
Municipalização do trânsito

Roteiro para implantação

MINISTÉRIO
DA JUSTIÇA

**Departamento
Nacional de Trânsito
DENATRAN**



Abril/2000

Presidente da República
Fernando Henrique Cardoso

Ministro da Justiça e
Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - Contran
José Gregori

Secretário-Executivo
Antonio Augusto Junho Anastasia

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran
Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Edição Departamento Nacional de Trânsito - Denatran
Ministério da Justiça - anexo II - 5º andar
Esplanada dos Ministérios
70064-900 - Brasília - DF

Copyright © 2000 Departamento Nacional de Trânsito - Denatran

M665m Ministério da Justiça. Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).
Municipalização do trânsito: roteiro para implantação / Apresentação:
Ministro da Justiça José Gregori. Brasília-DF: Denatran, 2000.
48p. il.

Pesquisa técnica: Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP.

1. Trânsito - Municipalização - Brasil. 2. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). 3. Educação para o trânsito. 4. Engenharia de Trânsito.
5. Municipalização do Trânsito. 6. Sistema Nacional de Trânsito (SNT).
I. Título - Municipalização do Trânsito: roteiro para implantação. II. Título -
"Cartilha da municipalização do trânsito". III. Título - Denatran (cartilha da
municipalização).

CDU 351.81 (81) (094)
CDU (FID nº 316) 351.81.

Bibliotecária: Tatiana Douchkin CRB 8/586

O novo Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

Vale salientar que administrações municipais dos quatro cantos do País vêm respondendo com entusiasmo e seriedade a esse desafio. Cerca de 300 municípios já se acham integrados ao sistema, os quais totalizam mais de 80% da frota nacional de veículos. A eles e àqueles que ainda não completaram seu processo de integração destina-se este Roteiro para *Implantação da Municipalização do Trânsito*, elaborado por equipe técnica sob a orientação do Departamento Nacional de Trânsito.

De leitura simples, agradável e seqüenciada, o presente manual sem dúvida contribuirá para fortalecer a capacidade de gerenciamento do trânsito dos municípios, e para aprimorar suas relações com os demais órgãos e entidades do sistema nacional de trânsito, em direção a uma convivência segura, pacífica e solidária entre todos os que andam e rodam pelos caminhos do Brasil.

José Gregori
Ministro da Justiça

Com este *Roteiro para Implantação da Municipalização do Trânsito*, o Denatran espera ajudar autoridades municipais de todo o País a concretizarem a firme opção pela vida, pela segurança e pela paz que norteia o novo Código de Trânsito Brasileiro, refletindo uma das mais sérias prioridades do conjunto da população.

Passo a passo, em linguagem acessível e com abundância de exemplos, são conceituadas e explicitadas as providências necessárias à integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito; à definição da estrutura técnica, administrativa e operacional do órgão municipal gestor do trânsito; ao compartilhamento de informações com os demais níveis do sistema; e ao desenvolvimento de competências tecnológicas e organizacionais nas áreas de sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização, segurança e educação.

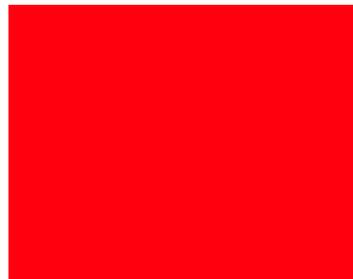
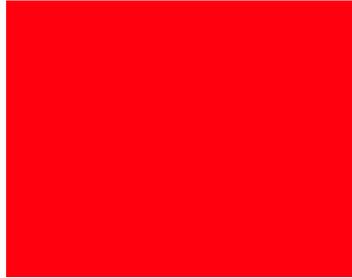
Importância especial é dada ao engajamento dos cidadãos e à mobilização dos mais variados segmentos da comunidade em prol dessa evolução, aproveitando a óbvia vantagem da proximidade e familiaridade com a população local que o município proporciona.

É claro que o compromisso do Denatran com a municipalização do trânsito não se esgota nestas breves páginas. Na verdade, desejamos que o *Roteiro para Implantação da Municipalização do Trânsito* suscite nas autoridades e nos técnicos o interesse em discutir conosco suas idéias, críticas e sugestões e assim ampliar em escala nacional o efeito multiplicador de projetos e experiências de sucesso, utilizando-nos como canal de diálogo entre todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes
Diretor geral do Denatran

Sumário

- 9 O que é preciso saber sobre a municipalização
- 11 Passo 1
 - Os conceitos envolvidos
 - 11 O que é trânsito?
 - 13 O que é municipalizar o trânsito?
 - 15 Por que municipalizar?
 - 17 Quais as responsabilidades municipais definidas pelo CTB?
- 19 Passo 2
 - Como municipalizar?
 - 19 A estrutura administrativa municipal
 - 23 A engenharia de trânsito
 - 27 A fiscalização do trânsito
 - 33 A educação de e para o trânsito
 - 36 O levantamento, a análise e o controle dos dados estatísticos
 - 38 A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari
- 40 Passo 3
 - A integração ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT
- 42 Passo 4
 - Arrecadação das multas
- 43 Passo 5
 - Os convênios
- 45 Passo 6
 - A participação da população
- 46 Etapa final
 - O trânsito municipalizado



O que é preciso saber sobre a municipalização

O processo de implantação do CTB é gradativo

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB, entre muitas inovações, introduziu o conceito da municipalização do trânsito. As competências existentes no Código anterior entre o Estado e o Município foram redivididas, dando mais responsabilidade a cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

A implantação do CTB vem se dando de forma gradativa pois, depois de 31 anos do Código anterior, não seria de uma hora para outra que as alterações determinadas poderiam ser feitas. É necessário tempo para essa adequação estar concluída, mas, a cada dia, novos avanços ocorrem, trazendo resultados importantes no sentido de melhorar as condições do trânsito de nosso país.

As naturais dificuldades iniciais relativas à implantação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB por parte dos órgãos e entidades de trânsito federais, estaduais e municipais vão sendo superadas e, aos poucos, as dúvidas vão se transformando em certezas e os erros em acertos. A nova divisão de competências provocou modificações nos órgãos existentes, refletindo-se em reestruturações dos seus organogramas e funções, de maneira a atender às novas atribuições.

Novos direitos, mais segurança para a população

O processo de municipalização do trânsito se iniciou de forma irreversível, demonstrando a consciência despertada pelo CTB sobre as questões relativas ao trânsito urbano, assunto de interesse direto das cidades e de seus habitantes. O código introduziu direitos que, se corretamente exercidos pela população, induzirão à maior qualidade dos padrões de segurança no convívio dos usuários do sistema viário, estejam eles na condição de motoristas ou de pedestres. Esta nova postura exige do órgão a descoberta das reais necessidades da população, procurando anteceder sua demanda com ações preventivas.

Hoje em dia, a população quer participar das questões públicas e fica cada vez mais exigente nas respostas. Quanto mais o órgão municipal fizer em termos de melhorias do trânsito, implantando sinalização horizontal, placas, semáforos etc., mais serão exigidas sua manutenção rápida e novas sinalizações.

Os municípios participam da melhoria do trânsito

Isso é muito bom, pois faz com que seja necessário um contínuo aperfeiçoamento do trabalho que é realizado pelo órgão de trânsito, obrigando a criar um processo permanente de monitoramento do atendimento às expectativas dos municípios. Evidentemente que, quanto melhor for o relacionamento com seus clientes, fornecedores e parceiros, maiores serão as melhorias obtidas com relação ao trânsito como um todo e, em especial, na redução do número de acidentes, de mortes e de perdas sociais e econômicas em acidentes que é o principal objetivo de tudo.

Por outro lado, a gestão do trânsito urbano, prevista principalmente no artigo 24 do CTB, depende e muito do relacionamento dos órgãos ou entidades municipais de trânsito, não só com os outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, mas, também, com vários outros setores, como o Poder Judiciário, o Poder Legislativo, a imprensa, as organizações não governamentais, entre outras, que precisam conhecer e participar dessa gestão, mesmo que de forma indireta.

