultados de pesquisas de acidentes, cadastro de sinalização, projetos implantados, projetos elaborados e manutenções efetuadas.

Tais informações têm utilidade não apenas para as áreas técnica e administrativa, mas também para a área jurídica, que delas necessita em questões judiciais. Os trabalhos de educação, fiscalização e operação também precisam do banco de dados para planejar as ações e registrar os resultados.

A associação de bancos de dados a sistemas de informações geográficas gera a possibilidade de armazenar e mapear grande quantidade de dados. Proporciona ainda um grande ganho na qualidade das análises, por meio de visualizações, cruzamentos de informações e elaboração de gráficos.

2.4.3 Fontes de dados

Existe em todas as cidades o registro de ocorrências de trânsito nas delegacias da Polícia Civil e nos batalhões das Polícias Militares. Por aí poderá começar o trabalho estatístico do órgão ou entidade de trânsito do município.

A coleta poderá ser aprimorada com os dados do Instituto Médico Legal (IML) e eventualmente com dados de hospitais. A padronização dessas estatísticas será feita com a metodologia utilizada pelo Denatran e unidades usadas internacionalmente como, por exemplo:

- mortos por 10 mil veículos;
- mortos por 100 mil habitantes.

Quando os dados são comparados ano a ano, ou semestre por semestre, têm-se assim uma série histórica.

2.4.4 Dados estatísticos de trânsito

Os mais importantes são: acidentes com vítimas (fatais e não fatais), acidentes sem vítimas, frota de veículos (geral e por tipo).

Outros dados estatísticos devem mostrar as características da cidade: velocidades médias nas principais ruas, volume de veículos nos corredores

mais movimentados, número de pedestres nos principais cruzamentos e outros.

O TRÂNSITO DA SUA CIDADE É MAIS PERIGOSO OU MAIS SEGURO QUE A MÉDIA NACIONAL? PARA RESPONDER É PRECISO LEVANTAR OS DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.

2.4.5 A equipe de estatística

O tamanho do município é que vai determinar o número de técnicos a ser designado para a atividade. No caso específico dos dados de acidentes, vários órgãos de polícia fazem algum tipo de trabalho estatístico facilitando o trabalho do(a) gestor(a) municipal de trânsito. Dependendo da quantidade de informações, a mesma pessoa encarregada de cuidar das questões de engenharia de tráfego pode estar cuidando também dos trabalhos de controle e análise de estatísticas.

O importante é a periodicidade, confiabilidade e conferência dos dados coletados, respeitando sempre a metodologia utilizada pelo Denatran e o histórico das informações, tentando padronizar e unificar as informações para todos os órgãos do município.

Com o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest), por município e por mês, você poderá comparar suas estatísticas com as de outros municípios com o mesmo porte/frota/população. Além de dar a sociedade a transparência e a visibilidade necessárias.

2.5 Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI)

A JARI é um colegiado formado para julgar os recursos das multas municipais em primeira instância.

A criação de (pelo menos) uma JARI, vinculada ao órgão ou entidade executiva de trânsito municipal, é obrigatória. Isso porque as pessoas têm o direito de recorrer contra as penalidades impostas pela autoridade de trânsito.

A JARI pode ser criada por lei ou por decreto municipal e seus membros devem ser nomeados pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação. Os nomes dos membros devem ser encaminhados ao Conselho Estadual de Trânsito (Cetran) e ao Denatran para ciência.

A Resolução n. 357/2010 do CONTRAN estabelece diretrizes para elaboração do Regimento Interno das JARI e, portanto, deve ser lida e conhecida pelos(as) gestores(as) de trânsito.

A JARI é indispensável no SNT. Suas funções estão definidas no artigo 17 do CTB:

- julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação ocorrida;
- encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos e que se repitam sistematicamente.

O órgão ou entidade executivo de trânsito do município deverá dar suporte técnico, administrativo e financeiro para o exercício das atividades da JARI.

