

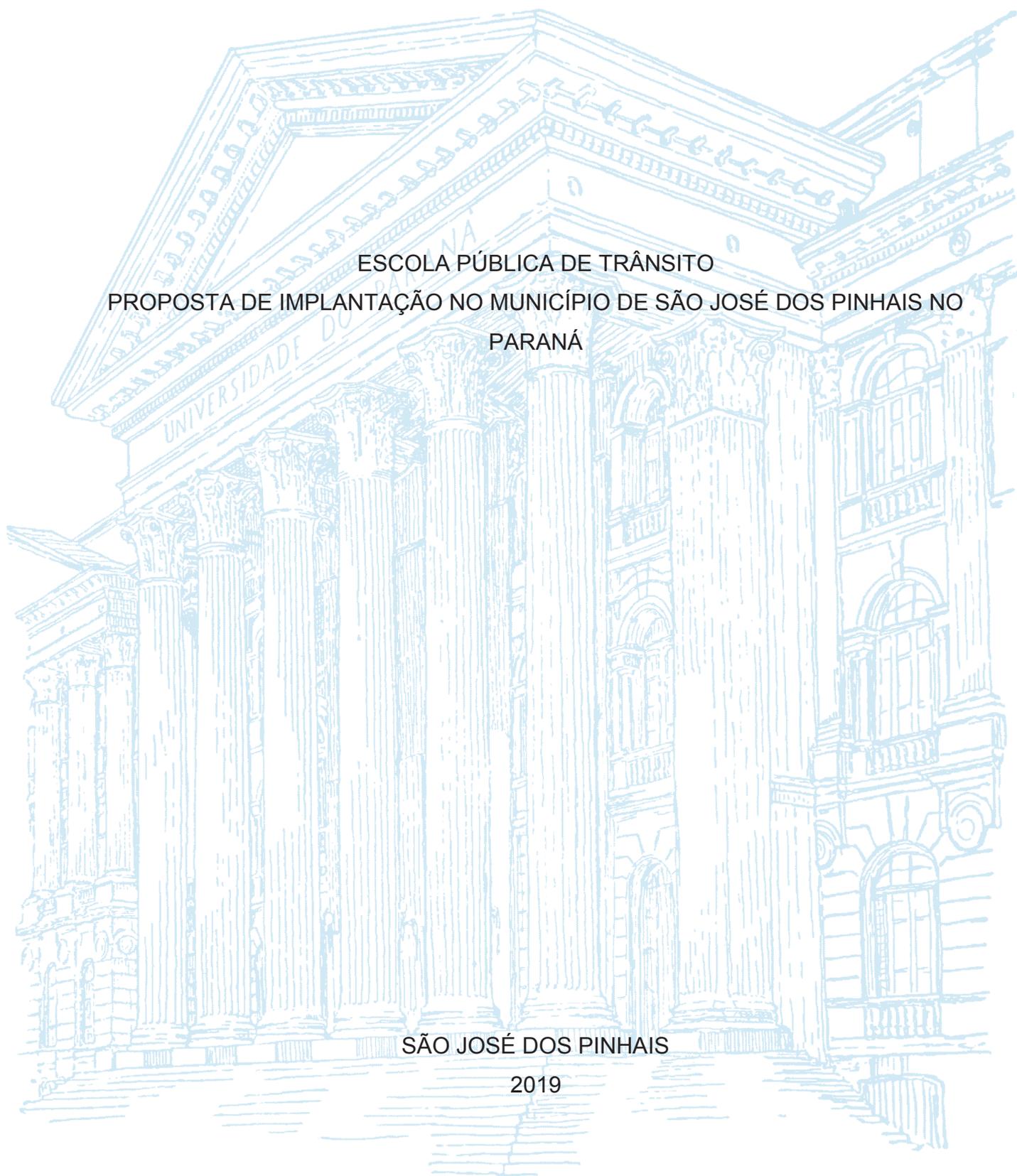
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

SILVANE FERRAZ

ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO
PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS NO
PARANÁ

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

2019



SILVANE FERRAZ

ESCOLA PÚBLICA DE TRÂNSITO
PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS NO
PARANÁ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Pós-Graduação em Gestão Pública Municipal, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Gestão Pública Municipal.

Orientadora: Prof^a. Carmem Kistemacher Barche

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

2019

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela saúde, ânimo e sabedoria para superar as dificuldades e chegar até aqui.

Ao meu querido e adorável esposo Wagner que sempre me apoiou e incentivou nas horas difíceis.

As minhas pequenas meninas, Bruna e Julia que sempre entenderam os momentos em que eu não pude lhes dar atenção.

A minha querida e amada mãe pelo apoio e entendimento nas vezes em que não pude estar em sua presença por estar envolvida com o curso.

Ao meu tutor Luciano A. Souza que durante todo o decorrer desta especialização esteve sempre pronto a responder e me auxiliar da melhor forma em todas as atividades.

A minha professora orientadora Carmem Kistemacher Barche por me mostrar os caminhos durante toda a elaboração deste trabalho e também pelo incentivo e ajuda para chegar até aqui.