Municipalizar o trânsito é obrigação, não opção

Por tudo isso, o Denatran elaborou este documento com o objetivo de apoiar os municípios no processo de municipalização do trânsito e incentivar o cumprimento das determinações do CTB, que dá competências aos órgãos e entidades executivos municipais de forma originária, entendendo-se, portanto, que municipalizar o trânsito não é opção, é obrigação.

Leia o passo a passo na seqüência

Esta publicação levará o leitor passo a passo na direção do entendimento do processo da municipalização. Assim, é importante evitar ir diretamente até um tópico específico. É adequado que a publicação seja lida na íntegra, deixando para retornar aos pontos de maior interesse só após a conclusão da leitura.

Passo 1 Os conceitos envolvidos

O que é trânsito?

Trânsito é o uso das vias por pessoas, veículos e animais

O CTB considera trânsito como a utilização das vias por **pessoas, veículos e animais**, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

Trânsito é o resultado do uso do solo e deslocamentos

O trânsito é, também, o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos diários das pessoas para trabalhar, se educar, se divertir, cuidar da sua saúde, retornar à residência etc.

Todos nós fazemos o trânsito

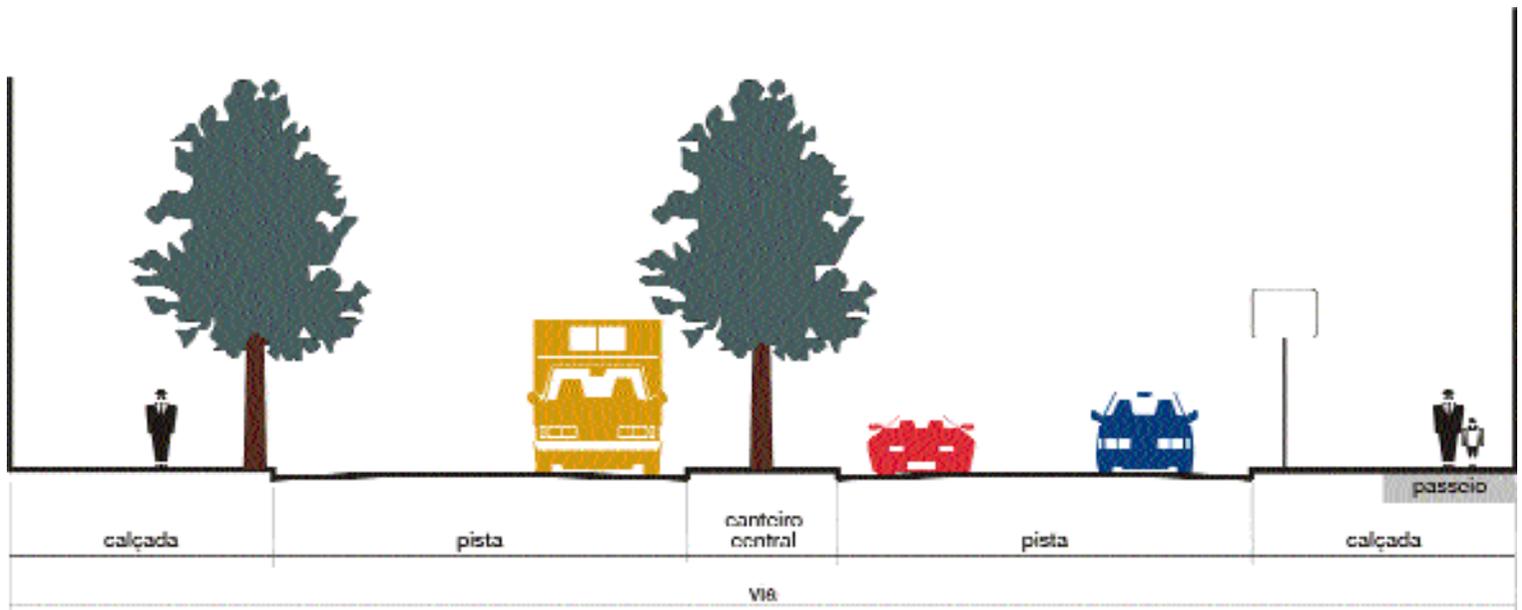
Portanto, o trânsito não é uma entidade abstrata sobre a qual comentamos como se não tivéssemos nada a ver com ela. Nós todos fazemos o trânsito. Nos nossos deslocamentos diários, contribuimos para que ele seja pior ou melhor. Aqueles que trabalham em suas casas colaboram para reduzir o número de veículos nas vias, mas contribuem para o congestionamento dos outros tipos de sistemas de infraestrutura, como, por exemplo, de energia elétrica, de telecomunicações etc.

Via é a superfície onde transitam pessoas, veículos e animais incluindo a pista, a calçada e o acostamento

O CTB define via como a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central.

As ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas são consideradas vias terrestres para efeito do CTB e seu uso deve ser regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Componentes da via segundo o CTB



A abrangência da gestão municipal do trânsito é definida pelo CTB



Fortaleza, CE



Rio de Janeiro, RJ

O que é municipalizar o trânsito?

A municipalização do trânsito é o processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos seguintes serviços:

Engenharia:

- definição de políticas de estacionamento, de carga e descarga de mercadorias, de segurança de trânsito, de pedestres, de veículos de duas rodas, de circulação e estacionamento de veículos de tração animal, entre outras;
- planejamento da circulação, de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, de tratamento ao transporte coletivo, entre outros;
- projeto de área (mão de direção, segurança, pedestres, sinalização etc.), de corredores de transporte coletivo (faixas exclusivas, localização de pontos de ônibus, prioridade em semáforos etc.), de pontos críticos (congestionamentos e elevado número de acidentes);
- implantação e manutenção da sinalização (vertical, horizontal e semafórica);
- operação de trânsito (estar na via resolvendo os problemas de trânsito);
- análise de edificações geradoras ou atratoras de trânsito de veículos ou de pedestres (pólos geradores de trânsito - escolas dos mais variados tamanhos, *shoppings centers*, *cursinhos*, terminais etc.);
- autorização de obras e 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.).

Fiscalização:

- exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, aplicando as penalidades cabíveis e arrecadando as multas que aplicar dentro da competência legalmente estabelecida e no âmbito da circunscrição do município, através dos meios eletrônicos e não eletrônicos;
- autuação, processamento de multas, seleção, capacitação, treinamento, designação e credenciamento de agentes de fiscalização.



Fortaleza, CE

A implantação da municipalização deve ser feita com cuidado

As funções são claramente divididas

Educação de trânsito:

- a criação obrigatória de área de educação de trânsito e da escola pública de trânsito conforme resolução do Contran;
- ações de segurança de trânsito, trabalhando os comportamentos;
- introdução do tema trânsito seguro nas ações rotineiras das pessoas de todas as faixas etárias, através de linguagem específica.

Levantamento, análise e controle de dados estatísticos:

- acidentes, com vítima, mortos em acidentes, volume de veículos por tipo, volume de pedestres etc.

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - Jaris:

- criação de Jaris, nomeação de seus membros, aprovação do regimento interno, suporte técnico e administrativo.

O desafio não é mais conseguir a aceitação do município como ente revestido de poder efetivo - o que já está claramente definido no novo CTB - mas efetivar a implantação do processo de municipalização. Esta implantação deve ser feita com cuidado, para garantir que a população venha a obter o melhor serviço possível por parte das autoridades de trânsito.

Municipalizar é, portanto, passar a realizar a gestão do trânsito de sua cidade de forma completa, assumindo as questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implantação e manutenção da sinalização, entre outras.

Com o Departamento Estadual de Trânsito - Detran ficam as questões relacionadas aos condutores (formação, CNH, permissão para dirigir, Renach etc.) e aos veículos automotores (registro, licenciamento, documentação, Renavan etc.) entre outras.

O DNER e os DERs, órgãos executivos rodoviários, lidam com as questões relativas à circulação, estacionamento e parada nas rodovias, e com a fiscalização de todas as infrações às regras e à sinalização de trânsito dentro de suas circunscrições, isto é, dentro de sua área de domínio.

