



OBSERVATÓRIO

NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

ACIDENTES POR PORTE DE MUNICÍPIO

A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO E OS INDICES DE FATALIDADE NO TRÂNSITO

1. Introdução

Este documento tem por objeto apresentar uma análise dos municípios brasileiros em relação à mortalidade no trânsito, dados demográficos e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito (municipalização). O documento apresenta comparações levando em consideração o número absoluto de mortes, a divisão modal das mortes, a taxa de mortalidade (mortes por grupo de 100 mil habitantes) e o porte dos municípios. Além disso, no presente relatório são realizadas análises considerando a meta do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, o PNATRANS – Lei nº 13.614 de 2018 (BRASIL, 2018). As análises são apresentadas primeiramente para o Brasil e, na sequência, por região.

As fontes de informações utilizadas são:

- Ministério da Saúde (2019) – mortes no trânsito por local de ocorrência no ano de 2017, considerando as classificações V01 a V89;
- Ministério da Saúde (2019) – população no ano de 2017;
- DENATRAN (2016) – municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.

A municipalização do trânsito, ou seja, a integração de algum órgão ou entidade municipal de trânsito ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT é preconizada pelo CTB, em seus artigos 21 e 24, como uma obrigação para os municípios brasileiros. O princípio da municipalização está associado à ideia de que a grande maioria das atividades diárias (envolvendo trabalho, estudo, moradia e deslocamentos em geral) ocorre dentro das cidades, justificando a ampliação considerável da esfera de competências dos municípios em relação ao tema.

De uma forma geral, o CTB elenca uma série de obrigações dos municípios, as quais estão resumidas na Figura 1, extraída de DENATRAN (2000).

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

Figura 1- Resumo das obrigações e necessidades dos municípios.

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito (2000)

Atualmente, cerca de 85% da população brasileira é urbana. Em alguns estados, como São Paulo e Rio de Janeiro, esta taxa pode ultrapassar os 95% (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2012). Dessa forma, proporcionar mecanismos para a adequada gestão do espaço urbano no tocante ao trânsito é sem dúvida uma iniciativa positiva e contribui para que se tenham melhores e mais seguras condições de deslocamentos nas cidades.

No entanto, o processo de municipalização ainda enfrenta dificuldades em muitos municípios, principalmente naqueles de menor porte. Hoje, apenas cerca de 1/3 dos municípios completaram o processo de municipalização do trânsito. Nestes locais, estão concentradas aproximadamente 74% da população brasileira e 72% das mortes no trânsito. O estado onde a maior parcela de municípios integrou-se ao SNT é o Rio Grande do Sul, com 96% de adesão. Em contraste, o estado de Tocantins apresenta o menor percentual, igual a 5%.

Em termos absolutos, há uma tendência de que a quantidade de vítimas do trânsito seja maior nos maiores centros urbano, devido à maior exposição (maiores população e frota). Cabe, portanto, a estes locais, uma importante parcela na responsabilidade pela redução do número absoluto de mortes no trânsito – para o qual as estatísticas definitivas mais recentes do Ministério da Saúde apontam mais de 35 mil mortes em todo o país para o ano de 2017. Nesse sentido, apesar de a grande maioria dos municípios com mais de 100 mil habitantes já estar integrada ao SNT, ainda restam 9 municípios com este porte que ainda não foram integrados ao SNT.

2. Dados nacionais

O Brasil possui cerca de 200 milhões de habitantes e registrou 35.367 mortes no ano de 2017. A taxa de mortes por 100 mil habitantes do país é de 17,03. No tocante à municipalização, o Brasil apresenta 29% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (ver Figura 2).



Figura 2 – Dados gerais do Brasil

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito no Brasil apresentou uma redução de 5%. Tais mortes são predominantemente de motociclistas (34%), seguidos dos ocupantes de automóvel (24%) – ver Figura 3. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATRANS a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos o Brasil deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 20.000 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 43% (ver Figura 3/ Figura 11).

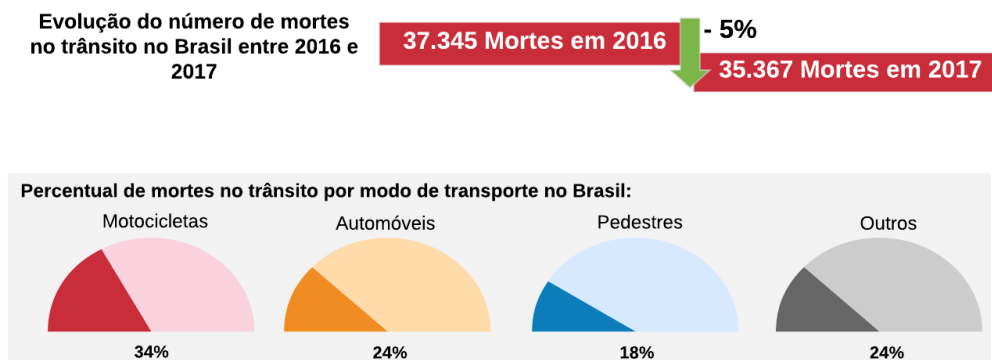


Figura 3 - Variação do número e divisão modal de mortes no Brasil

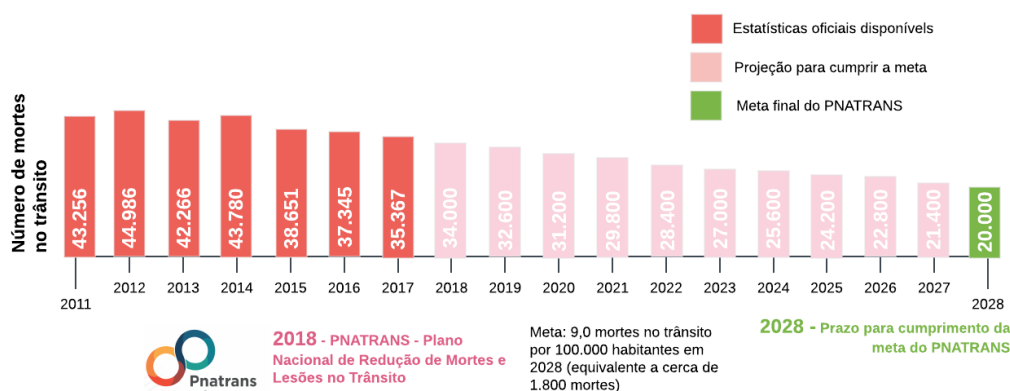


Figura 4 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 no Brasil

No conjunto dos municípios do Brasil, tem-se que 58% são de pequeno porte e estão acima da meta do PNATRANS. Além disso, 43% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 49% das mortes no trânsito (ver Figura 5).

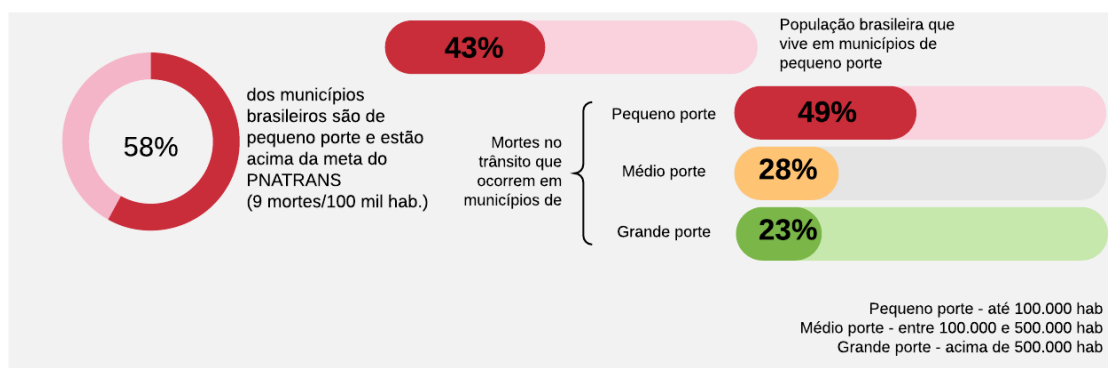


Figura 5 – Análises por porte no Brasil

Os municípios do Brasil que se encontram acima da meta do PNATRANS concentram 92% das mortes no trânsito, o que expõe 70% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 6).