Aos meus queridos amigos da Prefeitura de São José dos Pinhais, minha segunda família, pelo apoio durante toda a trajetória do curso, entre eles, Fábio, Josiane, Fraiz, Lima, Helena, Caetano, e em especial, meu querido amigo Hugo, meu “orientador presencial”, pelo grande incentivo e apoio sempre que precisei.

RESUMO

No cenário mundial, o trânsito mata hoje mais de um milhão de pessoas por ano. O Brasil ocupa o terceiro lugar entre os países que mais matam neste disputado espaço, computando cerca de 39.000 mortos/ano. No município de São José dos Pinhais no Paraná, embora as mortes no trânsito tenham diminuído entre 2016 e 2017, ainda há muito que ser feito, posto que os acidentes de trânsito podem ser evitados quase que em sua totalidade, sendo o fator humano o principal motivo destes elevados índices. Nesta perspectiva, o objeto de estudo deste trabalho é propor a implantação da Escola Pública de Trânsito no município de São José dos Pinhais no Paraná, no órgão municipal de trânsito, sendo estabelecido o dever de sua implantação pelo Código de Trânsito Brasileiro nos Estados e Municípios, tratando-se, portanto, de uma proposta capaz de promover a mudança de comportamento entre os munícipes e conseqüentemente resultando na diminuição dos mortos e feridos no trânsito do município. A metodologia utilizada para a pesquisa do trabalho foi através da análise documental, entrevistas e pesquisas de legislações já existentes que discorrem sobre a necessidade da implantação da Escola Pública de Trânsito e de experiências de Escolas Públicas de Trânsito já implantadas no Brasil. Ao final deste trabalho, o que se apresenta é a proposta de implantação da Escola Pública de Trânsito aos gestores municipais. Desta forma, se aceita, além do órgão municipal de trânsito cumprir com o disposto estabelecido em lei, sobretudo poderá contribuir, através de ações sejam elas de capacitações aos profissionais atuantes na área, ou preventivas envolvendo todos os usuários do trânsito do município, possibilitando um trânsito mais consciente e com menos mortos.

Palavras-chave: Trânsito; Mortes no Trânsito; Escola Pública de Trânsito; Implantação.

ABSTRACT

On the world stage, traffic kills today more than one million people a year. Brazil ranks third among the countries that kill the most in this disputed space, accounting for about 39,000 deaths/year. In the county of São José dos Pinhais in Paraná, although traffic deaths have decreased between 2016 and 2017, much remains to be done, since traffic accidents can be avoided almost in their totality, being the human factor the main factor reasons for these high rates. In this perspective, the purpose of this study is to propose the implementation of the Public School of Traffic in the county of São José dos Pinhais in Paraná, in the county traffic institution, with a duty established if it is implemented by the Brazilian Traffic Code in the States and County, thus being a proposal capable of promoting the change of behavior among the citizens and consequently resulting in the reduction of the dead and injured in the traffic of the county. The methodology used for the study of the work was done through the documentary analysis, interviews and researches of existing legislation that discusses the need for the implementation of the Public School of Traffic and experiences of Public Traffic Schools already implemented in Brazil. At the end of this work, the intention is to present the proposal of implementation of the Public Traffic School to county managers. Thus, if it is accepted, in addition to the municipal traffic authority comply with the provisions established by law, above all it may contribute, through actions that are training professionals working in the area, or preventive involving all users of traffic of the county, enabling a traffic more conscious and with less dead.

Keywords: Transit; Traffic Deaths; Public School of Traffic; Implantation.

LISTA DE SIGLAS

CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN-DF	- Departamento de Trânsito do Distrito Federal
DETRAN-PR	- Departamento de Trânsito do Estado do Paraná
EPT	- Escola Pública de Trânsito
FUMTRAN	- Fundo Municipal de Trânsito
JARI	- Junta Administrativa de Recursos de Infração
OMS	- Organização Mundial da Saúde
ONG	- Organização Não Governamental
ONSV	- Observatório Nacional de Segurança Viária
ONU	- Organização das Nações Unidas
OPAS	- Organização Panamericana de Saúde
PGM	- Procuradoria Geral do Município
PVT	- Projeto Vida no Trânsito
PVT-SJP	- Programa Vida no Trânsito de São José dos Pinhais
SEMUTTRAN	- Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito
SNT	- Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	7
1.1	Apresentação	7
1.2	Objetivo geral	8
1.3	Objetivos específicos	8
1.4	Justificativa	8
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	10
2.1	Introdução.....	10
2.2	Necessidade de reestruturação organizacional no setor público.....	10
2.3	Elaboração e avaliação de projetos.....	11
2.4	Legislação de trânsito existente no Brasil referente à Educação para o Trânsito e o dever de implantação de Escolas Públicas de Trânsito nos órgãos executivos de trânsito	13
2.5	Experiências de Escolas Públicas de Trânsito já implantadas em órgãos municipais e estaduais de trânsito.....	ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.
2.6	Mortes no trânsito no Brasil e no mundo	16
3	DIAGNÓSTICO E DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA	18
3.1	Descrição geral da organização	18
3.2	Diagnóstico da situação problema.....	22
4	PROPOSTA TÉCNICA PARA SOLUÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.	
4.1	Proposta técnica	25
4.1.1	Plano de implantação	ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.
4.1.2	Recursos	30
4.1.3	Resultados esperados	32
4.1.4	Riscos ou problemas esperados e medidas preventivo corretivas	32
5	CONCLUSÃO	35
	REFERÊNCIAS	37
	ANEXO 1 – ORGANOGRAMA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO	42
	ANEXO 2 – ENTREVISTA PARA COLETA DE DADOS QUANTO A ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO	43
	ANEXO 3 – AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PROPOSTA DE PROJETO TÉCNICO	44