Porém a ação da junta é independente, não se subordinando ao órgão municipal. A junta deve manter estreita relação não apenas com o órgão ou entidade executivo municipal de trânsito, mas também com o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran).

Cabe ao órgão executivo de trânsito o recebimento dos recursos, o encaminhamento de correspondência à JARI e ao Cetran, quando encaminhado para segunda instância, e a comunicação do julgamento ao interessado.

2.5.1 A composição da JARI

Para que os atos da JARI tenham validade jurídica, é necessário que os seus membros sejam nomeados conforme a resolução do Contran que trata do tema (atualmente a resolução em vigor é a de n. 357 de 2010), indicando expressamente que órgão ou entidade cada membro representará. É conveniente que sejam pessoas com conhecimento do assunto trânsito e que sejam treinadas ou orientadas com relação às questões normalmente presentes nos recursos de infração. Caso a prefeitura deseje remunerar os membros da JARI, deve incluir isso na lei de criação do organismo.

O DENATRAN FORNECE EM SEU SÍTIO NA INTERNET MODELO DE PORTARIA DE NOMEAÇÃO DOS MEMBROS DA JARI. TODAS AS RESOLUÇÕES QUE TRATAM DA CONSTITUIÇÃO E COMPOSIÇÃO DA JARI ESTÃO LÁ. É IMPORTANTE QUE O MUNICÍPIO ACESSE FREQUENTEMENTE ESSE SÍTIO PARA VERIFICAR QUAIS RESOLUÇÕES ESTÃO EM VIGOR.

2.5.2 O procedimento para julgamento dos recursos

Os procedimentos realizados pela JARI no julgamento dos recursos de infrações são regulamentados pelo Contran por meio de resoluções. Nessas resoluções são determinados prazos e procedimentos que devem ser rigorosamente obedecidos pelas juntas, conforme já ressaltado.

3. LISTA DE SÍTIOS EM QUE O(A) GESTOR(A) DE TRÂNSITO PODE ENCONTRAR A LEGISLAÇÃO PERTINENTE À ADMINISTRAÇÃO DO TRÂNSITO LOCAL

Constituição Federal de 1988

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997

<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>

Resoluções do CONTRAN

<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>

Estatuto das Cidades – Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm

Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) – Lei Complementar n. 101, de 04 de maio de 2000

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp101.htm

Lei sobre acessibilidade n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm

Decreto n. 5.296 que regulamenta as Leis sobre acessibilidade, de 02 de dezembro de 2004

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm

Prezado(a) Autoridade de Trânsito,

Contamos com sua colaboração no sentido de responder às questões abaixo e enviá-las para o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Sua participação é muito importante para que possamos aperfeiçoar esta publicação.

(Não é necessário identificar-se)

1. Nome do município:

2. Quanto ao conteúdo é possível afirmar que:

() aborda satisfatoriamente todos os assuntos relevantes para a gestão de trânsito do município.

() aborda parcialmente os assuntos relevantes para a gestão de trânsito do município. Alguns assuntos não são abordados ou são abordados de forma insatisfatória.

() não aborda os assuntos relevantes para a gestão de trânsito do município.

3. Sobre quais assuntos do guia gostaria de obter mais esclarecimentos?

() Planejamento

() Execução

() Controle

() Transparência

() Participação social

() Recursos financeiros para o trânsito

- () Convênios
- () Educação de trânsito
- () Engenharia de tráfego
- () Fiscalização e operação de trânsito
- () Estatísticas de trânsito
- () JARI
- () Legislação de trânsito

4. Quanto à linguagem adotada?

- () É satisfatoriamente acessível. Permite compreender o assunto com clareza.
- () É mais ou menos acessível. Alguns pontos são compreensíveis e outros não.
- () Não é acessível. A linguagem não é clara.

5. Há assuntos não abordados neste guia sobre os quais gostaria de obter mais informações? Quais?