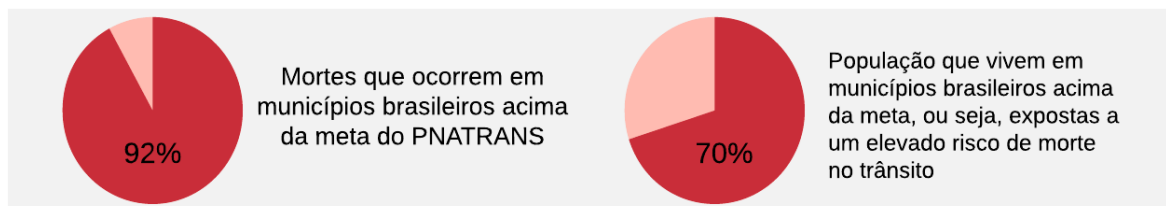


Figura 6 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta no Brasil

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATRANS, dos 5.570 municípios do país, 63% estão acima da meta do PNATRANS, sendo a taxa média de mortalidade de 25 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 23 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 16 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 7 e Figura 8).

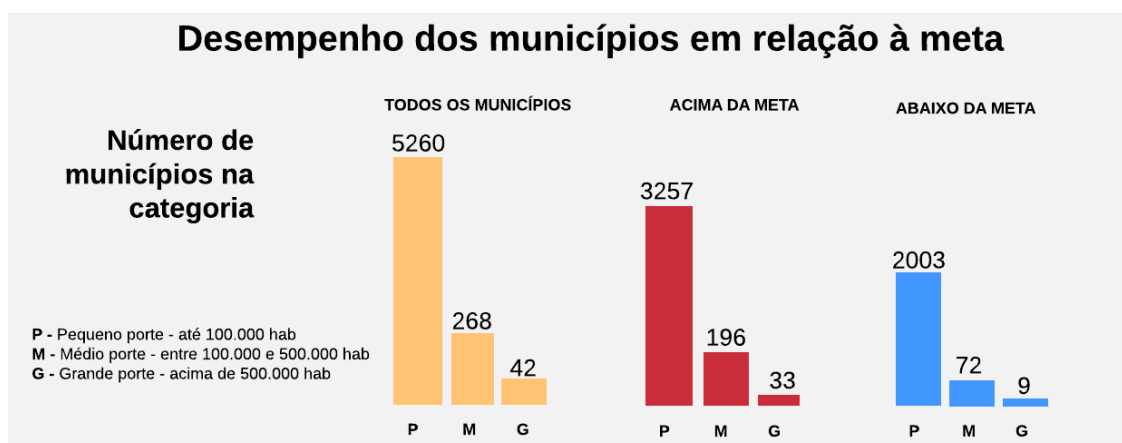


Figura 7 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Sul

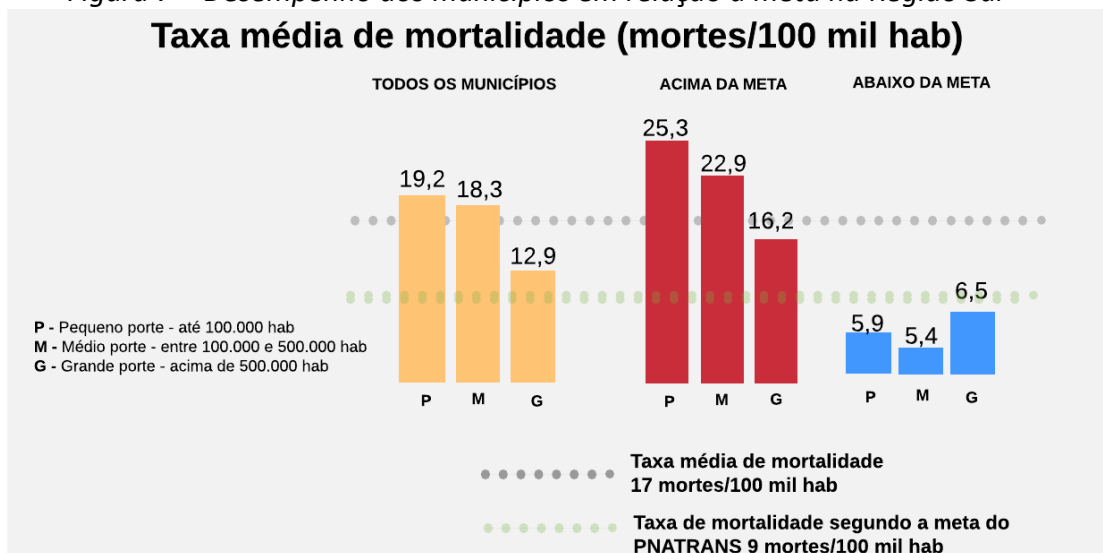


Figura 8 – Taxa média de mortalidade por porte de município no Brasil

3. Dados regionais

3.1. Região Sul

A Região Sul, com cerca de 30 milhões de habitantes e com 5.871 mortes por acidentes de trânsito, concentra 14% da população brasileira e 17% das mortes no trânsito. A taxa de mortes por 100 mil habitantes da Região é de 19,80 – valor 16% maior que a média nacional. No tocante à municipalização, a Região Sul apresenta 52% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – valor 79% maior que a média nacional (ver Figura 9).



Figura 9 – Dados gerais da Região Sul

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito na Região Sul apresentou uma redução de 3%. Tais mortes são predominantemente de ocupantes de automóvel (36%), seguidos dos motociclistas (27%) – ver Figura 10. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATTRANS a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos a Região Sul deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 2.800 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 52% (ver Figura 11).

Evolução do número de mortes no trânsito na Região Sul entre 2016 e 2017

6.022 Mortes em 2016

- 3%

5.871 Mortes em 2017

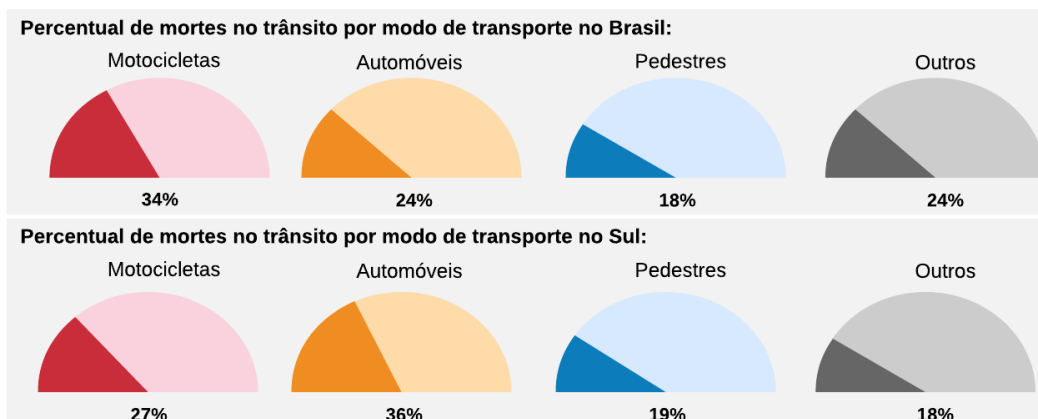


Figura 10 - Variação do número e divisão modal de mortes na Região Sul

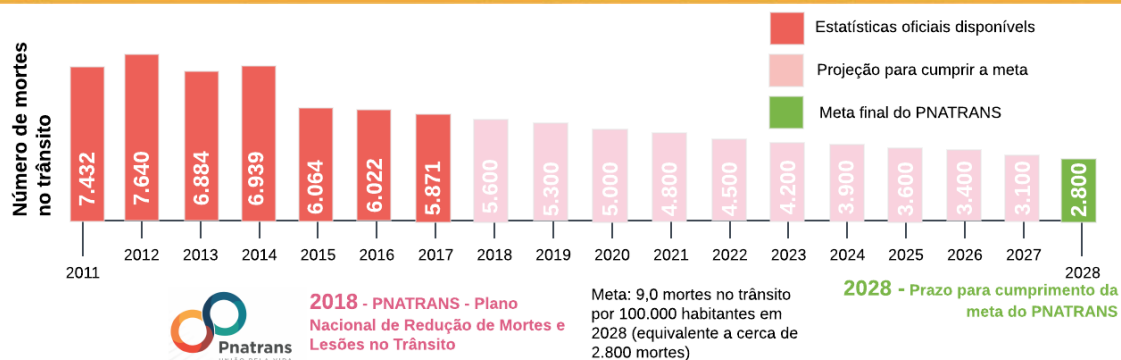


Figura 11 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 na Região Sul
 No conjunto dos municípios da Região Sul, tem-se que 61% são de pequeno porte e estão acima da meta do PNATrans. Além disso, 51% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 57% das mortes no trânsito (ver Figura 12).