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

Em um relatório mundial lançado em 2015 pela *World Health Organization*, foi apontada a morte de 1,25 milhões de pessoas no trânsito, tendo sido analisados 180 países, ocupando o Brasil o terceiro lugar com 41.000/mortes por ano e estimativas para quase 47.000 pessoas mortas no trânsito nos próximos anos (*World Health Organization*, 2015). Em dezembro de 2018 foi apresentado outro relatório nos mesmos moldes do anterior, onde 175 países participaram mostrando desta vez um percentual anual ainda maior, com 1,35 milhões de pessoas mortas no trânsito (*World Health Organization*, 2018). Neste recente relatório, o Brasil continua ocupando a mesma posição em mortes por ano no trânsito, totalizando quase 39.000, precedido apenas por Índia com aproximadamente 150.000 mortes/ano e China com cerca de 58.000 mortes/ano.

Muito embora tenha diminuído o percentual de mortes no trânsito no Brasil entre 2015 e 2018, há muito que ser feito. Percebe-se que se o Brasil não tomar medidas urgentes e contínuas para a redução destas mortes, estes números irão aumentar, tendo em vista que a estimativa já apresenta aumento para aproximadamente 41.000 pessoas mortas por ano no trânsito brasileiro nos próximos anos, voltando a contabilizar os mesmos dados de 2015 (*World Health Organization*, 2018).

De acordo com a Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, do Programa Vida no Trânsito de São José dos Pinhais (PVT-SJP), instituída pelo Decreto número 1.520 de 27 de setembro de 2013, no município as mortes no trânsito em 2016 somaram o número de 43 mortos no local do acidente. Em um comparativo com 2017, que tiveram a soma de 37, percebe-se que houve uma diminuição de 14%. Embora tenham diminuído, é importante ressaltar que os acidentes de trânsito, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), são evitáveis em 90% e mesmo sendo evitáveis quase que em sua totalidade, o espaço do trânsito principalmente em áreas urbanas se tornou um lugar de disputas e desrespeito às regras de trânsito entre as pessoas, facilitando cada vez mais o aumento de mortos e sequelados.

1.2 Objetivo geral

O presente trabalho tem como proposta a implantação da Escola Pública de Trânsito no município de São José dos Pinhais no Paraná, até o final do ano de 2019. A implantação ocorrerá no órgão municipal de trânsito, por meio da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito.

1.3 Objetivos específicos

Para que o objetivo geral deste trabalho seja alcançado, alguns objetivos específicos foram traçados:

- Realizar levantamento das potencialidades e dificuldades do município para implantação da Escola Pública de Trânsito;
- Apresentar as estruturas do município que contribuirão para a implantação da Escola Pública de Trânsito;
- Identificar os principais desafios para a sua implantação;
- Propor a implantação da Escola Pública de Trânsito para o gestor local.

1.4 Justificativa

O artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) dispõe que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Nesse contexto, a Escola Pública de Trânsito (EPT) é hoje um tema de extrema relevância a ser estudado diante do elevado número de mortos e sequelados permanentes no trânsito, não só no Brasil, mas também em todo o mundo, sendo dever a sua implantação nos órgãos públicos de trânsito, conforme dispõe ainda o artigo 74 do CTB em seu § 2º onde estabelece que os órgãos de trânsito “deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)”. também o artigo 76 do mesmo Código, determina que “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema

Nacional de Trânsito (SNT) e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, nas respectivas áreas de atuação.

A resolução do CONTRAN nº 515 de 18 de dezembro de 2014 estabelece critérios de padronização para funcionamento das EPTs. Neste sentido, a intenção deste trabalho é propor a implantação da EPT no município de São José dos Pinhais no Paraná, por meio do órgão público municipal de trânsito.

Além de o Brasil ocupar um dos três primeiros lugares na posição mundial de mortes no trânsito, salienta-se que não são somados a estes números os sequelados permanentes, os quais totalizam segundo estimativas do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), cerca de 400.000 ao ano no Brasil.

Nesta perspectiva, a implantação da EPT no município de São José dos Pinhais no Paraná é uma ferramenta que poderá contribuir com a diminuição dos índices de mortes causadas pelo trânsito no referido município, apresentando-se como uma política pública capaz de promover a mudança de comportamento, resultando em um trânsito mais humano e seguro. além disso, o município de São José dos Pinhais, em seu órgão municipal de trânsito, possui um vasto conhecimento sobre questões relacionadas à educação para o trânsito, dispendo de legislação municipal específica com programa implantado nas escolas municipais desde o ano de 2011 (Lei municipal 1.800 de 12 de agosto de 2011), além de vários outros projetos desenvolvidos já de forma consolidada neste setor, entretanto ainda não possui EPT implantada, mesmo com previsão em legislação nacional.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 Introdução