À Polícia Rodoviária Federal compete realizar o patrulhamento ostensivo rodoviário e fiscalizar as rodovias federais, com relação a todos os tipos de infrações relacionadas no CTB. E as Polícias Militares, quando houver convênio firmado com o órgão executivo municipal, ou com o Governo do Estado com sua interveniência, deverão executar as atividades de fiscalização previstas nos referidos convênios.

Cada policial militar, colocado à disposição pelo convênio, deve ser credenciado pela autoridade de trânsito respectiva, isto é, municipal (quando convênio com órgão municipal) ou estadual (quando convênio com Detran ou DER).

Por que municipalizar?

Uma cidade mais humana

É a forma de garantir ao administrador municipal as condições de atender, de forma direta, as necessidades da população. O administrador terá, sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender as demandas de segurança e fluidez e mais facilidade para a articulação das ações de trânsito, transporte coletivo e de carga, e o uso do solo. Essas ações são fundamentais para a consecução de um projeto de cidade mais humana e adequada à convivência com melhor qualidade de vida.

Trânsito, transporte e uso do solo devem constar do plano diretor

Os planos diretores dos municípios não podem deixar de tratar as questões relacionadas a essas três ações, porque as pessoas não teriam como chegar em seus trabalhos ou em suas residências. Fariam isso usando só o automóvel? E os ônibus? E os pedestres? E os caminhões? E as motocicletas?

Circulação é questão municipal

É ao prefeito que as pessoas reclamam sobre os problemas de trânsito, pois não só a vida da cidade, mas a própria vida das pessoas estão relacionadas ao circular, caminhar, parar e estacionar.

Segurança no trânsito é questão municipal

O município, mesmo aquele de pequeno porte, deve assumir o seu trânsito, pois o CTB é feito principalmente para preservar as vidas das pessoas no trânsito sejam pedestres, ciclistas, motociclistas ou motoristas de automóveis, caminhões ou ônibus.

Por menor que seja a cidade, deve ser feito tratamento especial para a circulação segura dos pedestres, dos ciclistas ou das carroças. O trânsito não é feito só de automóveis ou caminhões.

A Prefeitura autoriza o uso do solo. Logo, é responsável pelo trânsito que ele gera

A cidade será tão mais saudável quanto mais seguro for o deslocamento de pessoas e bens. Como a prefeitura é responsável pela autorização das construções de edificações que atraem ou geram deslocamentos de pessoas e veículos, é forçoso reconhecer que ela própria é a responsável pela situação criada no trânsito e, portanto, pela solução dos problemas decorrentes.

É a Prefeitura que autoriza, também, que uma casa possa se transformar numa lojinha ou eventualmente numa escolinha, passando a gerar um número de deslocamentos muito maior do que o inicial, provocando um aumento considerável de veículos e pessoas na via e na região.

Transformações do uso do solo



casa



6 deslocamentos
diários



lojinha



60 deslocamentos
diários



escolinha



600 deslocamentos
diários

Garantir o direito de todos a um trânsito seguro

O Prefeito é responsável pelo trânsito, mesmo delegando as competências do CTB a outro órgão

Quais as responsabilidades municipais definidas pelo CTB?

Como o trânsito seguro é direito de todos, o município deve adotar as medidas para assegurar este direito, no âmbito de sua competência.

Os órgãos ou entidades municipais de trânsito, tanto quanto os outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, respondem objetivamente por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, erro ou omissão na execução e manutenção de programas, projetos e serviços de trânsito. Assim, um bom trabalho de organização ou reorganização deve ser feito por parte de todos os órgãos, inclusive os municipais, estejam já municipalizados ou em processo de municipalização, a fim de atender as determinações do CTB (art.1 § 3º, CTB).

Além das garantias de um trânsito em condições seguras, o município passa a ter uma série de obrigações, descritas a seguir de forma sucinta:

Quadro 1

Resumo das obrigações e necessidades dos municípios

Área	Artigo	Obrigação
Legal	Art. 24 e 21 Art. 1º Art. 73 Art. 75 Art. 74 Art. 74 Art. 93, 94 e 95 Art. 24, 23 e 21	Municipalizar o trânsito Assegurar o direito ao trânsito em condições seguras Responder às solicitações dos cidadãos Participar de programas nacionais de educação e segurança de trânsito Criar área de educação Criar Escola Pública de Trânsito Adequar legislação municipal referente a: calçada, passeio, obras e eventos na via e fora da via etc. Fiscalizar o trânsito diretamente através de seus agentes próprios ou indiretamente , através da Polícia Militar (sempre com base em convênio), atuando, aplicando as penalidades de multa e arrecadando as multas que aplicar (diretamente através da arrecadação própria ou indiretamente através do Detran)
Institucional	Art. 8 Art. 16 Art. 24 e 21 Art. 25 Art. 25 Art. 25	Organizar e criar órgão ou entidade municipal de trânsito Criar a Jari Integrar-se ao SNT Firmar convênio com o Governo do Estado sobre: acesso ao cadastro, bloqueio e desbloqueio; gestão de trechos de rodovias estaduais (se for o caso) etc. Firmar convênio com o Governo Federal sobre gestão de trechos de rodovias federais (se for o caso) Firmar convênio com outros órgãos ou entidades municipais (se for o caso)
Financeira	Art. 320 Art. 320 Art. 16 e 337	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito Repassar 5% das multas para programas nacionais Apoiar financeiramente a Jari e o Cetran
Técnica	Art. 24 e 21 Art. 24 e 21 Art. 95 Art. 24 e 21 Art. 93	Planejar, organizar e operar o trânsito no âmbito da circulação, do estacionamento e da parada Responsabilizar-se pela implantação e manutenção da sinalização de trânsito Autorizar e fiscalizar obras na via ou fora da via pública Controlar circulação de veículos especiais Analisar projetos de pólos geradores



Aracaju, SE



São Paulo, SP

Passo 2 Como municipalizar?

A municipalização do trânsito deve seguir alguns passos definidos no CTB e que significam, na prática, a estruturação administrativa, a preparação técnica e a adequação legal do município às normas definidas pelo Contran e ao disposto na legislação.

A estrutura administrativa municipal

O município precisa criar ou readequar seu órgão municipal de trânsito

Para que os municípios passem a fazer parte efetiva do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, exercendo plenamente suas funções, precisam criar os órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito. Estes órgãos podem surgir de readequação de outros já existentes ou então serem criados novos órgãos por legislação específica.

A preparação do município para formalizar sua integração ao SNT junto ao Denatran depende, fundamentalmente: da adequação da sua estrutura administrativa para executar as atividades de engenharia de trânsito, educação para o trânsito e controle e análise de acidentes e apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari; e da criação de uma estrutura operacional para executar as atividades de operação e fiscalização de trânsito.

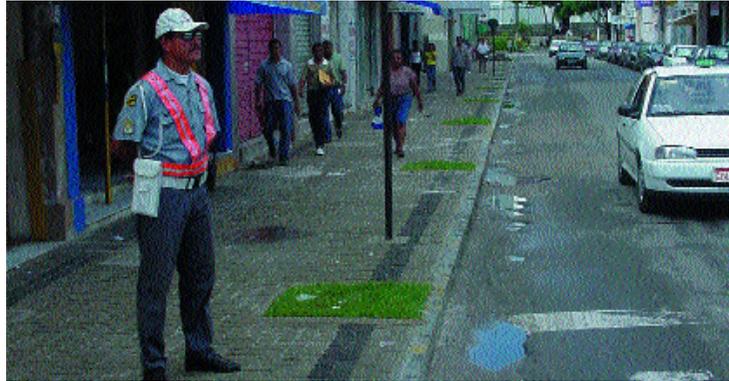
O tamanho das estruturas deve ser proporcional ao tamanho de suas necessidades

Entretanto, essas exigências não devem desencorajar os municípios menores uma vez que o tamanho das estruturas necessárias é evidentemente proporcional ao tamanho das cidades, suas frotas, população etc. Assim, uma única pessoa pode se encarregar de iniciar o trabalho de identificação dos problemas existentes no âmbito do município e buscar as soluções de forma direta, ou contratando os projetos mais complexos, aproveitando esse expediente para adquirir a experiência necessária para novas intervenções.