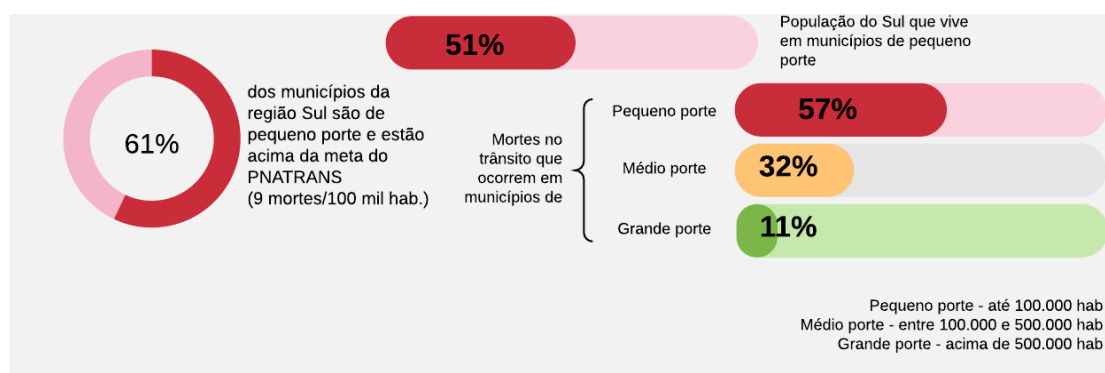


Figura 12 – Análises por porte na Região Sul

Os municípios da Região Sul que se encontram acima da meta do PNATrans concentram 97% das mortes no trânsito, o que expõe 83% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 13).

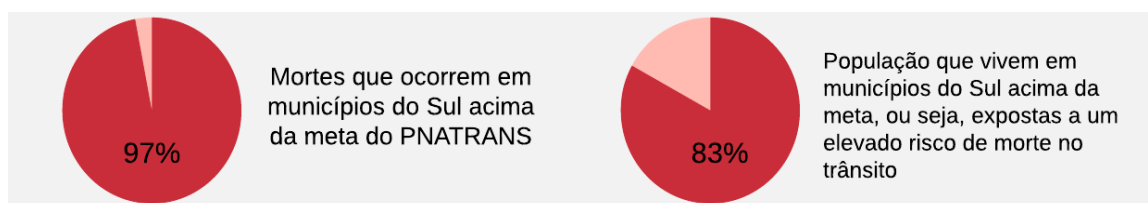


Figura 13 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta na Região Sul

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATrans, dos 1.191 municípios da região, 62% estão acima da meta do PNATrans, sendo a taxa média de mortalidade de 28 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 21 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 14 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 14 e Figura 15).

Desempenho dos municípios em relação à meta

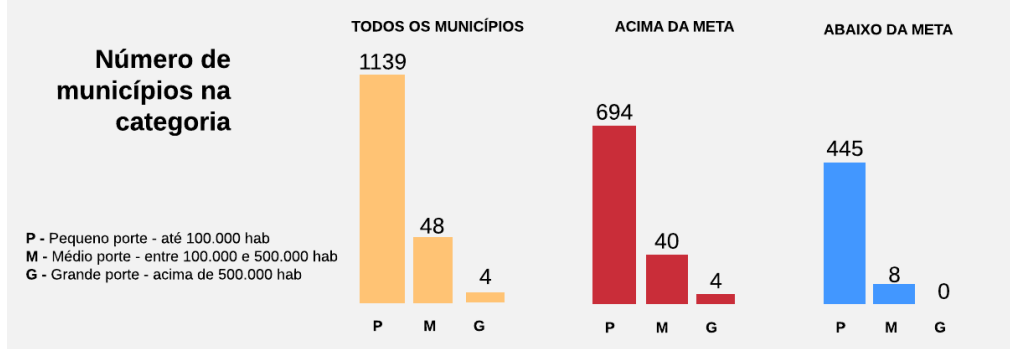


Figura 14 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Sul

Taxa média de mortalidade (mortes/100 mil hab)

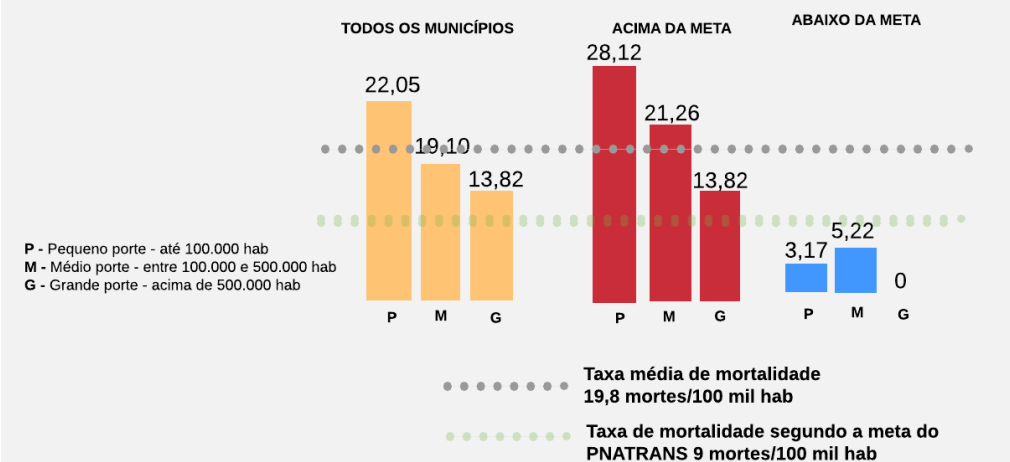


Figura 15 – Taxa média de mortalidade por porte de município na Região Sul

3.2. Região Sudeste

A Região Sudeste, com cerca de 87 milhões de habitantes e com 11.985 mortes por acidentes de trânsito, concentra 42% da população brasileira e 34% das mortes no trânsito. A taxa de mortes por 100 mil habitantes da Região é de 13,78 – valor 19% menor que a média nacional. No tocante à municipalização, a Região Sudeste apresenta 27% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – valor 7% menor que a média nacional (ver Figura 16).



Figura 16 – Dados gerais da Região Sudeste

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito na Região Sudeste apresentou uma redução de 2%. Tais mortes são predominantemente de ocupantes de automóvel

(26%), junto dos motociclistas (26%) – ver Figura 17. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATRANS a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos a Região Sudeste deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 8.400 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 30% (ver Figura 18).

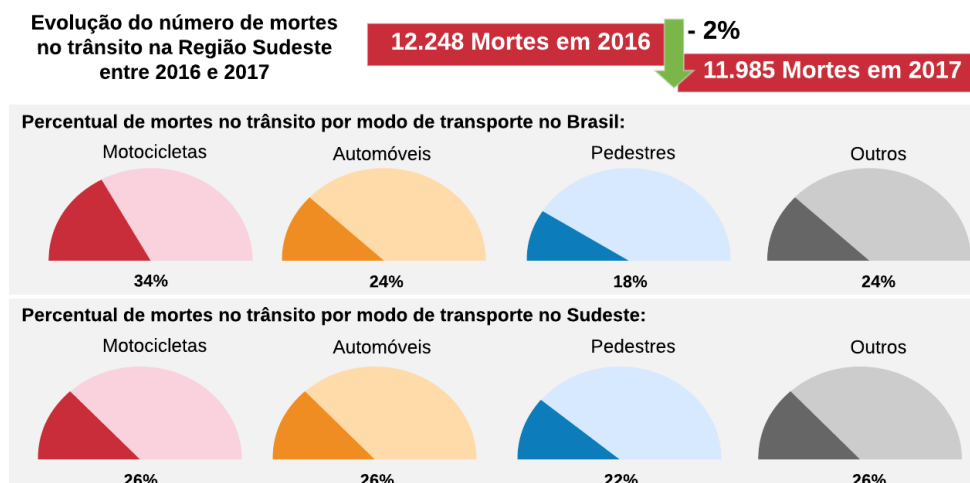


Figura 17 – Variação do número e divisão modal de mortes na Região Sudeste

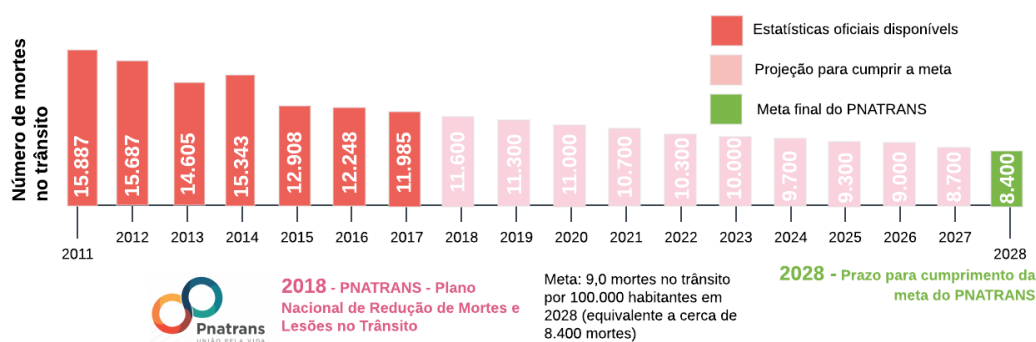


Figura 18 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 na Região Sudeste

No conjunto dos municípios da Região Sudeste, tem-se que 57% são de pequeno porte e estão acima da meta do PNATRANS. Além disso, 30% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 39% das mortes no trânsito (ver Figura 19).

