

Municipalização do trânsito: apesar de obrigatória, atinge apenas 25% dos municípios brasileiros

Plano de mobilidade urbana será exigência para municípios com mais de 20 mil habitantes, que representam 52,9% dos que têm o trânsito municipalizado

Mariana Simino

A municipalização do trânsito, exigida desde 1998 com o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei de Mobilidade Urbana, vigente desde abril de 2012, trazem diretrizes aos municípios para oferecer eficiência na gestão do trânsito, segurança nos deslocamentos e qualidade do transporte. O histórico já revela uma baixa taxa de municipalização do trânsito [ver infográfico]. De acordo com dados de compilação da Perkons* – empresa especializada em segurança viária e mobilidade urbana – apenas 25% dos 5.575 municípios brasileiros têm o trânsito municipalizado. Na região Sudeste são 23,6%, no Sul 47,4%, no Centro-Oeste 22,7%, no Norte 15,8% e no Nordeste 14,3%.

A Lei de Mobilidade Urbana exige que até 2015 as cidades com mais de vinte mil habitantes, que correspondem a 29,7% do total, apresentem seus planos de mobilidade para receber recursos federais para o setor. No Brasil, desses 1.653 municípios 52,9% (874) concluíram a municipalização do trânsito. A medida transmite a cada prefeitura a responsabilidade sobre o trânsito da cidade. Favorece a atuação mais próxima da comunidade e oferece autonomia para gerir o trânsito de forma integral. O trânsito é dinâmico e a forma como as pessoas transitam tem influência direta do meio. Novos comércios e indústrias, que são polos geradores de tráfego, por exemplo, requerem que o município planeje essas mudanças e atue para oferecer as melhores condições de segurança e de ordenação do tráfego, por meio de sinalização e fiscalização.

O desconhecimento de como gerenciar o trânsito, o receio quanto aos investimentos necessários e a comodidade de “terceirizar” funções aos Detrans podem ser algumas das razões para a não municipalização do trânsito, segundo a especialista em trânsito da Perkons, Maria Amélia Marques Franco. “A gestão integral do trânsito, dentro das atribuições definidas aos municípios, requer conhecimento técnico específico e capacitação dos servidores, porém com a realização de convênios é possível fazer parcerias para o cumprimento das obrigações municipais”, argumenta.

Para Maria Amélia, com a municipalização é possível atender melhor às necessidades dos cidadãos. “Cena comum em municípios pequenos são veículos estacionados em calçadas ou na frente de guias rebaixadas, causando transtornos e os incomodados se veem sem saída para resolver a situação. Não há a fiscalização e sequer a prefeitura tem regulamentado um serviço de guincho para esta finalidade. Conta-se com a paciência e espera-se a gentileza. Sem a atuação do órgão e a fiscalização as ruas podem parecer ‘terra sem dono’”, ilustra.

Lei da Mobilidade Urbana precisa ser integrada com os planos das pastas municipais

A [Lei de Mobilidade Urbana](#), que exige Plano de Mobilidade para cidades com mais de 20 mil habitantes, tem como objetivo melhorar a acessibilidade e a mobilidade nos municípios e integrar os diferentes modos de transporte. A legislação dá prioridade aos pedestres e aos meios de transporte não motorizados e ao público coletivo.

Dada a abrangência da lei, o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Néspoli, acredita que é fundamental uma integração entre os planos previstos para o município em suas diversas pastas, como habitação, desenvolvimento urbano,

sistema viário, área de transporte e saúde, uma vez que a mobilidade com qualidade, segurança e sustentabilidade envolve um conjunto de ações coerentes e de longo prazo.

“A circulação de pedestres, bicicletas, transporte individuais, táxis, transporte coletivo e outros meios devem estar articulados com o plano diretor da cidade, de maneira que haja uma harmonização entre as redes viárias e de transporte e a ocupação e uso do solo da cidade”, afirma. Néspoli explica ainda que caso o município já tenha um órgão de trânsito é importante que ele seja reorientado para seguir as diretrizes da Lei de Mobilidade.

O superintendente acredita ser difícil que todos os municípios sejam capazes de elaborar o Plano de Mobilidade até 2015 para pleitear os recursos federais. “Um dos grandes gargalos atuais para absorver, por exemplo, os recursos do PAC, é a carência de bons projetos, o que reflete a pouca estrutura técnica dos municípios”, analisa. Entretanto, avalia que esta lei, aliada aos recursos colocados à disposição pelos governos, tornam o momento propício para a discussão dos problemas de mobilidade e para agitar o meio técnico e político. “Estes fatores dão esperança de que a atenção que está se dando ao tema é irreversível”, completa Néspoli.

**O levantamento considera os dados dos municípios e do Distrito Federal.*

Serviço:

A ANTP oferece o curso de Gestão da Mobilidade Urbana, em plataforma de ensino a distância, com a tutoria de renomados especialistas no segmento. O curso conta com o apoio da Perkons.

Clique aqui para mais informações.

<http://www.antp.org.br/website/fichaInscricao/show.asp?fceCode=CB2C392B-4B42-4E8A-A1BA-60E8BCECF403>