Pode ser criado um setor em uma estrutura existente ou criar-se uma nova

Do ponto de vista institucional, são várias as possibilidades de organização:

- O município que tem dificuldade para implantar uma estrutura maior de início, pode criar uma seção, divisão ou departamento de trânsito dentro de uma secretaria ou departamento de transportes, de obras, planejamento ou outra atividade urbana, por exemplo, e, a partir daí, iniciar o trabalho de administração do trânsito, ampliando essa estrutura na medida em que forem sendo percebidas as necessidades locais e criadas as condições políticas e econômicas para isso.



Aracaju, SE



Campinas, SP



Manaus, AM

Pode ser utilizada uma estrutura existente ou criar-se uma nova

- Se o município tiver condições de criar uma estrutura maior, poderá optar entre as organizações possíveis de acordo com a legislação vigente, isto é, readequar as estruturas existentes da administração direta (secretaria, departamento, coordenadoria, divisão ou seção), ou criar uma estrutura na administração indireta (como uma autarquia ou empresa pública relacionadas a transportes, obras, infraestrutura urbana, desenvolvimento urbano, entre outros).

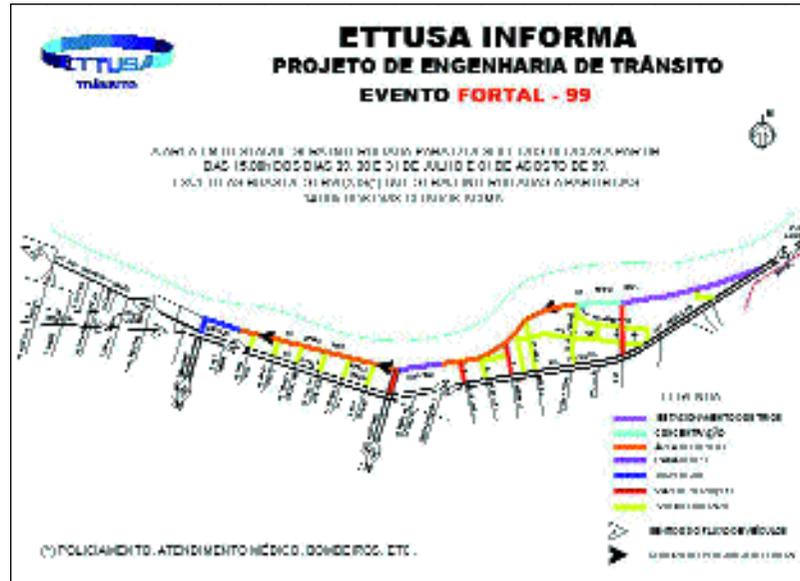
Importante é ter um setor específico para o trânsito

O importante é que exista, dentro da estrutura administrativa da Prefeitura, um setor encarregado especificamente de cuidar dos problemas do trânsito. Se isso é uma obrigação, também facilita enormemente a execução dos trabalhos de responsabilidade do município uma vez que a existência do setor específico assegura maior agilidade e eficácia das ações e um maior conhecimento dos problemas existentes, entre outras coisas.

É importante integrar estruturas de trânsito e transporte urbano

Sempre que possível esta estrutura deverá estar integrada às atividades de transporte urbano.

Definida a estrutura a ser criada e realizados os estudos necessários para a elaboração da lei de criação ou reformulação da estrutura existente, a Prefeitura encaminhará o projeto de lei à Câmara Municipal para sua aprovação.



Fortaleza, CE



Rio de Janeiro, RJ

Engenharia de trânsito é o conjunto de estudos e projetos referentes ao trânsito

É uma oportunidade de responder as demandas da população e propor nova lógica na prioridade de circulação

A equipe deve ser dimensionada de acordo com tamanho do município

A engenharia de trânsito

O conjunto de estudos e projetos de segurança, fluidez, sinalização e operação de trânsito executados nas vias públicas caracteriza as ações de engenharia de trânsito previstas como de responsabilidade do município. De um modo geral, nos municípios brasileiros, essas atividades já são executadas pelas prefeituras ou, no mínimo, são financiadas por elas mesmo quando os Detrans as vinham executando.

A realização direta dessas ações por parte das prefeituras apresenta uma série de vantagens e, entre elas, talvez a principal seja a maior sintonia com as necessidades da cidade, pela proximidade da autoridade municipal com os problemas enfrentados pela população no dia-a-dia.

Executar ações de engenharia de trânsito no âmbito do município pode significar a oportunidade da municipalidade responder rápida e adequadamente às demandas apresentadas pela população, assim como, rever o que existe e propor uma nova lógica de prioridade na circulação de pedestres e veículos, compatibilizada com o uso do solo e a estrutura urbanística da cidade.

Constituem ações de engenharia de trânsito; a definição de políticas de trânsito; o planejamento, o projeto e a implantação de sinalização nas vias regulamentando a circulação, o estacionamento, as conversões e os retornos permitidos e proibidos; a implantação de rotatórias, de canalizações de trânsito, de semáforos, de separadores de pista, de desvios para a execução de obras ou eventos; melhorias para o pedestre; a análise dos dados estatísticos de acidentes de trânsito; a participação nos projetos de educação para o trânsito; e outras ações de trânsito.

A equipe 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 de edificações ou obras. Este pode estagiar em outro órgão municipal de trânsito com mais experiência e ser treinado para assumir a área de trânsito, devendo passar a conhecer o CTB e seu Anexo 2, estabelecendo as regulamentações das vias principais do município.



Campinas, SP



Campinas, SP



Campinas, SP



Aracaju, SE

Este pode ser o caminho para iniciar as ações naquilo que houver de mais urgente a ser tratado, restando sempre 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 como forma de incorporar conhecimentos.

A equipe de engenharia dá agilidade às ações de trânsito

Com uma equipe de engenharia, é possível elaborar projetos de sinalização, por exemplo, que podem atender à necessidade imediata da cidade, criando uma imagem de agilidade e de confiabilidade.

Executar a manutenção da sinalização (troca de lâmpadas queimadas dentro de prazos curtos de tempo) ou o atendimento de acidentes ou carros quebrados de forma ágil pode, também, melhorar o relacionamento com os munícipes. Estes, ao telefonarem para “o número do trânsito”, por exemplo, e passarem as informações e sugestões de melhorias do trânsito, estarão se sentindo mais respeitados como “cidadãos”, por estarem sendo ouvidos e atendidos.

Operação de trânsito é monitoramento técnico do trânsito

O conceito de “operação de trânsito”, desenvolvido ao longo dos últimos 25 anos e reconhecido no CTB, significa o monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

A operação de trânsito possibilita:

- a melhoria da fluidez, retirando os veículos quebrados ou acidentados, organizando o trânsito; e
- a melhoria da segurança:
 - operação escola: organizando a entrada e saída de alunos;
 - operação em eventos: carnaval, festas juninas, festa do peão, festa do Boi-Bumbá e do Bumba Meu Boi etc.

Operação de trânsito envolve também fiscalização e autuação de infratores

A operação de trânsito tem um papel fundamental na gestão do trânsito urbano e foi como continuidade das ações descritas que surgiu a necessidade dos técnicos e engenheiros operacionais que vivenciavam os problemas nas ruas, de também executar a fiscalização e autuação dos infratores.

É necessário criar uma equipe de engenharia de campo que possa também realizar a fiscalização

No âmbito de engenharia de trânsito é conveniente, mesmo que começando com apenas um engenheiro ou arquiteto responsável pelos projetos de circulação e de sinalização, criar uma equipe de engenharia de campo, ou melhor, de operação de trânsito, que vivencie e resolva os problemas na rua e que poderá também executar a fiscalização.

A constituição do corpo de operação de trânsito requer recursos humanos, materiais e logísticos semelhantes aos necessários para as atividades de fiscalização de trânsito. Estas atividades são direta e formalmente associadas.

Equipamentos são necessários para a operação de trânsito

Os equipamentos mínimos necessários para esta função são:

- uniforme especial que caracteriza o agente de trânsito: tecido resistente, confortável, durável, de cor definida pelo órgão de trânsito, que distinga o agente dos policiais militares; com o "X" em destaque no seu uniforme que aumente sua identificação mesmo à noite, que tenha bolsos grandes, sapatos ou botas confortáveis;
- veículos (viaturas e/ou motocicletas, guinchos) devidamente identificados com a sigla "Trânsito" e o nome do órgão;
- sistema de rádio comunicação: rádios fixos (central de operações) e portáteis;
- equipamento para sinalização de emergência.

A fiscalização do trânsito

Fiscalização é ferramenta complementar da operação de trânsito

A fiscalização de trânsito, conforme definido no Anexo 1 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, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste código”, sendo de responsabilidade da autoridade de trânsito e de seus agentes devidamente treinados e credenciados.

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 no sentido de respeitar a legislação, fato que assegura a obtenção de melhorias nas condições de segurança e fluidez para o trânsito.

O cuidado para constituir o corpo de agentes ajuda a sua aceitação pela população

A fiscalização de trânsito é uma atividade visada pela população influenciando diretamente na imagem do órgão ou entidade municipal de trânsito que deverá obedecer os 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 do pessoal selecionado mediante cursos e estágios;
- credenciamento e designação dos agentes de operação e fiscalização através de portaria, relacionando nominalmente cada agente.

Treinar os agentes é importante especialmente para decisões em situações críticas

O treinamento e estágio prático podem ser feitos através de convênios com outros municípios que já têm experiência de operação e fiscalização ou com empresas de consultoria e treinamento existentes no mercado. O importante é que o curso contenha a programação necessária para possibilitar seu bom desempenho na via, pois o agente, muitas vezes, estará sozinho na rua enfrentando as situações inesperadas e deverá ter informação e formação suficiente para tomar decisões inclusive em situações de crise e risco.

É possível que a fiscalização seja feita também pela Polícia Militar, com base no artigo 23 do CTB, “quando e conforme convênio” firmado entre o Município e o Estado. O convênio deve definir a forma de trabalho e de relacionamento dos policiais militares com o dirigente do órgão de trânsito municipal que será a autoridade de trânsito do município.



São Paulo, SP



Campinas, SP



São Paulo, SP



São Paulo, SP

Convênio pode transformar policiais militares em agentes do trânsito

Os policiais militares serão agentes de operação e fiscalização do trânsito tanto quanto os agentes civis servidores municipais e deverão ser, também, designados e credenciados pela autoridade de trânsito do município, que é o dirigente máximo do órgão ou entidade executivo de trânsito.

Recomendam-se os seguintes passos:

- elaboração de convênio definindo as atividades, o número de policiais militares e a forma de ressarcimento que deve ser em função do serviço prestado e não por porcentagem das multas arrecadas;
- reciclagem sobre trânsito dos policiais militares indicados no convênio;
- designação e credenciamento dos policiais militares como agentes de operação e fiscalização da autoridade de trânsito municipal, relacionando o nome de cada policial através de portaria.

Deverá existir um agente para cada 1.000-2.000 veículos

Recomenda-se que o número de agentes de fiscalização seja de um agente para cada 1.000 a 2.000 veículos e que os agentes executem também a operação do trânsito. Por isso a fiscalização não pode ser dissociada da área de Engenharia devendo sempre atuar em conjunto.

Os agentes devem ser avaliados por indicadores

À medida que forem trabalhando na via, é interessante que sejam acompanhados os indicadores que possam verificar sua atuação, tais como, atendimento de acidentes e problemas nas vias; melhoria da fluidez; melhoria na segurança - redução do número de acidentes; entre outros.

Agentes não multam. Só atuam

Os agentes de fiscalização civis e os policiais militares credenciados não multam. Eles atuam, isto é, registram no Auto de Infração de Trânsito - AIT a infração cometida de acordo com o CTB e as resoluções do Contran.

Quem aplica a penalidade de multa é a autoridade de trânsito municipal que é o dirigente máximo do órgão ou entidade de trânsito do município.

O ciclo da fiscalização possibilita entender que a atuação dos agentes é parte de uma seqüência de ações que podem resultar em uma atuação que, por sua vez, segue o percurso apresentado no fluxograma a seguir.

Atenção ao cálculo dos prazos

Com relação aos prazos legais que devem ser colocados nos AITs, não devem ser esquecidos os prazos de digitação, de postagem, dos correios, entre outros. No cálculo do prazo final, devem ser considerados e acrescidos os prazos médios gastos em cada atividade.



São Paulo, SP



São Paulo, SP

O ciclo da fiscalização



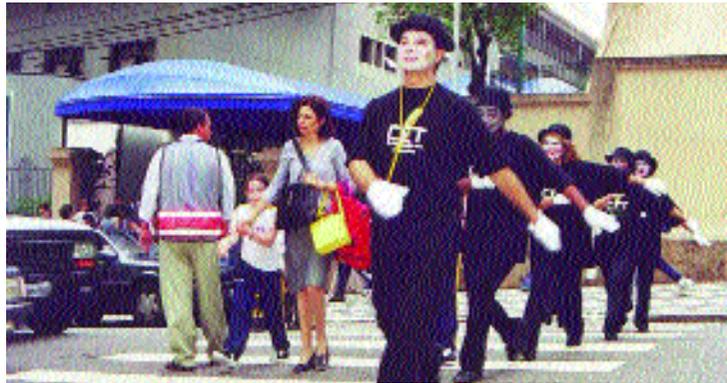


Campinas, SP



São Paulo, SP





São Paulo, SP



Fortaleza, CE



Fortaleza, CE



São Paulo, SP

A educação de e para o trânsito

Escola de trânsito = aprender o respeito à vida

A educação para o trânsito é outra atribuição que o município passa a ter, significando, na prática, uma oportunidade de se envolver diretamente, de forma intensiva, no principal canal disponível para se incorporar, ao trânsito no Brasil, novos conceitos de respeito à vida.

O CTB estabelece a obrigatoriedade da existência de uma Coordenadoria Educacional de Trânsito e de uma Escola Pública de Trânsito em cada órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito, conforme artigo 74, parágrafos 1º e 2º e resoluções.

O Contran deverá definir o que é escola pública de trânsito para cada órgão, de acordo com suas competências, mas ao órgão ou entidade municipal cabem trabalhar os comportamentos de pedestres e condutores no trânsito com relação à segurança e à fluidez, sempre respeitando as regras do CTB.

Áreas de educação e cultura do município devem apoiar

Para iniciar as atividades na área de educação, a autoridade de trânsito poderá solicitar o apoio das áreas de educação ou cultura do município, definindo as campanhas e atividades educacionais que poderão ser feitas nas escolas, nas fábricas, instituições e nas ruas. Realizar palestras é um caminho pelo qual se pode introduzir os temas na comunidade.

Debates sobre trânsito em setores da sociedade ajudam a envolver a comunidade

Incentivar o pensamento sobre questões de trânsito como temas de debate inclusive de setores da sociedade ajuda o envolvimento da comunidade nas soluções dos problemas existentes, dividindo a responsabilidade e criando parcerias, inclusive na divulgação através de folhetos, cartões, *outdoors*, cartilhas etc.

Além das campanhas de âmbito nacional, as campanhas específicas sobre temas locais devem fazer parte da programação de atividade e do orçamento do município.



Fortaleza, CE



Fortaleza, CE



São Paulo, SP

Convênios com secretarias de Educação de outros municípios

Outra solução, dependendo do tamanho da cidade, é firmar convênio com a Secretaria da Educação de outros municípios que já estejam realizando ações de educação para o trânsito e que possam atender as crianças da pré-escola, do nível fundamental e médio das escolas municipais, pelo menos. O ideal é que, com o passar do tempo, também atendam as escolas estaduais e particulares.

Conselho Municipal de Trânsito é órgão consultivo

Os Conselhos Municipais de Trânsito são órgãos consultivos que não compõem o SNT, mas nada impede que sejam criados ou mantidos, podendo ajudar o prefeito e a autoridade de trânsito a solucionar os problemas de trânsito da cidade, inclusive com a divulgação cada vez maior das atividades que estão sendo realizadas, permitindo uma maior participação da comunidade na melhoria e imagem dos serviços da Prefeitura.

Educar é uma ação integrada às áreas de engenharia e fiscalização

O trabalho de educação não deve ser dissociado das áreas de engenharia e fiscalização, pois o exercício da integração das atividades é que trará modificações permanentes no quadro do trânsito no Brasil. Assim, o município deve procurar desenvolver atividades educacionais que enfatizem sempre a segurança, que deverá estar se enraizando gradativamente em todas as atividades e áreas do órgão de trânsito municipal e dos outros setores da Prefeitura.

O levantamento, a análise e o controle dos dados estatísticos

Dados ajudam a definir prioridades e avaliar o trabalho

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

No Brasil, valoriza-se pouco a coleta, a tabulação, o processamento, a análise e a utilização de dados. Dá-se pouca importância a esses aspectos por falta de tradição e, também, muitas vezes, por desconhecimento da importância dessas informações para orientação dos trabalhos. Contribuem para essa deficiência o alto custo das pesquisas e a necessidade de recursos humanos e materiais.

Na área de trânsito não é diferente. Entretanto, o CTB exige que seja feito o controle e análise de estatísticas e o município deve atender esta exigência, percebendo sua importância. Os dados de acidentes são fundamentais para orientar um programa de tratamento de pontos críticos, da mesma maneira que as contagens volumétricas de veículos são fundamentais para orientar o desenvolvimento das alternativas de solução nos projetos.

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 implantados. Dessa forma, é possível a correção eventual de falhas nas implantações realizadas, assim como, a aferição dos benefícios obtidos em função do custo das intervenções.

Registros de acidentes são excelentes fontes de informação

Existem em todas as cidades brasileiras, nas delegacias da Polícia Civil, registros dos acidentes com vítimas da mesma maneira que as Polícias Militares de vários Estados fazem também o registro de ocorrências de trânsito para os acidentes com ou sem vítima. Ambos os registros constituem uma excelente fonte de informações e o município pode começar seu trabalho de levantamentos estatísticos utilizando esses dados.

Depois de algum tempo que o órgão ou entidade de trânsito estiver coletando os dados de acidentes e mortos no trânsito, a coleta poderá ser aprimorada com a busca de dados no Instituto Médico Legal - IML que poderão completar os dados registrados pelos policiais militares.

Já existem indicadores padronizados

Dessa forma, dentro de algum tempo, haverá uma série histórica que poderá ser comparada com outros municípios. Alguns índices são utilizados nesta comparação:

- mortos/10.000 veículos;
- mortos/100.000 habitantes.

Os gráficos resultantes dos cruzamentos das informações devem servir para indicação da atuação tanto da educação, quanto da engenharia, da operação e da fiscalização.

Outros dados estatísticos devem ser levantados em função da necessidade específica: velocidade média das vias principais, velocidade máxima de alguma via, volume de veículos por tipo em cruzamento, volumes de pedestres em travessias etc.

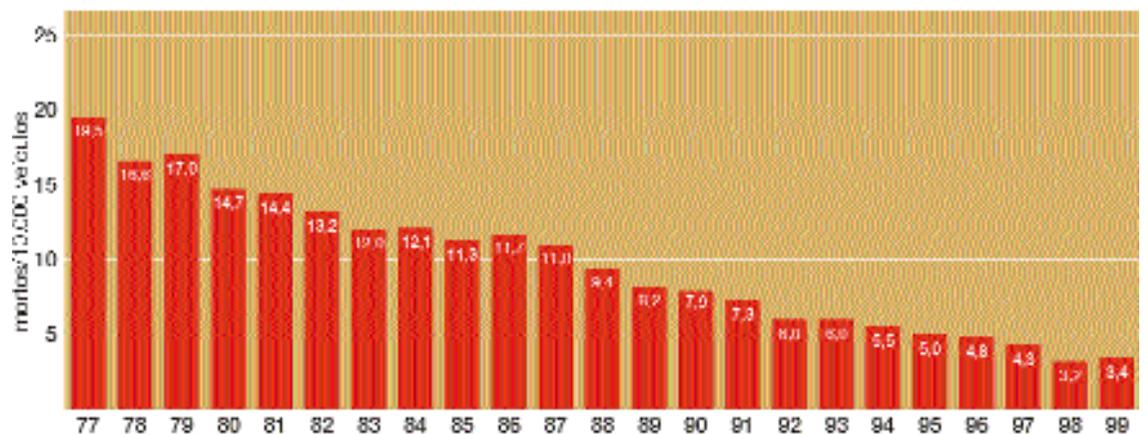
Os dados ajudam a identificar pontos críticos

A partir deles, é possível identificar os principais pontos de ocorrência de acidentes, sua natureza, gravidade, horário, dias da semana, mês etc. Com estas informações é possível identificar os pontos críticos, orientando a priorização a ser estabelecida.

Mais uma vez, 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 município. Dependendo da quantidade de informações, a mesma pessoa encarregada de cuidar das questões de engenharia de trânsito pode estar cuidando também dos trabalhos de controle e análise de estatísticas.

Município de São Paulo

Evolução do índice de mortos/10.000 veículos



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/São Paulo

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari

Jari: o local para os recursos às penalidades

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - Jari constitui a primeira instância de recurso administrativo prevista pelo CTB para que o cidadão possa recorrer contra penalidades impostas pela autoridade de trânsito, no âmbito da sua competência. O município deve constituir uma Jari para julgar os recursos referentes às multas aplicadas por infrações de trânsito de competência municipal que atuará junto ao órgão executivo municipal de trânsito.

Somente a Jari pode cancelar multas

Após a aplicação da penalidade de multa pela autoridade de trânsito municipal, nem ela mesma poderá mandar cancelar a multa. Somente a Jari, com base no recurso interposto, poderá determinar o cancelamento da multa, caso julgue procedente o recurso.

A constituição da Jari é matéria do CTB

Para sua constituição, o município deve observar o disposto no CTB, artigos 16 e 17, e nas resoluções do Contran. A Jari deverá ser criada por lei ou decreto municipal conforme diretrizes do Contran. Caso se deseje remunerar seus membros, há a necessidade de lei específica sobre o assunto ou este dispositivo deve ser acrescentado na lei de criação da Jari.

O órgão ou entidade executiva de trânsito deverá dar o suporte técnico, administrativo e financeiro para o exercício das atividades de julgamento de recursos a serem executados pelos membros da Jari.

A Jari é órgão julgador dos recursos em primeira instância contra a penalidade aplicada, não tendo subordinação ao órgão executivo de trânsito. Porém, deve manter estreita relação com este e com o Conselho Estadual de Trânsito - Cetran para a perfeita aplicação da legislação de trânsito. Seus membros devem participar obrigatoriamente dos cursos e treinamentos específicos, promovidos ou oferecidos pela autoridade de trânsito.

O julgamento dos recursos já está definido

Ao constituir a Jari, é obrigatório o encaminhamento da indicação e nomeação dos membros da Jari ao Cetran.

O recurso deve ser encaminhado ao dirigente do órgão municipal que aplicou a penalidade de multa, que terá 10 dias úteis para enviá-lo à Jari que, por sua vez, terá 30 dias corridos para julgá-lo.

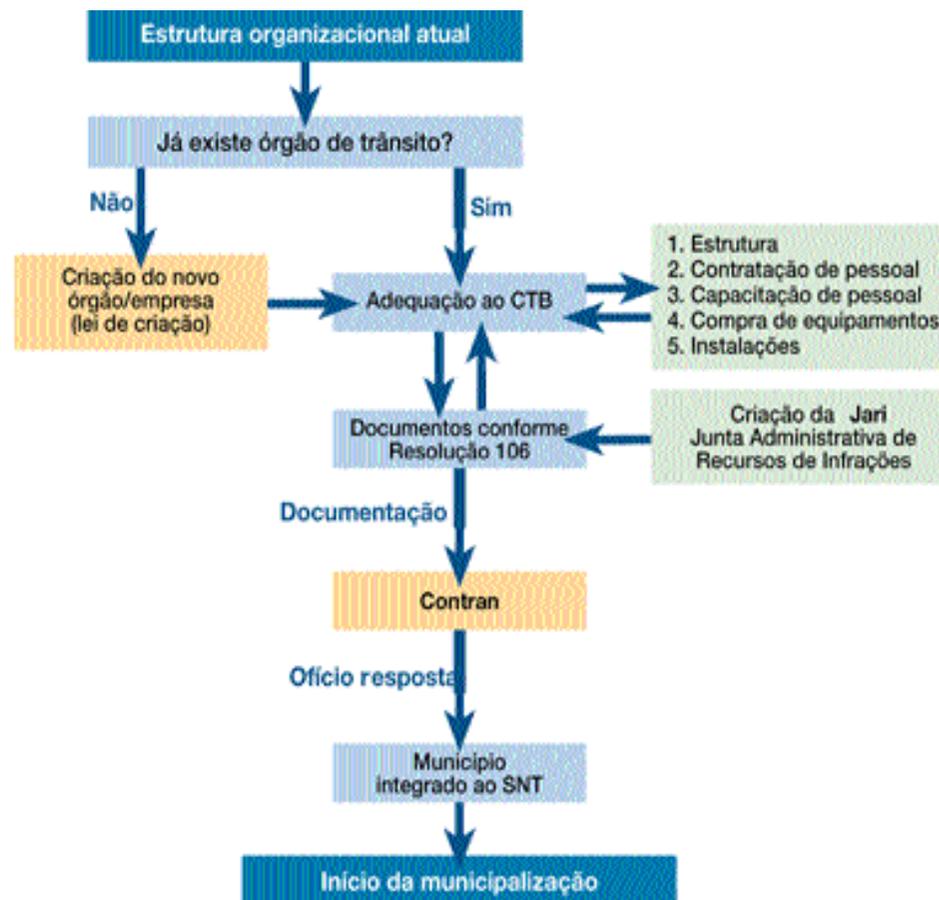
No julgamento dos recursos, as Jaris não poderão modificar o tipo da penalidade ou indeferimento do recurso. Das decisões das Jaris, tanto o órgão executivo quanto o infrator poderão entrar com recurso em segunda instância no prazo de 30 dias. O órgão executivo deve receber o recurso em segunda instância, instruí-lo com as informações do julgamento em primeira instância, e encaminhá-lo imediatamente ao Cetran, órgão competente para julgá-lo.

Conforme determina o CTB, no artigo 287 e parágrafo único, sempre que o órgão executivo receber um recurso direcionado a outro órgão executivo, mesmo de outra instância (federal ou estadual), deverá encaminhá-lo ao órgão executivo cuja autoridade aplicou a penalidade.

O órgão executivo, ao receber a informação da decisão da Jari, deverá providenciar, imediatamente, a comunicação ao requerente através de correspondência enviada a seu domicílio.

Passo 3 A integração ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT

Após montada a estrutura administrativa municipal, preparada a equipe e constituída a Jari municipal, o município deve informar ao Denatran sua condição de ser integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme estabelecido na Resolução nº 106/99 do Contran. Para isso, deve tomar as seguintes providências:



O órgão municipal é reconhecido no SNT

A partir de então, o órgão ou entidade municipal passa a ser reconhecido e integrado ao SNT e pode:

- atuar diretamente, através de seus próprios agentes, ou indiretamente, através dos policiais militares;
- aplicar as penalidade de multa e advertência por escrito;
- arrecadar as multas que aplicar diretamente (convênio com Detran para fornecimento de cadastro, atualização de dados, bloqueio e desbloqueio de multas no licenciamento) ou indiretamente através do Detran (convênio para a arrecadação e repasse das verbas arrecadas) onde este executa a cobrança de multas e repassa o valor arrecadado, descontada a remuneração do serviço prestado em relação aos bloqueios e desbloqueios.

Sistema Nacional de Trânsito - SNT

Instância	Órgãos consultivos	Órgãos executivos		Agentes de fiscalização	Órgão julg. 1ª instância
		Trânsito	Rodoviário		
Federal	Contran	Denatran	DNER	Polícia Rodoviária Federal	Jari
Estadual	Cetran (órgão julgador de 2ª instância)	Detran	DER	Polícia Militar (convênio) agentes do Detran e DER	Jari
Municipal		Órgão municipal urbano e rodoviário		Polícia Militar (convênio) agentes dos órgãos municipais	Jari

Passo 4 Arrecadação das multas

Os recursos devem ser aplicados na gestão do trânsito

Os valores arrecadados com as multas de trânsito registradas no município se destinam, conforme determinado pelo CTB, à aplicação na sinalização, engenharia de trânsito, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320).

Dessa forma, parte dos recursos necessários às intervenções de trânsito são oriundos, dentre outras fontes, da arrecadação do dinheiro das multas. Outra parte deve vir do orçamento municipal que complementa esses recursos. Em cidades onde a fiscalização existe de forma efetiva (e sem exageros), o índice de multas aplicadas por veículo por ano é da ordem de 0,5 a 0,7, ou seja, numa cidade com frota de 100.000 veículos, seriam feitas por ano até 70.000 multas.

Num primeiro momento da municipalização, o município pode se valer dos serviços de processamento de multas das empresas públicas ou privadas que fazem este serviço hoje, remunerando os custos incorridos na prestação de serviços por outros órgãos executivos, baseados nos valores pagos hoje. Entretanto, é conveniente que assuma, com o passar do tempo, o processamento em si, controlando todo o processo.

Depositar 5% dos valores arrecadados na conta do Funset

É necessário encaminhar, mensalmente, ao Denatran relatório de controle dos valores recebidos de multas pagas e de valores de recursos devolvidos. Sobre a diferença deverá ser depositado 5% na conta do Funset, conforme determina o CTB no parágrafo único do artigo 320.

Passo 5 Os convênios

O município, em princípio, deve assumir a gestão do seu trânsito, tendo em vista a responsabilidade objetiva prevista no parágrafo 3º do artigo 1º do CTB. Porém, na impossibilidade técnica/operacional de assumi-lo imediatamente, é possível celebrar convênios delegando suas atribuições ou parte delas, relacionadas nos artigos 24 e 21 do mesmo diploma legal de acordo com alguns exemplos a seguir:

a) com o Governo do Estado e interveniência do Detran:

Tipo (exemplos)	Amplitude
Total	<ul style="list-style-type: none"> - delega todas as atividades de engenharia, sinalização, educação, operação e fiscalização de trânsito; a arrecadação das multas fica para o Detran; - continua a responsabilidade objetiva do prefeito sobre questões de trânsito/AIT-Detran; - não tem Jari municipal; - a autoridade de trânsito é o diretor do Detran.
Parcial Operação/fiscalização/ arrecadação	<ul style="list-style-type: none"> - delega parte das atividades: operação, fiscalização, notificação e arrecadação; - continua com engenharia, sinalização e educação; - pode receber parte do valor arrecadado para aplicação na engenharia, sinalização, educação; - não tem Jari municipal; - a autoridade de trânsito é o diretor do Detran; - AIT é atribuição do Detran; - a responsabilidade objetiva é do município e do Detran.
Parcial Arrecadação	<ul style="list-style-type: none"> - delega parte da atividade: notificação e arrecadação; - a autoridade executiva é municipal (SNT); - AIT é atribuição municipal; - Jari é municipal; - recebe o valor da multa descontado o valor do serviço prestado pelo Detran que será repassado ao município; - aplica a penalidade de multa.
Progressivo	<ul style="list-style-type: none"> - delega inicialmente tudo por um período inicial de seis meses e vai assumindo aos poucos a engenharia, a sinalização, a educação e a fiscalização, recebendo gradativamente valores para serem aplicados nessas áreas; - ao fim do período determinado (1 a 2 anos), o município, com o órgão municipal criado, já situado no tipo anterior, passa a realizar a gestão completa, municipalizando, aplicando as penalidades, notificando e arrecadando as multas que aplicar; - faz parte do SNT; - a autoridade de trânsito começa no Detran e passa para o município.

b) com o Governo do Estado e interveniência da Polícia Militar:

Tipo	Amplitude
Total	<ul style="list-style-type: none"> - a operação e a fiscalização serão feitas pela Polícia Militar através dos policiais devidamente treinados, designados e credenciados pela autoridade municipal de trânsito que é o dirigente do órgão ou entidade executivo de trânsito; - a remuneração dos serviços poderá ser feita através da comprovação da execução das atividades solicitadas ou através do pagamento de pró-labore fixo a ser definido por legislação municipal específica apenas para os policiais militares que estão designados e credenciados nominalmente; - o município "poderá" fornecer viaturas, equipamentos de operação e fiscalização e outros a seu critério.
Parcial	<ul style="list-style-type: none"> - a operação e a fiscalização serão feitas parte pela Polícia Militar, parte pelos agentes civis treinados e credenciados pelo órgão ou entidade executivo municipal; - a remuneração dos serviços poderá ser feita conforme o item anterior; - o órgão ou entidade de trânsito definirá a atuação dos agentes de fiscalização e policiais militares em conjunto com o Comando do Policiamento de Trânsito; - sempre que solicitado, o policiamento de trânsito deverá dar apoio à autoridade de trânsito nas ações relativas a atuação da autoridade.

c) com o Governo do Estado e interveniência do Departamento de Estradas de Rodagem - DER;

d) com o Governo Federal e interveniência do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;

e) com outros órgãos executivos municipais de trânsito:

- para estágios e prestação de serviços do CTB: engenharia, educação etc.;
- poderão ser constituídos consórcios com a participação de mais de dois órgãos municipais, dividindo suas atribuições.

Passo 6 A participação da população

A participação da população garante a legitimidade da ação



Campinas, SP

É preciso criar um setor que se comunica com os munícipes

Os munícipes devem ser tratados como clientes-cidadãos

Em qualquer área da administração pública, um sistema democrático de gestão deve contemplar, de forma privilegiada, a efetiva participação da população. É esta participação que garante legitimidade aos atos do administrador.

A possibilidade de a população participar das 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 implantação das ações.

No trânsito, de forma especial, onde todas as pessoas, sejam elas pedestres, motoristas ou passageiros, constroem juntas as condições de uso das vias, a importância da participação é ainda maior. Para atender este propósito, é desejável que existam espaços de interlocução diretos, seja através de reuniões, conselhos ou comissões, seja através da disponibilização de canais de comunicação via telefone, fax, e-mail etc.

O CTB estabelece, nos seus artigos 72 e 73, que todo cidadão tem direito de perguntar, sugerir ou solicitar informações e alterações de trânsito e o órgão de trânsito tem obrigação de responder nos prazos mínimos possíveis. Portanto, é necessário que o órgão de trânsito municipal tenha, em sua estrutura, um setor que se comunica com os munícipes, com a obrigação de enviar a resposta. Deve estar sempre atento ao cumprimento destas atividades, pois o bom relacionamento com a população ajuda a formação da boa imagem do órgão de trânsito.

O órgão de trânsito deve sempre tratar as pessoas que o procuram e os motoristas em geral como clientes-cidadãos que merecem o maior respeito no trato, e não como reclamantes ou infratores, procurando sempre uma boa aproximação com eles.

Etapa final O trânsito municipalizado

Esta publicação tem um sentido muito mais amplo do que dar as informações básicas iniciais sobre procedimentos para se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT em cumprimento ao que determina o CTB. Seu objetivo é conscientizar os senhores prefeitos da importância que é assumir a gestão do trânsito de suas cidades.

Assumir a municipalização do trânsito, como foi descrito anteriormente, não é simplesmente fiscalizar, autuar, aplicar a penalidade de multa e arrecadar os valores das multas pagas, gerando recursos financeiros ao município. As próprias multas só podem, por lei, ser canceladas quando o recurso interposto junto à Jari pelo proprietário ou o condutor do veículo for julgado deferido ou acatado pelos membros da Junta ou então pelos membros do Cetran, quando for recurso de segunda instância.

Se a proximidade com a autoridade de trânsito facilita a realização de "pedidos de cancelamento das multas" através do contato direto, este contato deve ser usado para "constranger" o infrator e nunca para permitir o constrangimento da autoridade de trânsito municipal.

Ações no trânsito =
melhoria na qualidade
de vida

As ações no trânsito podem ser traduzidas em melhorias para a qualidade de vida da população, controlando ou incentivando o desenvolvimento urbano das cidades através de, por exemplo, políticas de estacionamento, programas de sinalização de orientação do trânsito, faixas exclusivas de ônibus, políticas de operação de carga e descarga de mercadorias, entre outros.

Portanto, municipalizar o trânsito deve ser um objetivo a ser seguido com a consciência de sua importância e dos benefícios que poderão ser obtidos.

Este trabalho foi desenvolvido, a pedido do Denatran, pela Comissão de Trânsito da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, como colaboração ao processo de Municipalização do Trânsito.

Departamento Nacional de Trânsito - Denatran

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes - diretor geral

Carlos Antonio Morales - coordenador geral de Planejamento Normativo e Estratégico

Antônia Zuíla Pinheiro - coordenadora de Municipalização

Ana Paula Santos da Silva - apoio Denatran

Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP

Cláudio de Senna Frederico - presidente

Ailton Brasiliense Pires - diretor executivo

Eduardo A. Vasconcellos - diretor executivo adjunto

Comissão de Trânsito da ANTP

Maria da Penha Pereira Nobre - coordenadora

Participantes: BHTrans/Belo Horizonte; CET/Rio de Janeiro; CET/Santos-SP; CET/São Paulo; CMT/Cubatão-SP; CTBel/Belém; Demutran/Barueri-SP; Dinfra/Franca-SP; Emdec/Campinas-SP; EPTC/Porto Alegre; Ettusa/Fortaleza; Prefeitura Municipal de Salto-SP; Prefeitura Municipal de Santana de Parnaíba-SP; Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo-SP; Prefeitura Municipal de São José dos Campos-SP; Prefeitura Municipal de Sorocaba-SP; Secretaria de Serviços Municipais de Santo André-SP; Secretaria Municipal de Jundiaí-SP; SETDS/Sorocaba-SP e Seterb/Blumenau-SC.

Agradecimento especial

Hélio G. Rodrigues Costa Filho - BHTrans/Belo Horizonte

Sonia Godoy - apoio geral/ANTP

Fotos

BHTrans/Belo Horizonte; CET/Rio de Janeiro; CET/São Paulo; Emdec/Campinas-SP; Ettusa/Fortaleza e Plano Consultoria e Tecnologia

Fotos: CET/Rio de Janeiro: págs. 13 (inferior) e 22 (inferior); CET/São Paulo: págs. 18 (inferior), 28 (superior), 28 (meio direita), 28 (inferior), 30, 32 (superior), 32 (inferior), 31 (direita) e 34 (inferior); Emdec/Campinas-SP: págs. 20 (meio), 24 (superior), 24 (esquerda), 24 (meio direita), 28 (meio esquerda), 31 (esquerda) e 45; Ettusa/Fortaleza: págs. 13 (superior), 14, 22 (superior), 32 (meio esquerda), 32 (meio direita) e 34 (superiores); Plano Consultoria e Tecnologia: págs. 18 (superior), 20 (superior), 20 (inferior) e 24 (inferior direita).

Produção gráfica: PW Gráficos e Editores Associados Ltda.

Abril de 2000