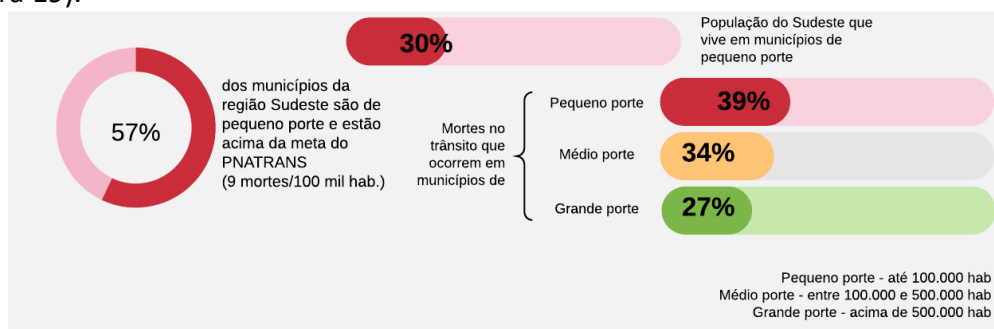


Figura 19 – Análises por porte na Região Sudeste

Os municípios da Região Sudeste que se encontram acima da meta do PNATRANS concentram 84% das mortes no trânsito, o que expõe 63% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 20).

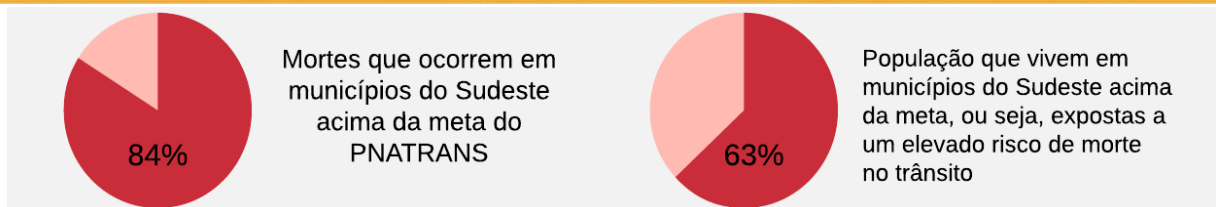


Figura 20 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta na Região Sudeste

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATRANS, dos 1.668 municípios da região, 58% estão acima da meta do PNATRANS, sendo a taxa média de mortalidade de 24 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 20 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 13 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 21 e Figura 22).

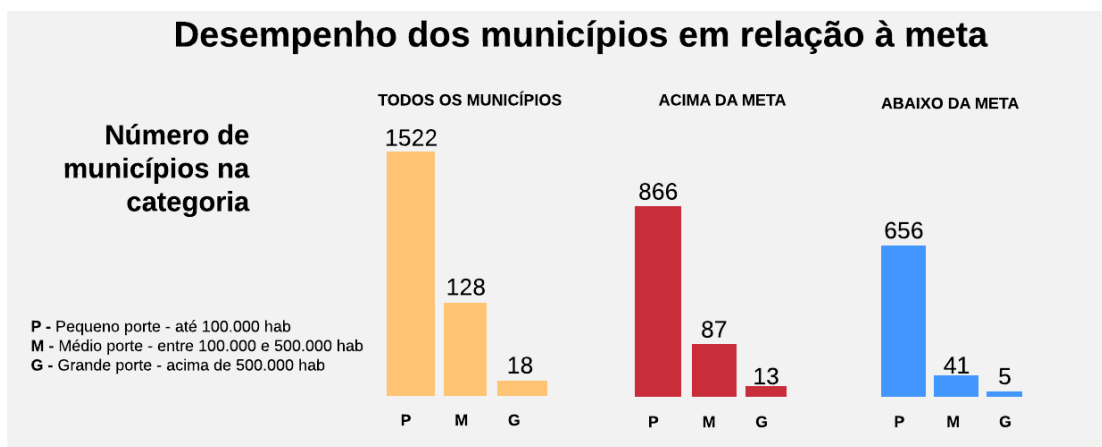


Figura 21 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Sudeste

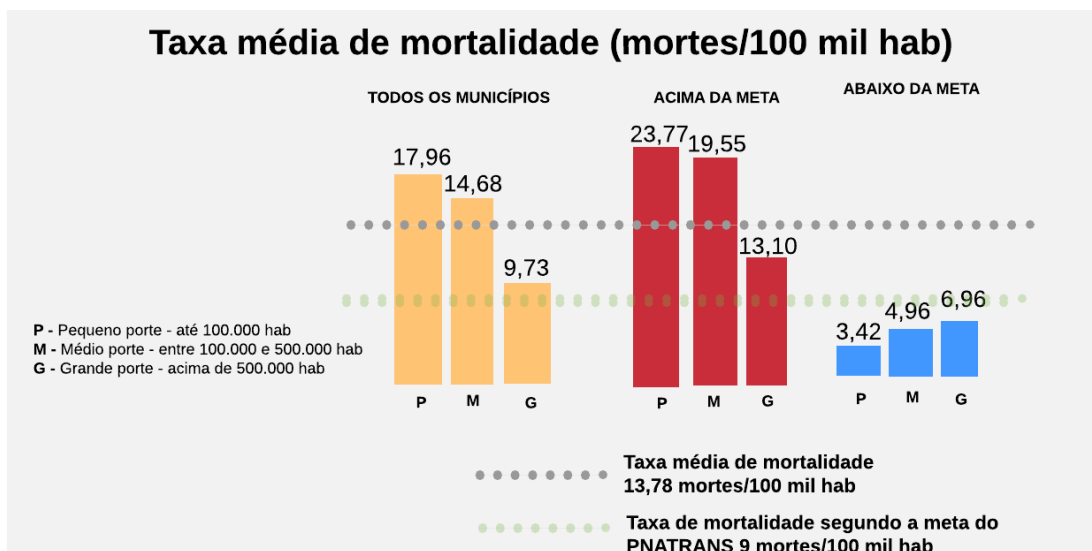


Figura 22 – Taxa média de mortalidade por porte de município na Região Sudeste

3.3. Região Centro-Oeste

A Região Centro-Oeste, com cerca de 16 milhões de habitantes e com 3.645 mortes por acidentes de trânsito, concentra 7% da população brasileira e 10% das mortes no trânsito. A taxa de mortes por 100 mil habitantes da Região é de 22,96 – valor 35% maior que a média nacional. No tocante à municipalização, a Região Centro-Oeste

apresenta 30% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – valor 3% maior que a média nacional (ver Figura 23).



Figura 23 – Dados gerais da Região Centro-Oeste

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito na Região Centro-Oeste apresentou uma redução de 3%. Tais mortes são predominantemente de ocupantes de motocicleta (34%), seguidos dos ocupantes de automóvel (28%) – ver Figura 24. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATRANS a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos a Região Centro-Oeste deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 2.100 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 42% (ver Figura 25).

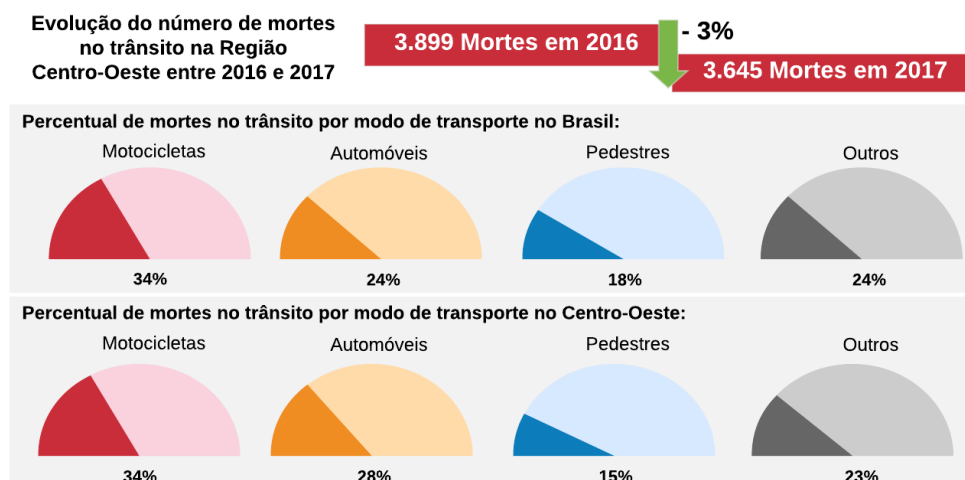


Figura 24 – Variação do número e divisão modal de mortes na Região Centro-Oeste

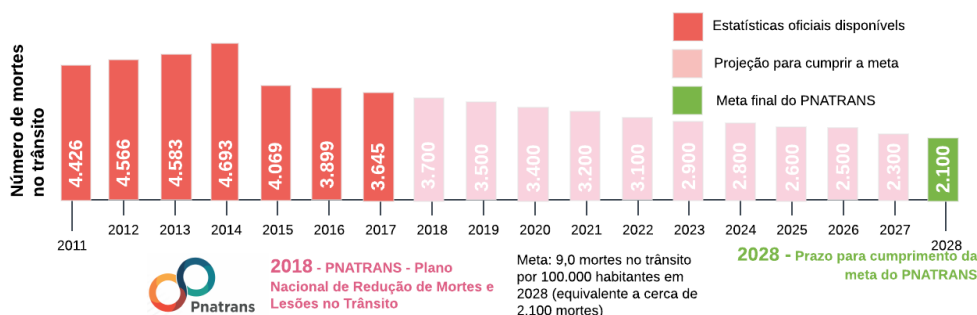


Figura 25 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 na Região Centro-Oeste

No conjunto dos municípios da Região Centro-Oeste, tem-se que 74% são de pequeno porte e estão acima da meta do PNATRANS. Além disso, 41% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 49% das mortes no trânsito (ver Figura 26).

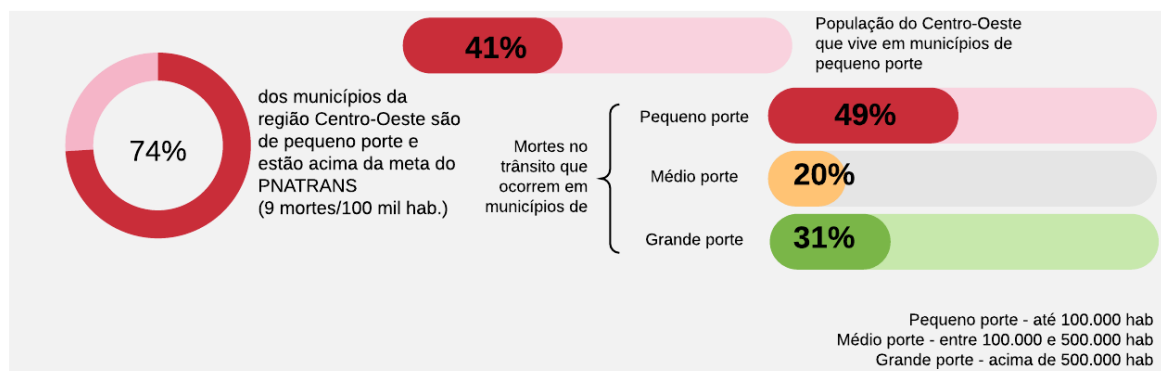


Figura 26 – Análises por porte na Região Centro-Oeste

Os municípios da Região Centro-Oeste que se encontram acima da meta do PNATRANS concentram 98% das mortes no trânsito, o que expõe 90% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 27).

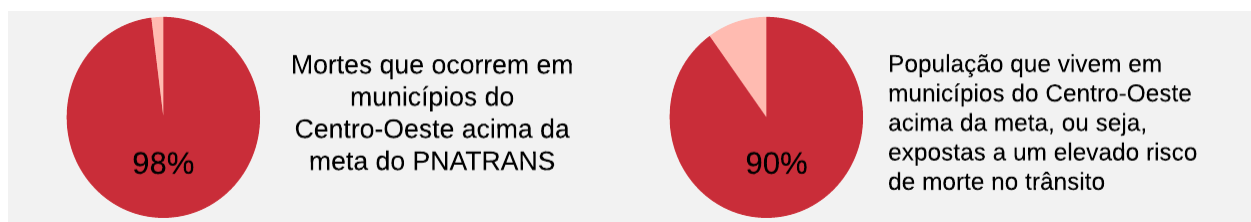


Figura 27 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta na Região Centro-Oeste

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATRANS, dos 467 municípios da região, 74% estão acima da meta do PNATRANS, sendo a taxa média de mortalidade de 32 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 29 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 17 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 28 e Figura 29).

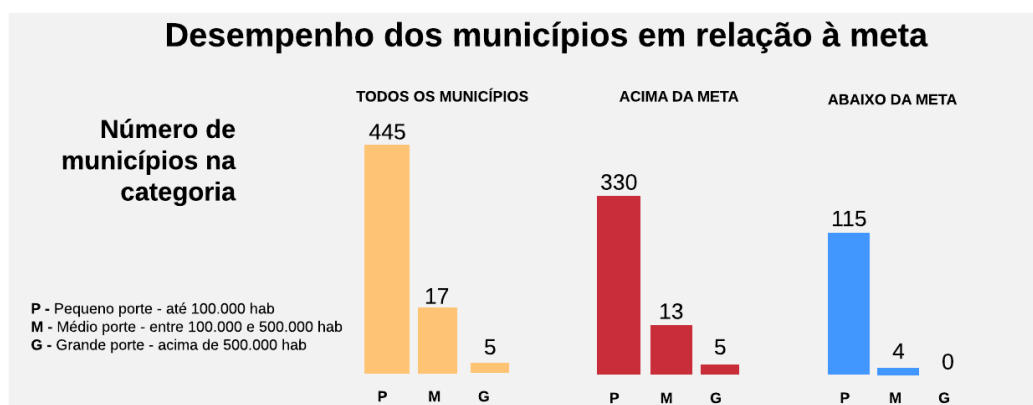


Figura 28 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Centro-Oeste

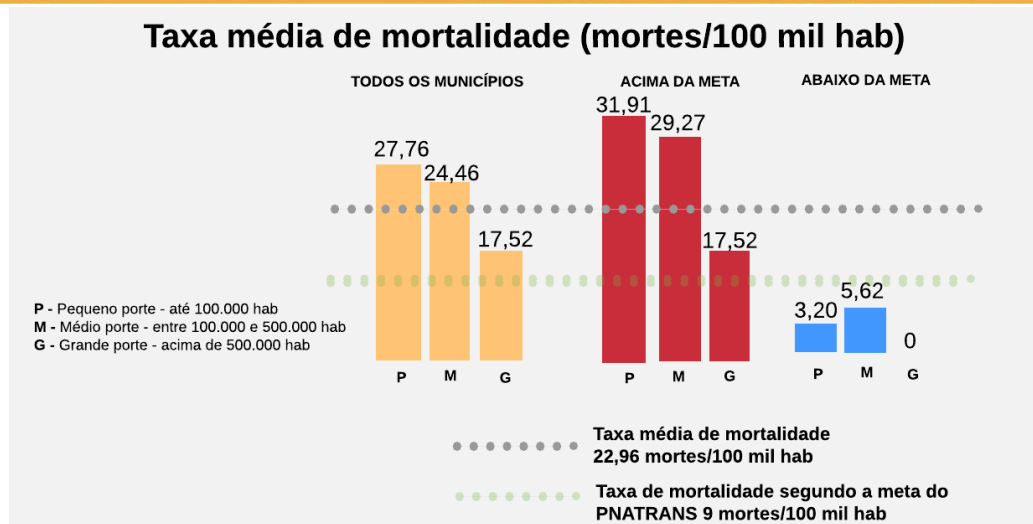


Figura 29 – Taxa média de mortalidade por porte de município na Região Centro-Oeste

3.4. Região Nordeste

A Região Nordeste, com cerca de 57 milhões de habitantes e com 10.614 mortes por acidentes de trânsito, concentra 28% da população brasileira e 30% das mortes no trânsito. A taxa de mortes por 100 mil habitantes da Região é de 18,54 – valor 9% maior que a média nacional. No tocante à municipalização, a Região Nordeste apresenta 18% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – valor 38% menor que a média nacional (ver Figura 30).