Para fundamentar a implantação da EPT no município de São José dos Pinhais no Paraná, a presente bibliografia discorre sobre assuntos relacionados a necessidade de reestruturação organizacional no setor público, bem como apóia-se na bibliografia estudada durante a vigência do Curso de Pós-Graduação em Gestão Pública Municipal, especificamente no módulo referente a elaboração e avaliação de projetos. Em seguida descreve embasamento a respeito da legislação de trânsito existente no Brasil referente à Educação para o Trânsito e o dever da implantação de EPTs nos órgãos executivos de trânsito existentes no Brasil. Dispõe também sobre experiências de EPTs já implantadas em órgãos municipais e estaduais de trânsito, por fim, apresenta assuntos sobre o elevado número de mortos no trânsito, não só no Brasil, mas em todo o mundo.

2.2 Necessidade de reestruturação organizacional no setor público

Diante da globalização e das constantes mudanças e transformações tecnológicas que o mundo todo vem passando em todas as áreas, nas organizações públicas não está sendo diferente, cada vez mais a produtividade, efetividade, eficiência e eficácia estão sendo cobradas no serviço público, sendo estes, requisitos inspirados na iniciativa privada. Lima e Queiroz (2003) afirmam que é preciso estabelecer metas e apontar resultados condizentes com as necessidades e reivindicações da sociedade. Argumentam ainda que “a reestruturação organizacional é um processo necessário e inevitável” possibilitando desta forma uma gestão pública atuante em benefício da população, procurando promover, sobretudo um serviço público de qualidade, sem deixar de buscar aperfeiçoamento e valorização dos servidores públicos (LIMA; QUEIROZ, 2003. p. 107).

Para Kliksberg (1992 apud LIMA, JACOBINI e ARAÚJO, 2015. p. 1514), “as organizações do setor público não podem continuar ilesas à necessidade de reestruturação estratégica e de adoção de novas técnicas de gestão” em razão de que são muitas e complexas as demandas das organizações públicas. Os autores

ênfatizam que “existe uma pressão da sociedade pela melhoria dos serviços públicos, o que exige, por conseguinte, mudanças nas organizações públicas”, em outras palavras, os serviços públicos sempre foram vistos como serviços prestados com má vontade, má qualidade, além da conhecida e excessiva “burocratização”, no entanto hoje, não é mais possível permitir que estes serviços sejam vistos como tal, diante das transformações tecnológicas e do serviço público buscar cada vez mais os perfis de atendimento e prestação de serviços do setor privado, além da sociedade estar cada vez mais exigente no sentido do setor público investir em prioridades, sobre prestar contas de seus gastos, bem como o dever de ser transparente (KLIKSBURG, 1992 apud LIMA; JACOBINI; ARAÚJO, 2015. p. 1514).

Para os teóricos Buono e Kerber (2010 apud DOMINGOS e NEIVA, 2014. p. 123), “o conceito de capacidade organizacional para mudanças está associado ao desenvolvimento de um contexto de aprendizagem nas organizações”, ou seja, tanto o servidor público como os gestores abertos a mudanças nas organizações públicas, possibilitam, entre outros, o seu próprio crescimento interno na organização, através de novas aprendizagens, podendo as mudanças organizacionais funcionarem como medidas transformadoras interpessoal. Os autores reforçam que “esse contexto de aprendizagem não só encoraja os indivíduos a se engajar em aprendizagem organizacional, mas também aumenta a capacidade organizacional para fazer mudanças bem-sucedidas”. Essas mudanças podem ser entendidas como a efetividade na implantação de um projeto e a busca por resultados positivos, tanto internos, quanto externos, é o que afirma Soparnot (2011 apud DOMINGOS e NEIVA, 2014. p. 640) quando cita que “a capacidade para mudança de uma organização é a habilidade em produzir soluções que respondam à evolução ambiental (contexto externo) e/ou à evolução organizacional (contexto interno) e em implementar esses processos de mudança com sucesso (BUONO; KERBER, 2010 apud DOMINGOS; NEIVA, 2014. p. 123); SOPARNOT, 2011, p. 640 apud DOMINGOS; NEIVA, 2014).

2.3 Elaboração e avaliação de projetos

Na concepção de Lacombe (2009 apud LOBO, 2014. p. 12), um projeto pode ser entendido como:

Parte de um programa, ou, eventualmente, de um plano, cuja responsabilidade pela execução é claramente atribuída a uma empresa, unidade organizacional ou grupos de unidades, sob a liderança de determinado indivíduo. O projeto tem sempre um líder, responsável pelo que ocorre na sua execução (LACOMBE, 2009 apud LOBO, 2014. p. 12).

Lobo (2014) destaca que um projeto antes de ser posto em prática, necessita de um bom planejamento e após sua execução é essencial que haja monitoramento. No caso da implantação da EPT, deverá ser analisada também a avaliação de impacto de seu funcionamento. Ainda salienta que “um estudo de viabilidade pode ser demandado, mesmo que, internamente”, e ainda afirma que [...] “no setor público, a viabilidade tenderá para a exequibilidade, pois os ganhos projetados devem ser sociais”. Neste contexto é possível perceber que a implantação da EPT se encaixa como um modelo de projeto com visões ao bem comum, ao que se refere o autor, ou ainda, com objetivos muito além do bem comum, a preservação de vidas (LOBO, 2014. p. 17). O mesmo autor tece comentários sobre a fase inicial de elaboração de um projeto, tendo três importantes ações: a primeira deve considerar a análise do cenário onde se pretende implantar o projeto, neste caso o município, a segunda refere-se a origem da necessidade da implantação deste, tendo aqui a diminuição de mortos e feridos como principal objetivo e a última deve promover a identificação de todos os elementos que farão parte do projeto, sendo eles estrutura organizacional, insumos, responsabilidades, pessoas, competências, objetivos, alvos, entre outros, sendo portanto, gerada nesta última, a descrição de atividades do projeto.

Quanto à gestão pública municipal, indaga: “como e em quais contextos a elaboração e a estruturação de projetos podem contribuir para a gestão pública municipal e para o desenvolvimento local?”. Ainda partindo do princípio de visões ao bem comum, o projeto da EPT poderá ter como primeiro passo a apresentação da quantidade dos mortos e feridos no município, assim como já são apresentados anualmente no órgão municipal de trânsito, analisando quem são estes mortos, suas idades, o local onde mais morrem no trânsito, qual dia da semana e horário de suas mortes para promover ações inicialmente voltadas a este segmento da população, ou seja, aos grupos de risco, porém não deixando de desenvolver ações educativas preventivas para a população em massa do município, bem como capacitações aos profissionais atuantes na área, com o objetivo de possibilitar uma cultura de respeito

e segurança no trânsito através da mudança de comportamentos, buscando desta forma, minimizar o índice de mortos e feridos locais (LOBO, 2014. p. 25).

Rua (2014), sustenta que “o estudo e o acompanhamento da implementação enfrentam a dificuldade de identificar o que é que efetivamente está sendo implementado, porque as políticas públicas são fenômenos complexos”. Dentro dessa perspectiva é que devem ser cumpridos os dispositivos na Resolução do CONTRAN supracitada, a qual dispõe sobre os critérios de padronização para funcionamento de uma EPT, especificamente tratando-se das questões voltadas a estudos, acompanhamentos e avaliações após sua implantação, sendo estas, algumas medidas a serem tomadas para diminuir as falhas do projeto, buscando desta forma, atender ao público local, tanto específico, sendo estes os profissionais voltados à área de trânsito, quanto à população de forma geral (RUA, 2014. p. 97).

2.4 Legislação de trânsito existente no Brasil referente à Educação para o Trânsito e o dever de implantação de Escolas Públicas de Trânsito nos órgãos executivos de trânsito

O CTB instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 traz em seu artigo 74 que a educação para o trânsito é um direito de todos e um dever dos órgãos executivos de trânsito que compõe o SNT. No mesmo artigo, § 2º, dispõe que “os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN”. A mesma lei apresenta no artigo 76 que a educação para o trânsito deverá ser possibilitada desde a pré-escola até o ensino superior por intermédio de planejamento e ações nos órgãos de trânsito com visões a diminuição de mortos e feridos no trânsito.

Ainda, o CTB em seu artigo 24 inciso XV, dispõe sobre as competências dos órgãos de trânsito dos municípios, estabelecendo que deva haver a promoção de projetos e programas educacionais e de segurança de trânsito conforme as diretrizes dispostas pelo CONTRAN.

Conforme a Resolução do CONTRAN, de número 515 de 18 de dezembro de 2014, a EPT deve ter como objetivo principal, o estabelecimento de ações que vão de encontro à valorização da cidadania para o fortalecimento do convívio social

e igualdade entre as pessoas no espaço do trânsito, mobilidade e segurança para todos, principalmente através da promoção de cursos ministrados por agentes do próprio órgão constituinte da EPT ou por meio de parcerias com outras instituições, além do dever de produzir material didático e o estudo de pesquisas para novos conhecimentos.

2.5 Experiências de Escolas Públicas de Trânsito já implantadas em órgãos municipais e estaduais de trânsito

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF) relata que fechou o ano de 2017 com redução histórica no índice de mortos no trânsito, diminuindo em 34,7% entre os meses de janeiro a novembro de 2017, com expectativa de que em 2018 o Distrito Federal pudesse atingir a meta da redução em 50% de mortos no trânsito, estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU).

O DETRAN-DF atribui esta redução as ações preventivas que vêm sendo realizadas, entre elas as da EPT que ofereceu só em 2017, 205 cursos e palestras para quase 80.000 pessoas (Escola Pública de Trânsito do Departamento de Trânsito do Distrito Federal).

Já o Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN-PR), possui EPT desde 2015, contando hoje com 15 estúdios para transmissão de aulas tele presenciais por meio de videoconferência instalados não só na capital, mas também em outros municípios do estado, somando 65 tele salas instaladas em 58 municípios.

Entre os beneficiados têm-se os agentes de trânsito, despachantes, instrutores de trânsito, psicólogos, professores, pedagogos, alunos, infratores de trânsito para cursos de reciclagem e sociedade civil em geral, atingindo de 2015 até 2018, mais de 300.000 participantes.

A EPT do DETRAN-PR tem por objetivo priorizar a segurança no trânsito e no meio ambiente, promovendo ações que contribuam com a cidadania e o bom convívio social nos espaços do trânsito (Escola Pública de Trânsito do Departamento de Trânsito do Paraná).

Na prefeitura de Curitiba, a Escola Pública de Trânsito (EPTran) funciona desde 2015 através da Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN) onde desde então oferece cursos de treinamento e capacitações para todos os usuários do trânsito, sejam eles condutores de transporte coletivo e de transporte escolar, taxistas, moto-fretistas, ciclistas, monitores de operações escola e igreja, bem como oferta atividades destinadas às escolas da rede municipal de ensino contando com um Circuito Intermodal Educativo que simula a realidade diária do trânsito, tanto para pedestres, quanto para condutores (Escola Pública de Trânsito do município de Curitiba).

O município de Caxias do Sul no Rio Grande do Sul desde 2004 dispõe de EPT que funciona como um departamento da Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade e oferta cursos, palestras e capacitações em escolas, empresas e na própria Secretaria. O objetivo da EPT de Caxias do Sul é educar e conscientizar para um trânsito mais seguro. Para tanto, oferta vários cursos entre eles o Mecânica de Batom para o público feminino, ofertado desde o ano 2000, Mecânica de Bigode, voltado ao público masculino, cursos de direção preventiva, atualizações na legislação de trânsito, passeios ciclísticos, entre outras ações (Escola Pública de Trânsito do município de Caxias do Sul).

No ano 2000 no município de Blumenau no Estado de Santa Catarina, foi instituída a EPT através do Decreto nº 6.636. Atualmente a EPT possui plano político pedagógico com diretrizes direcionadas pelo Conselho Municipal de Educação. Suas atribuições são palestras e cursos para escolas municipais, estaduais e particulares, empresas, associação de moradores, ações comunitárias, entre outros. A EPT tem como propósito formar multiplicadores em educação para o trânsito visando maior segurança através da educação (Escola Pública de Trânsito do município de Blumenau).

Em Joinville, município do Estado de Santa Catarina, a Escola Pública de Trânsito (EPTRAN) está implantada desde 2011 conforme Decreto de nº 18.525 de 18 de dezembro. A prioridade em suas atividades é a harmonia do convívio social no espaço público a segurança mobilidade e melhor compreensão do meio ambiente. Suas competências são a oferta de cursos, palestras e ações voltadas a educação de trânsito, bem como a promoção de pesquisas e avaliações periódicas das ações ofertadas (Escola Pública de Trânsito do município de Joinville).

2.6 Mortes de trânsito no Brasil e no mundo

É grande o número de pessoas entre 05 e 29 anos que morrem por acidentes. O trânsito é o principal responsável por estas mortes e lesões graves, sendo os mais vulneráveis os pedestres, os ciclistas e os motociclistas. Estas pessoas que perdem a vida neste espaço vivem principalmente nos países que estão em desenvolvimento, assim como o Brasil, que ocupa o 3º lugar entre os países que mais matam no trânsito, totalizando quase 39.000, precedido apenas por Índia com aproximadamente 150.000 mortes/ano e China com cerca de 58.000 mortes/ano, sendo estes os resultados apontados pelo Relatório de Status Global de Trânsito de 2018 (*World Health Organization, 2018*).

O Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito, resumido pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em parceria com o Banco Mundial, tem por finalidade apresentar a preocupante e complicada situação relacionada a alta mortalidade e lesões no trânsito em todo o mundo, apontando que as falhas durante a direção e o hábitos errôneos dos pedestres podem resultar em mortes ou lesões graves, devendo o sistema de trânsito contribuir para que as pessoas aprendam a conviver no trânsito de forma segura e harmoniosa mesmo nas condições mais adversas. Além disso, o resumo sustenta que as análises locais devem ser levadas em consideração para implantar possíveis projetos específicos (Organização Panamericana de Saúde, Organização Mundial da Saúde e Ministério da Saúde, 2012).

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito lançada em 2011 até 2020 pela ONU tem como objetivo principal a redução em 50% dos mortos no trânsito de todo o mundo. Na ocasião foi lançado também um Plano de Ação Global (*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*) para a redução destas mortes onde foram estabelecidas algumas medidas como estágios visando a segurança viária, maior rigidez na legislação, bem como medidas preventivas para atender aos mais vulneráveis no trânsito. Ao iniciar a Década, os governantes de todos os países se comprometeram a tomar estas medidas para atingir a redução estabelecida. Para contribuir com a Década, o Brasil lançou no início de 2010 o Projeto Vida no Trânsito (PVT) coordenado pelo Ministério da Saúde, inicialmente implantado apenas em cidades com mais de um milhão de habitantes, com o intuito de prevenir e monitorar estas mortes. A partir de 2013, São José dos Pinhais no

Paraná começou a fazer parte desse Projeto instalando uma Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, denominada de Programa Vida no Trânsito de São José dos Pinhais (PVT-SJP), conforme dispõe o Decreto número 1.520 de 27 de setembro de 2013. A Organização Pan-Americana de Saúde/Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS) monitora e incentiva as ações nacionais e internacionais (Década de Ação Pela Segurança no Trânsito, 2011-2020).

Para fortalecer estas ações, foi criado através da Lei nº 13.614 de 11 de janeiro de 2018 o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que estabelece a redução dos atuais índices no mínimo em 50% para um período de 10 anos, ou seja, de 2019 a 2028 os índices de mortos no trânsito brasileiro deverão cair pela metade. Este Plano configura-se como um novo desafio para os órgãos e gestores de trânsito do Brasil na próxima década. Além disso, a referida Lei acrescenta o artigo 326 - A ao CTB (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997), dispondo sobre a redução de mortos através do cumprimento de metas considerando os grupos de veículos e de habitantes os quais deverão ser analisados por Estado e por ano em vias federais, estaduais e municipais (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, 2018).

3 DIAGNÓSTICO E DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

3.1 Descrição Geral da Organização

A proposta de implantação da EPT no município de São José dos Pinhais no Paraná será apresentada no órgão municipal de trânsito por meio da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (SEMUTTRAN) criada pela Lei 1.955 de 29 de março de 2012, que desde então vem contribuindo para a prestação de serviços públicos voltados ao trânsito e transportes do município, respeitando o artigo 24 do CTB, instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios.

A SEMUTTRAN é dirigida por um Secretário, nomeado pelo Prefeito Municipal. Entre suas atribuições, têm-se como a principal, o desempenho de atividades que contribuam para a circulação de pessoas, animais, veículos e mercadorias na extensão do município, considerando a fluidez, segurança, acessibilidade e qualidade de vida a todos os elementos participantes do trânsito sãojoseense.

Situada no Centro de São José dos Pinhais no Paraná, à Rua Dr. Claudino dos Santos, número 700, em imóvel locado, a SEMUTTRAN conta com aproximadamente 340 metros² divididos em 10 (dez) salas, 6 (seis) banheiros e 2 (duas) recepções de atendimento ao público. Os números de servidores públicos efetivos e comissionados somam um total de 47 (quarenta e sete). A SEMUTTRAN dispõe de orçamento anual estimado para 2019 em 7 (sete) milhões, 390 (trezentos e noventa) mil e 402 (quatrocentos e dois) reais, provenientes de fontes de recursos livres originários da coleta de impostos e do Fundo Municipal de Trânsito (FUNTRAN), sendo este último oriundo da arrecadação de multas de trânsito no âmbito do município.

Dividida em dois Departamentos entre eles o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTTRAN) e o Departamento Municipal de Transportes, a referida Secretaria dispõe de um Diretor para cada departamento. Estes são estruturados por divisões e diferentes frentes de atuação, conforme consta em organograma do anexo 1.

Anteriormente à instituição da SEMUTTRAN, os Departamentos e Divisões abaixo descritos pertenciam a outras Secretarias, sendo o DEMUTTRAN proveniente

da Secretaria Municipal de Segurança e a Divisão de Transportes pertencente ao Departamento de Serviços Públicos da Secretaria Municipal de Urbanismo.

Divisões dos Departamentos e suas competências:

I - DEMUTRAN

a) Divisão de Engenharia de Tráfego – desenvolve projetos de sinalização e segurança viária quais sejam horizontal, vertical ou semaforica, mudanças de sentido de vias, proibições e regulamentações de estacionamentos, diagramação de placas de trânsito, análise para autorização de obras, estudos sobre acessibilidade e pavimentação de calçadas, atendimento às solicitações dos munícipes a partir da análise de viabilidade do solicitado;

b) Divisão de Processamento e Administração – realiza cadastramento de infrações de trânsito e de identificação do condutor veicular, cancelamento destas quando da inconsistência, aplicação de medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no CTB, análise de recursos de infrações, cadastramento de agentes de trânsito, controle de autos de infração de trânsito (AIT) utilizados por estes agentes, atendimento ao público para recursos de multas e confecção de credenciais para vagas especiais de estacionamento para idosos e portadores de deficiência ou com dificuldade de locomoção, apoio à Coordenação de Educação para o Trânsito e Engenharia de Tráfego;

c) Divisão de Sinalização – executa ordens de serviço de sinalização horizontal e vertical, elabora pequenos projetos de sinalização de trânsito, controla projetos executados com datas de início e previsão de conclusão, realiza manutenção periódica de sinalização, atendimento às solicitações dos munícipes a partir da análise de viabilidade do solicitado;

d) Junta Administrativa de Recursos de Infração (JARI) – julga recursos interpostos provenientes de multas por infração de trânsito executadas na esfera municipal por agentes de trânsito. Foi criada através da Resolução número 357 de 02 de agosto de 2010 do CONTRAN para o estabelecimento de diretrizes com a finalidade de compor o regimento interno das JARI. Os membros da JARI no município de São José dos Pinhais no Paraná são compostos por 3 (três) titulares e respectivos suplentes, devendo estar entre eles um representante nomeado pelo poder executivo, um pelo DEMUTRAN e outro representando a sociedade civil, ambos titulares e suplentes com conhecimento na área de trânsito. Esta composição

é regida por Decreto de número 1.250 de 30 de setembro de 2005, válido por um ano, facultada reeleição;

e) Coordenação de Educação para o Trânsito – promove Educação para o Trânsito por meio de princípios e valores que busquem o bom convívio social no espaço público e que proporcionem atitudes adequadas e seguras no trânsito. Elabora, executa e monitora projetos, campanhas temáticas e pontuais voltadas para a Educação de Trânsito, entre elas realiza palestras contínuas para alunos do ensino fundamental I que contempla desde o pré ao quinto ano, ações educativas com alunos do ensino médio, capacitações para educadores e multiplicadores, funcionários de empresas, condutores de transporte escolar e de taxis, forças policiais e municipais em geral, promove capacitação e aperfeiçoamento técnico para profissionais da área de trânsito. Confecciona materiais educativos de trânsito para utilização nos projetos ofertados. Estabelece parcerias com Organização Não Governamental (ONG), instituições públicas e empresas privadas, entre outras, com visões a diminuição dos mortos e feridos graves no trânsito através da Educação;

f) FUMTRAN - criado através da Lei 815 de 1º de dezembro de 2005 estabelece a garantia de recursos financeiros reservados especificamente à aplicação de sinalizações de trânsito, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e Educação para o Trânsito. O controle e a destinação dos recursos do FUMTRAN são realizados por um assessor especial designado pelo Secretário Municipal;

II – Departamento Municipal de Transportes

Conta com uma divisão operando em diferentes atividades.

Divisão de Transportes – tem por função principal a emissão de autorização para licenciamentos de veículos na categoria aluguel. Também administra terminais rodoviários urbanos do município, pontos de parada e abrigos. Tem-se entre as frentes de atuação:

- Transporte coletivo (Lei número 1.617 de 18 de outubro de 2010 que dispõe sobre a Organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no município de São José dos Pinhais e Lei número 1.675 de 24 de fevereiro de 2011 que altera dispositivos da Lei anterior), analisa entre outros os custos de tarifas, alteração de itinerários e horários do transporte coletivo;

- Frota de taxi (Lei número 1.672 de 23 de fevereiro de 2011 que dispõe sobre o serviço de taxi e Decreto número 1.000 de 10 de maio de 2012 que regulamenta a Lei anterior);

Os dois modais supracitados devem passar por exigências estabelecidas em processo licitatório;

- Transporte escolar (Decreto número 1.182 de 15 de julho de 2005 que regulamenta o transporte escolar no município);

- Fretamento de passageiros de empresa para empresa (Lei número 1.990 de 28 de maio de 2012 que dispõe sobre o transporte de passageiros de natureza privada sob o regime de fretamento);

- Serviços de moto-frete (Lei número 1.666 de 22 de dezembro de 2010 que dispõe sobre os serviços de transporte remunerado de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, motonetas ou triciclos motorizados, denominado moto-frete, Decreto 733 de 26 de setembro de 2011 que regulamenta os serviços de moto-frete e Decreto 1.205 de 24 de outubro de 2012 que altera o anterior).

A SEMUTTRAN dispõe de parcerias entre empresas de grande porte instaladas no município e que atuam como grandes pólos geradores de tráfego e por esse motivo oferecem contrapartidas como forma de contribuição para a segurança e fluidez no trânsito do município. Entre as organizações parceiras tem-se como exemplo a ONG Criança Segura que dispõe de cursos gratuitos para educadores e multiplicadores na área de educação para o trânsito, o DETRAN-PR que atua em conjunto nas ações educativas de trânsito do município, bem como disponibiliza cursos no formato de vídeo conferência por meio de sua EPT. Outra forma de organizações e empresas privadas participarem como parceiras é por meio da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, instituída pelo Decreto número 1.520 de 27 de setembro de 2013, coordenada pelas Secretarias Municipais de Saúde e SEMUTTRAN, onde outras Secretarias Municipais, instituições públicas e empresas privadas de diferentes ramos participam colaborando com planejamento, ações e intervenções educativas de trânsito, engenharia de tráfego e fiscalização de trânsito, ambas realizadas a partir da coleta de dados de acidentes no âmbito do município, que venham a contribuir para a redução destes com vítimas fatais e feridos graves. Entre estas instituições e empresas que fazem parte desta Comissão, têm-se as forças policiais da Guarda Municipal de São José dos Pinhais, da Polícia Militar do Paraná e da

Polícia Rodoviária Federal, Concessionárias de Rodovias pedagiadas Ecovia Caminho do Mar e Auto Pista Litoral Sul S/A, Renault do Brasil, Empresas de transporte coletivo Auto Viação Sanjotur e Auto Viação São José, Ordem dos Advogados do Brasil – OAB Subseção São José dos Pinhais, Universidade Federal do Paraná (UFPR), Câmara Municipal de Vereadores de São José dos Pinhais, e outras.

3.2 Diagnóstico da situação-problema

A metodologia utilizada para a pesquisa do trabalho foi realizada através da análise documental de legislações já existentes que discorrem sobre a necessidade de implantação da EPT, de experiências de EPTs já implantadas no Brasil, e análise de dados de mortes no trânsito do município, do Brasil e do mundo, bem como coletas de dados estruturais e de competências da SEMUTTRAN por meio de entrevista. O método utilizado para a coleta de informações destes dois dados ocorreu por meio de entrevista e análise de legislações com servidor público efetivo, atuante no setor que administra a estrutura da Secretaria, os recursos humanos, orçamento, compras e licitações. