

## **CARTA ABERTA DAS ENTIDADES DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO AO BRASIL**

Os órgãos e entidades e as entidades não governamentais afins à gestão do trânsito reunidos no *1 Encontro de Entidades do Sistema Nacional de Trânsito em 30 e 31 de agosto de 2018*, organizado pela ANTP, em São Paulo, selecionaram os grandes temas que precisam de atenção e providências do próprio Sistema e das demais instâncias de governos responsáveis, elencados nesta Carta Aberta.

Neste ano de 2018, o Código de Trânsito Brasileiro completou 20 anos desde sua entrada em vigor em 22 de janeiro de 1998. São inegáveis os avanços introduzidos no novo dispositivo, que colocou em primeiro plano o direito das pessoas a um trânsito seguro e a responsabilidade do Estado em garantir este direito. Para organização e gestão do trânsito, o CTB instituiu o Sistema Nacional de Trânsito, composto pelos órgãos e entidades com responsabilidades claramente definidas, ombro sobre os quais repousam todas as expectativas da população brasileira por um trânsito organizado, mais humano e mais seguro.

Destarte esforços e dedicação de todos os órgãos e entidades de trânsito, o Brasil ainda não conseguiu reduzir a violência no trânsito a níveis civilizados, estando nossos indicadores entre os maiores do mundo. Embora com atribuições específicas, os órgãos e entidades do SNT têm interfaces importantes e desenvolvem ações complementares entre si, o que requer permanente discussão e esforços em prol do aprimoramento do relacionamento, de modo que o resultado final venha a ser aquele almejado pelo espírito do CTB. Há muitos temas e ações comuns a serem discutidas e organizadas.

Proposições:

### **1. Requalificação e fortalecimento do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, garantindo mais expressão e poder político na estrutura organizacional do Governo Federal**

O DENATRAN desde a publicação do CTB se mantém como um departamento na estrutura organizacional do Governo Federal. Esta posição na estrutura está aquém de sua responsabilidade como coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, da Política Nacional de Trânsito e dos Programas Nacionais de combate à violência no trânsito. Esta organização se reflete no dimensionamento insuficiente de quadros técnicos à altura dos grandes desafios em face da missão do órgão.

**Recomendação:**

- a. Fortalecer o DENATRAN, com a criação de uma Autarquia com autonomia administrativa e financeira, com requalificação da estrutura organizacional. Como

alternativa, criar imediatamente a Secretaria Nacional de Trânsito, subordinada diretamente ao Ministério das Cidades.

## **2. Funcionamento do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN**

Desde a entrada em vigor do CTB tem sido frequente a edição de Resoluções do CONTRAN que os órgãos executivos têm dificuldade de aplicação em razão da exiguidade de prazos ou impossibilidade legal de implantação, ou de normas simplesmente contraditórias com outros dispositivos legais ou distanciadas das realidades locais. A existência das Câmaras Temáticas, órgãos restritos a estudos e aconselhamentos, por si só, não substituem a responsabilidade objetiva, civil e criminal, das entidades do SNT, conforme estabelecidas no CTB.

### **Recomendação:**

- a. Propor a alteração em lei da composição do CONTRAN, de forma a garantir a todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito assento nas reuniões e coparticipação nas discussões e deliberações do colegiado.
- b. Reconstituir e fazer funcionar o Fórum Consultivo de Trânsito estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 142, de 26 de março de 2003, até que seja alterada a lei e se estabeleça uma nova composição do CONTRAN, com reuniões periódicas e que discutam os temas que envolvam mudanças significativas para a sociedade brasileira.
- c. Estabelecer um programa de revisão geral de todas as Resoluções editadas desde a entrada em vigor do CTB, com vistas a compor um sistema normativo coerente, eliminando normas em duplicidade, contraditórias, desnecessárias, de maneira que os entes do Sistema Nacional de Trânsito e a sociedade brasileira tenham clareza e facilidade de entendimento.

## **3. Política Nacional de Trânsito e o Plano de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito PNATRANS**

As entidades do SNT entendem que a falta de um processo permanente estruturado e coordenado de gestão nacional da segurança viária no país é a principal causa da ausência de políticas de segurança eficazes que abranjam todos os setores da sociedade brasileira e que estabeleçam metas, formas de acompanhamento de ações e de avaliação de resultados. Entendem, ainda, que é necessário o aporte de recursos financeiros em todos os níveis de governo de forma permanente e adequados de maneira a produzir resultados satisfatórios.

### **Recomendação:**

- a. Criar um Comitê Nacional, com representação do Sistema Nacional de Trânsito e das principais entidades representativas da sociedade civil no trânsito e na mobilidade urbana, coordenado pelo DENATRAN, com atribuição de propor de forma imediata

- o PNATRANS, bem como ao longo do tempo novas políticas de segurança viária, bem como estabelecer metas e acompanhar resultados.
- b. Elaborar banco de informações de acidente de trânsito consistente, acessível a todos os órgãos e entidades do SNT, que permita estabelecer bases de referências para acompanhamento da evolução, bem como reorientar políticas de segurança viária.
  - c. Propor a discussão e o estabelecimento de formas objetivas e comprometidas de alocação de recursos pelos três níveis de governo, destinadas a produzir efeitos na redução da acidentalidade no trânsito no Brasil, por meio de um plano de ações, orientação aos órgãos do SNT, meios de avaliação de resultados e formas de aplicação de recursos especificamente voltados para os objetivos do Plano.
  - d. Fortalecer os Conselhos Estaduais de Trânsito, com estrutura adequada aos seus desafios para que possam desempenhar com eficiência suas atribuições, em especial, aquela que estabelece a Lei 13.614, de 11 de janeiro de 2018, que cria o Programa Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS.

#### **4. Formação das equipes técnicas dos órgãos e entidades do SNT**

Os conteúdos de trânsito são diversos e multidisciplinares, o que requer constante aprimoramento das equipes técnicas dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Ao mesmo tempo, a cada mudança de governo – federal, estadual e municipal – a experiência tem demonstrado que ocorre renovação nos quadros dos governos, requerendo ainda mais a capacitação das novas equipes.

Grande parte dos agentes públicos, senão a maior parte deles, lida diariamente com a população, transmitindo mensagens, conceitos, conhecimentos técnicos e informações das mais variadas, representando um conjunto natural de educadores, que podem contribuir muito mais para a educação da própria população.

Manter os quadros treinados para suas funções e capazes de bem informar os cidadãos com os quais mantém contato é um.

#### **Recomendação:**

- a. Criar um programa permanente de treinamentos de capacitação, no âmbito do DENATRAN e das Escolas Públicas de Trânsito vinculadas aos DETRANs, envolvendo os vários aspectos envolvidos na atuação dos agentes públicos de trânsito.
- b. Criar um programa permanente de capacitação no âmbito dos órgãos e entidades rodoviários e municipais envolvendo aspectos de engenharia de tráfego, mobilidade e urbanismo.
- c. Criar um programa de comunicação no âmbito do DENATRAN, das Escolas Públicas de Trânsito vinculadas aos DETRANs e dos órgãos e entidades rodoviários e municipais para esclarecimento dos agentes públicos sempre que um novo dispositivo legal que possa abranger toda a sociedade é publicado pelo CONTRAN

ou pelo DENATRAN, de maneira que os agentes possam melhor esclarecer a população.

- d. Criar e manter um programa permanente de formação dos agentes de entidades privadas vinculadas às atribuições dos DETRANs por meio das Escolas Públicas de Trânsito, de maneira que o contingente de colaboradores possam melhor transferir conceitos e conhecimentos aos candidatos à Carteira Nacional de Habilitação.

## **5. Comunicação com a sociedade**

Há muita desinformação na sociedade provocada por desconhecimento, equívocos gerados pelos formadores de opinião pública e pela mídia, que geram preconceitos e reações de oposição a medidas positivas e consagradas mundialmente na prática do dia a dia dos gestores públicos de trânsito. Muito disso é consequência de transmissão de informações erradas, ou inadequadas, pelos próprios órgãos de trânsito, ou de falta de comunicação antecipada de medidas sendo tomadas, ou mesmo negligenciadas. É preciso considerar que o usuário da via é em muito maior número do que os condutores de veículos, como os pedestres, os ciclistas, as pessoas com deficiência, as crianças, os idosos. Estes não passam minimamente por nenhum tipo de treinamento, ao contrário dos motoristas. A comunicação deve atingir estes cidadãos com pedagogia própria.

### **Recomendação:**

- a. Utilizar recurso de pesquisa de opinião pública e de percepção de imagem, destinada a melhor compreender as dificuldades de comunicação e o processo de formação de oposição e preconceito de parte importante da sociedade que minam o esforço dos agentes públicos em suas missões.
- b. Implantar um programa de campanhas educativas aderentes às ações de cunho estratégico de implantação de políticas de redução de acidentes, de maneira a criar um elo entre o que está sendo comunicado e o que está ocorrendo no dia a dia dos cidadãos.
- c. Fomentar programas transversais de educação nas redes de ensino, em especial no Ensino Básico.

## **6. Formação do condutor**

Após a entrada em vigor do CTB foi aprimorado o processo de formação com a implantação e expansão dos Centros de Formação de Condutores (CFC), com organização de melhores conteúdos e do aperfeiçoamento dos instrutores e dos diretores de ensino por meio de programas de capacitação e treinamentos. Ao mesmo tempo, a implantação de novos bancos de questões desenvolvidos por princípios pedagógicos para os exames de habilitação, o uso de provas eletrônicas e a implantação de medidas tecnológicas e um maior controle de prevenção e inibição de fraudes trouxe a formação para patamares educacionais. A introdução do processo de simulação de direção veicular, implantado há pouco tempo tem

aumentado a expectativa de treinamentos práticos mais realísticos, a favor de uma melhor capacitação em direção defensiva. Mas, como todo o processo educacional, é possível evoluir ainda mais, em especial para resolver um dos maiores desafios que é a formação do condutor de motocicletas e do seu exame prático.

**Recomendação:**

- a. Rever os conteúdos e a distribuição da carga horária do curso teórico-técnico, fortalecendo os conteúdos comportamentais e de prevenção de acidentes nos cursos teórico-técnicos.
- b. Aprimorar o treinamento em simuladores de direção defensiva, explorando mais os aspectos preventivos e de direção defensiva.
- c. Estudar novas formas de treinamento prático e de exame de habilitação para os candidatos a habilitação de motocicletas.

**7. Tecnologia inteligente de gestão do trânsito**

Desde o início de vigência do CTB o mundo evoluiu de forma abrupta na tecnologia de gestão e informação. Há no mercado um sem número de sistemas inteligentes (ITS) que podem ser utilizados para aprimorar a gestão do trânsito, ampliar a segurança viária e informar melhor os usuários da via e os cidadãos de modo geral.

**Recomendação:**

- a. Criar meios e incentivos para a ampliação do parque tecnológico de sinalização e engenharia de tráfego, para os órgãos executivos rodoviários, mas especialmente para os municípios.
- b. Incentivar o desenvolvimento e desburocratizar o licenciamento e certificação de novas tecnologias.

**8. Tecnologia Veicular**

A evolução tecnológica nos veículos também foi significativa nestes 20 anos de existência do CTB de 1997. Uma série de itens novos foi agregada aos veículos com vistas à redução de emissões de gases poluentes e ruídos (PROCONVE) e também no âmbito da segurança passiva e ativa dos seus componentes. Com o aumento brutal da frota de veículos (passou de cerca de 50 milhões para 90 milhões em dez anos), é possível afirmar que a frota tem idade média que já incorporou grande parte das inovações. No entanto, 20 anos depois de prevista no CTB, o país ainda não conta com um plano de controle das condições da frota nacional.

**Recomendação:**

- a. Aprimorar o processo de formação de equipes de inspeção técnica nos DETRANs para aprimoramento do processo de inspeção de identificação técnica e documental dos veículos.

- b. Implantar as inspeções de segurança veicular e a inspeção de controle de emissões previstas no artigo 104 do CTB.

#### **9. Recursos para Implementação do Programa de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito**

Os recursos de multa são utilizados para uma série de medidas e ações voltadas para a gestão de trânsito e não podem constituir, sozinhos, os fundos para uma política nacional e abrangente de redução de acidentes.

- a. Aplicar os recursos do FUNSET diretamente em programas de redução de mortes e lesões no trânsito.
- b. Criar no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito novas formas de recursos “extra valores de multas” destinados a incentivar a implantação de medidas previstos no PNATRANS.

**São Paulo, 31 de agosto de 2018.**

#### **Assinam a Carta Aberta:**

Pelo SNT, presentes no Encontro: DENATRAN, DNIT, Associação Brasileira de Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem - ABDER, Fórum Nacional de Conselhos Estaduais de Trânsito – FOCOTRAN, Associação Nacional de Detrans -AND, Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes e Mobilidade Urbana.