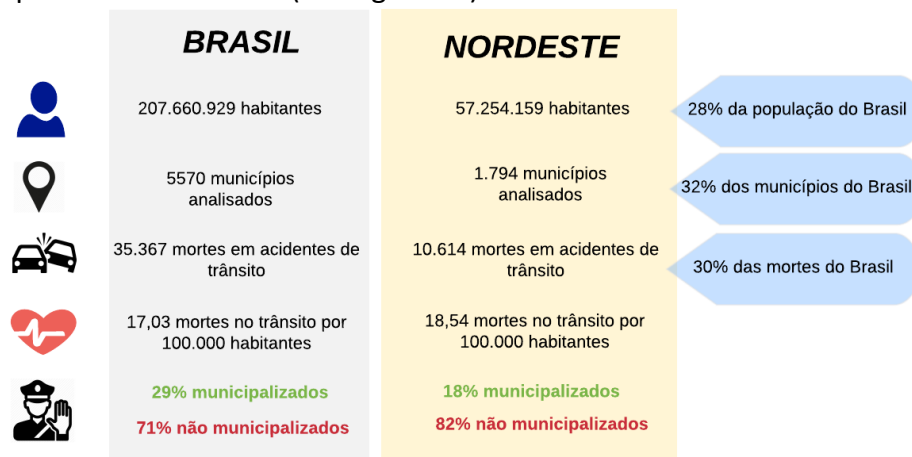


Figura 30 – Dados gerais da Região Nordeste

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito na Região Nordeste apresentou uma redução de 10%. Tais mortes são predominantemente de ocupantes de motocicleta (46%), seguidos dos ocupantes de automóvel (18%) – ver Figura 31. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATrans a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos a Região Nordeste deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 5.300 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 50% (ver Figura 32).

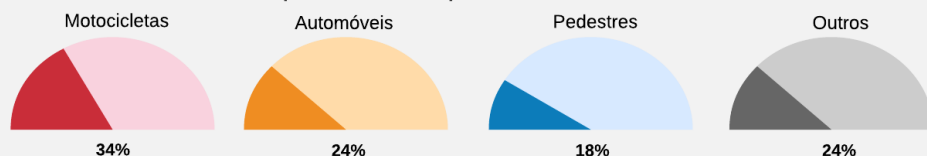
Evolução do número de mortes no trânsito na Região Nordeste entre 2016 e 2017

11.820 Mortes em 2016

- 10%

10.614 Mortes em 2017

Percentual de mortes no trânsito por modo de transporte no Brasil:



Percentual de mortes no trânsito por modo de transporte no Nordeste:

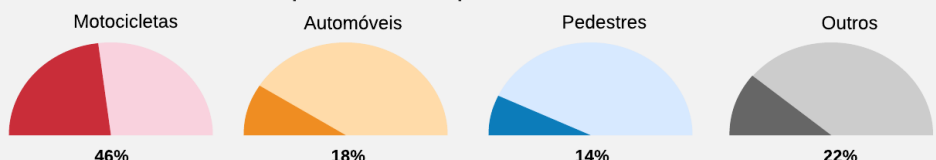


Figura 31 – Variação do número e divisão modal de mortes na Região Nordeste

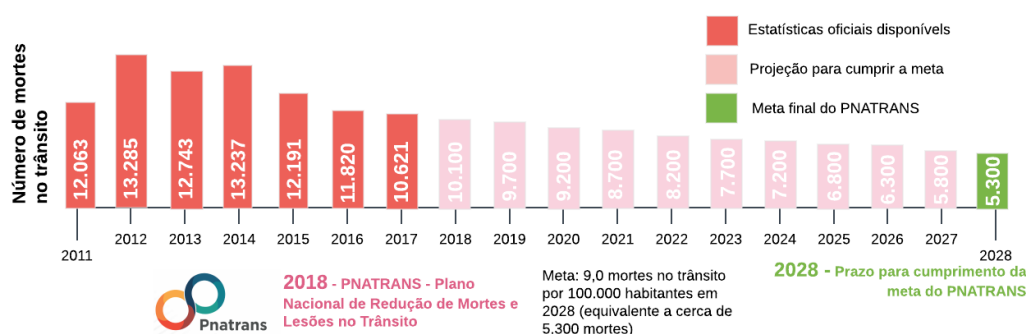


Figura 32 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 na Região Nordeste

No conjunto dos municípios da Região Nordeste, tem-se que 65% são de pequeno porte e estão acima da meta do PNATRANS. Além disso, 59% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 56% das mortes no trânsito (ver Figura 33).

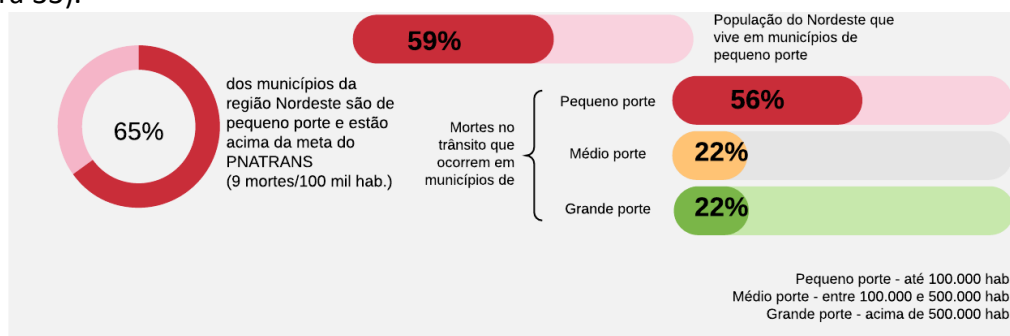


Figura 33 – Análises por porte na Região Nordeste

Os municípios da Região Nordeste que se encontram acima da meta do PNATRANS concentram 92% das mortes no trânsito, o que expõe 71% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 34).

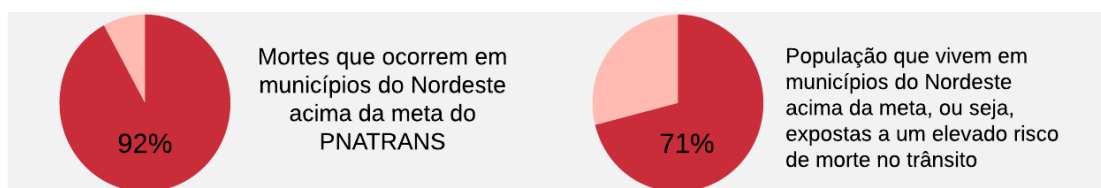


Figura 34 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta na Região Nordeste

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATRANS, dos 1.794 municípios da região, 65% estão acima da meta do PNATRANS, sendo a taxa média de mortalidade de 23 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 30 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 21 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 35 e Figura 36).

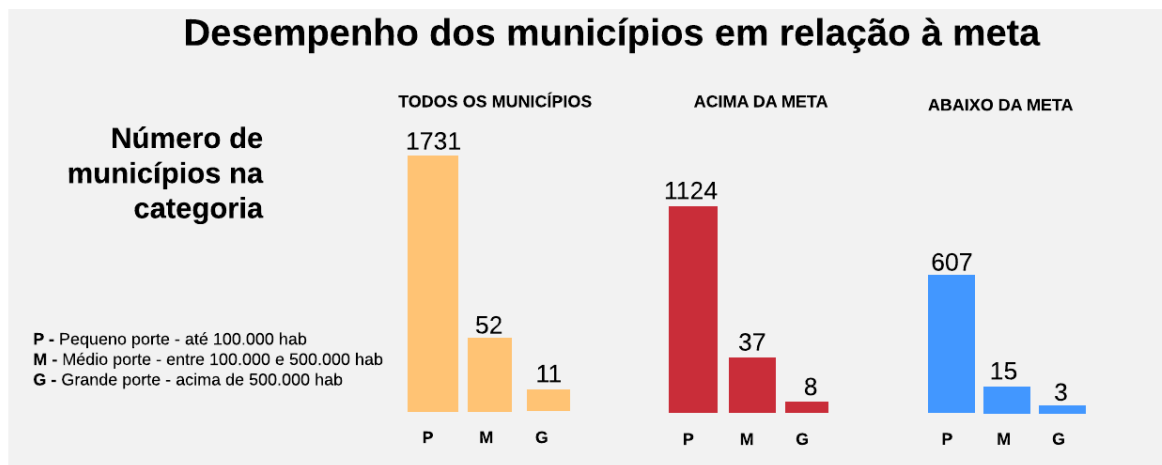


Figura 35 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Nordeste

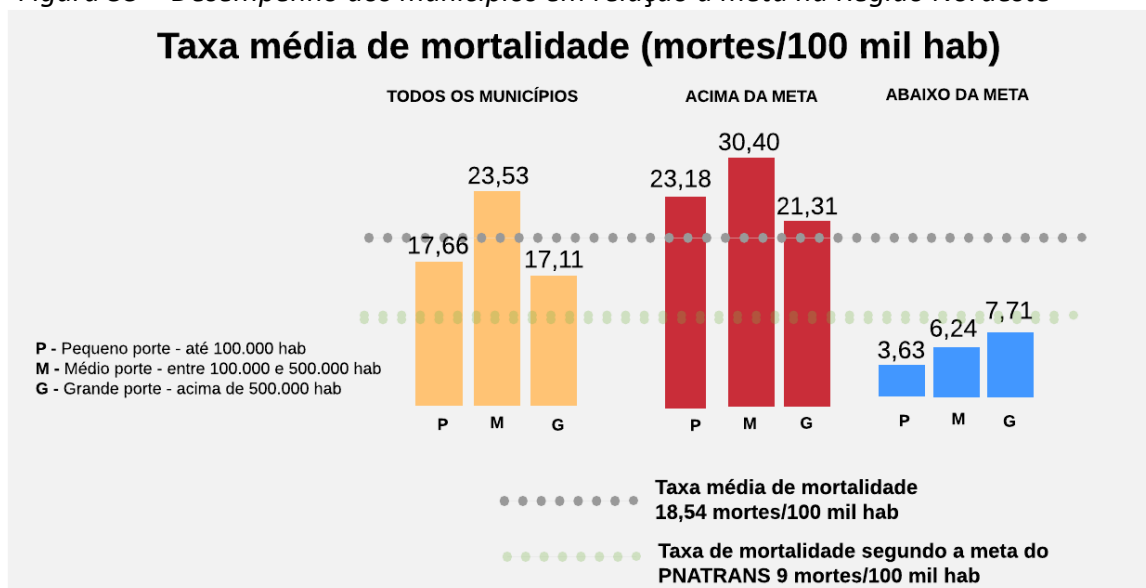


Figura 36 – Taxa média de mortalidade por porte de município na Região Nordeste

3.5. Região Norte

A Região Norte, com cerca de 18 milhões de habitantes e com 3.252 mortes por acidentes de trânsito, concentra 9% da população brasileira e 9% das mortes no trânsito. A taxa de mortes por 100 mil habitantes da Região é de 18,13 – valor 6% maior que a média nacional. No tocante à municipalização, a Região Nordeste apresenta 20% de seus municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – valor 31% menor que a média nacional (ver Figura 37).


BRASIL

207.660.929 habitantes


 5570 municípios
 analisados

 35.367 mortes em acidentes de
 trânsito

 17,03 mortes no trânsito por
 100.000 habitantes

29% municipalizados
71% não municipalizados
NORTE

17.936.201 habitantes

 450 municípios
 analisados

 3.252 mortes em acidentes de
 trânsito

 18,13 mortes no trânsito por
 100.000 habitantes

20% municipalizados
80% não municipalizados

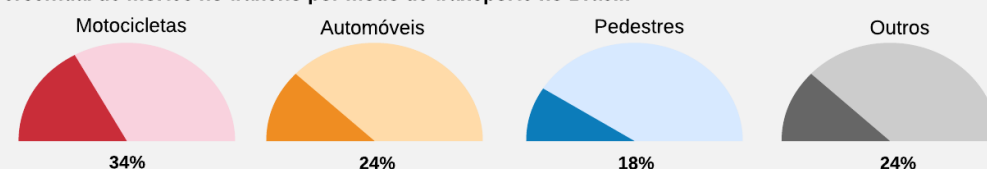
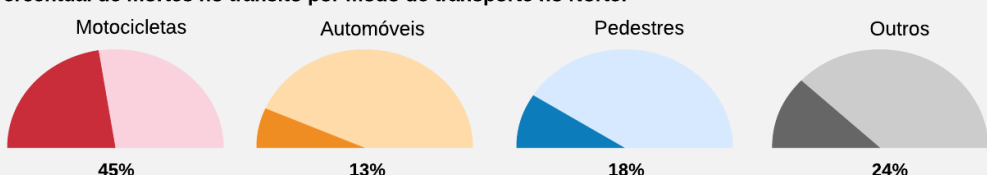
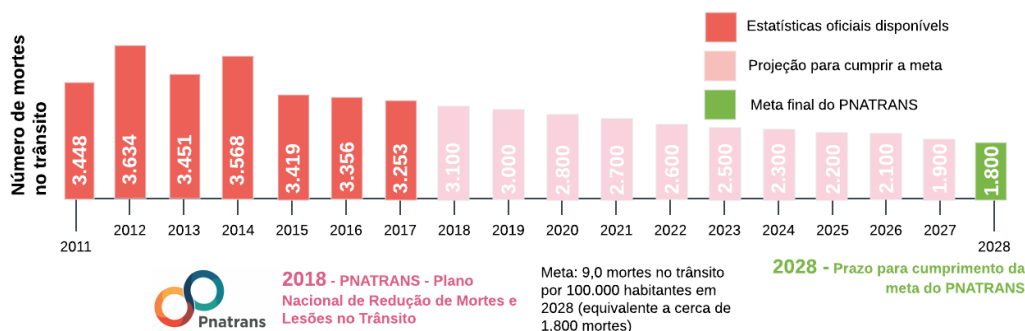
9% da população do Brasil

8% dos municípios do Brasil

9% das mortes do Brasil

Figura 37 – Dados gerais da Região Norte

De 2016 para 2017, o número de mortes no trânsito na Região Norte apresentou uma redução de 3%. Tais mortes são predominantemente de motociclistas (45%), seguidos dos pedestres (18%) – ver Figura 38. Considerando a meta de redução da mortalidade do PNATRANS a um nível de 9 mortes no trânsito por grupo de 100 mil habitantes em 2028 e projeções da população no mesmo horizonte, em termos de números absolutos a Região Norte deve reduzir a mortalidade a um nível de cerca de 1.800 mortes no trânsito, ou seja, uma redução de 45% (ver Figura 39).

**Evolução do número de mortes
 no trânsito na Região Norte entre
 2016 e 2017**
3.356 Mortes em 2016
- 3%
3.252 Mortes em 2017
Percentual de mortes no trânsito por modo de transporte no Brasil:

Percentual de mortes no trânsito por modo de transporte no Norte:

Figura 38 – Variação do número e divisão modal de mortes na Região Norte

Figura 39 – Cenário atual da mortalidade e redução necessária até 2028 na Região Norte

No conjunto dos municípios da Região Norte, tem-se que 57% são de pequeno porte e

estão acima da meta do PNATRANS. Além disso, 50% da população vive em municípios de pequeno porte, os quais concentram 48% das mortes no trânsito (ver Figura 40).

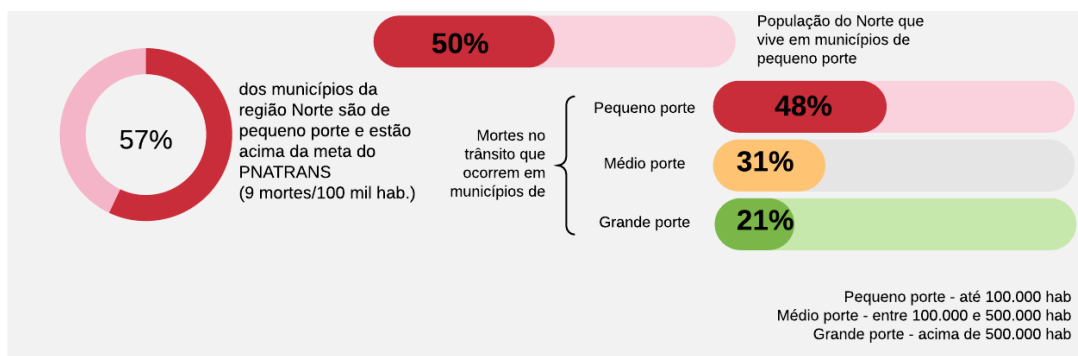


Figura 40 – Análises por porte na Região Norte

Os municípios da Região Norte que se encontram acima da meta do PNATRANS concentram 92% das mortes no trânsito, o que expõe 69% da população da Região a um elevado risco de morte no trânsito (ver Figura 41).

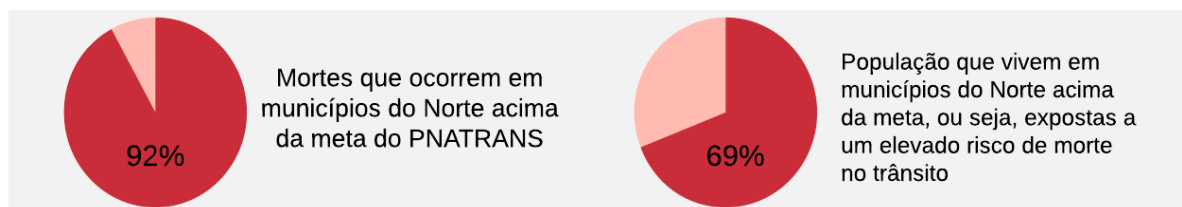


Figura 41 – Concentração de mortes e população nos municípios acima da meta na Região Norte

No que diz respeito ao desempenho dos municípios em relação à meta do PNATRANS, dos 450 municípios da região, 59% estão acima da meta do PNATRANS, sendo a taxa média de mortalidade de 27 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de pequeno porte, 25 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de médio porte e 18 mortes por 100 mil habitantes nos municípios de grande porte (ver Figura 42 e Figura 43).

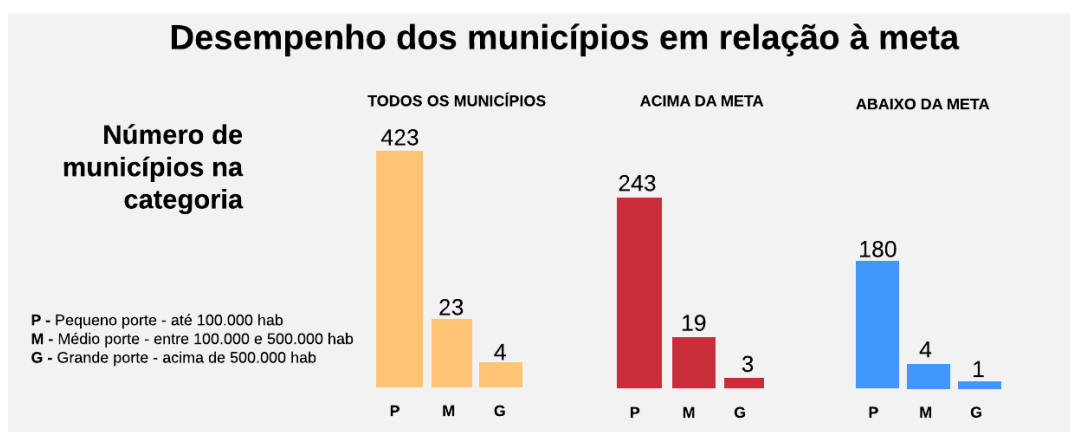


Figura 42 – Desempenho dos municípios em relação à meta na Região Norte

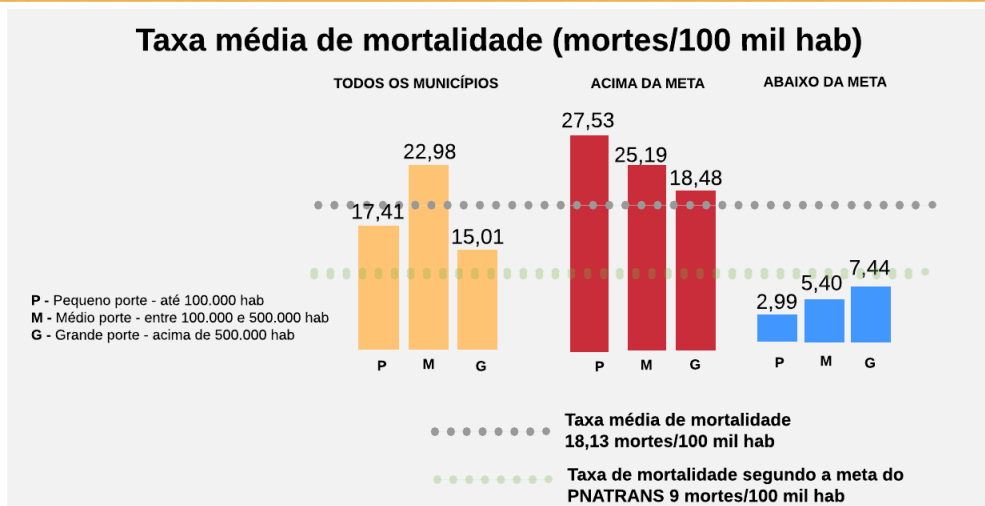


Figura 43 – Taxa média de mortalidade por porte de município na Região Norte

4. Considerações finais

O processo de integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito ainda tem muito que avançar, visto que apenas 29% dos municípios brasileiros estão integrados. Esta realidade varia substancialmente conforme região do país, sendo a Região Sul a que apresenta a maior parcela de municípios integrados (52%) e a Região Nordeste a que apresenta a menor parcela de municípios integrados (18%). A análise por porte de município (pequeno, médio e grande) permitiu observar que a implementação da municipalização no trânsito tende a ser facilitada quanto maior for o porte do município.

De modo geral, aqueles municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito apresentam menores taxas de mortalidade, ou seja, maiores níveis de segurança viária. No entanto, é importante salientar que não se propõe aqui uma relação direta e isolada entre o processo de municipalização e o nível de segurança do trânsito, ou seja, a municipalização do trânsito por si só não garante o adequado tratamento dos problemas da “insegurança” viária, para os quais a solução possui múltiplas dimensões. Muitas outras frentes de atuação nesta e em outras esferas de governo são capazes de contribuir expressivamente para a redução da morbimortalidade no trânsito: sistema de atendimento de saúde, condições da frota, condições das rodovias, comportamentos de risco, etc. Ademais, existem processos de municipalização do trânsito em diferentes níveis de maturidade, o que, por indisponibilidade de informações a respeito, não foi abordado neste estudo.

É interessante observar que 43% da população brasileira vive em municípios de pequeno porte, onde, conforme já mencionado, a municipalização tende a ser um processo com maiores dificuldades de implementação. É nas regiões com maior proporção de municípios de pequeno porte – Nordeste (59%) e Norte (50%) – que são apresentadas as menores taxas de integração ao Sistema Nacional de Trânsito. Porém, é também em uma região composta de 52% de municípios de pequeno porte, a Região Sul, que apresenta as maiores taxas de municipalização. Neste sentido, a troca de experiências nas diferentes unidades da federação no sentido de viabilizar a municipalização deve ser incentivada considerando que os governos estaduais têm

papel fundamental na criação de condições favoráveis à municipalização.

Pode-se considerar que uma das principais dificuldades para a integração dos municípios de pequeno porte ao Sistema Nacional de Trânsito é a fiscalização, o que foi levantado por Schmidt (2013) como o “paradigma fiscalizatório”. Isso porque além das dificuldades administrativas e econômicas para a viabilização da estrutura de fiscalização, há um enorme desafio político relacionado à fiscalização devido à proximidade entre quem fiscaliza e quem é fiscalizado, ou seja, entre a gestão municipal e os usuários do sistema de trânsito. Segundo a mesma autora, tais dificuldades criam um “vácuo da fiscalização”, o qual, segundo este levantamento do Observatório, atinge 71% dos municípios brasileiros (aqueles com o trânsito não municipalizado).

Finalmente, considera-se que a municipalização constitui-se de um passo inicial, necessário e marcante para o equacionamento dos assuntos relacionados ao trânsito. Assim, as ações no âmbito municipal de engenharia, fiscalização e educação para o trânsito previstas a partir do processo de municipalização são fundamentais para que se atinjam níveis mais aceitáveis de segurança viária.

Referências bibliográficas

Brasil. (2018). Lei nº 13.614 - Plano Nacional de Mortes e Lesões no Trânsito. Extraído de: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13614-11-janeiro-2018-786094-publicacaooriginal-154750-pl.html>

Departamento Nacional de Trânsito. (2000). Municipalização do trânsito - roteiro para aplicação. Extraído de: http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2012). Nova proposta de classificação territorial mostra um Brasil menos urbano. Extraído de: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/15007-nova-proposta-de-classificacao-territorial-mostra-um-brasil-menos-urbano>

Ministério da Infraestrutura. (2016). Municipalização. Extraído de: <https://infraestrutura.gov.br/municipalizacao.html>

Ministério da Saúde. (2019). Óbitos Por Causas Externas - Brasil (2017). Extraído de: Ministério da Saúde website: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10br.def>

Ministério da Saúde. (2019). População residente em 2017- Estimativas para o TCU. Extraído de: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/cnv/poptbr.def>

Schmidt, V. V. (2013). Descentralização Federativa e Coordenação Intergovernamental: um estudo sobre a integração dos municípios brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito. Extraído de: Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo website: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8131/tde-10052013-124126/pt-br.php>

Realização



Observatório Nacional de Segurança Viária

Fabiana Sorrilha

Fabiana Amado

José Aurélio Ramalho

Universidade Federal do Paraná

Gabriel Antoniassi Marrocos de Andrade

Jorge Tiago Bastos

Agosto/2019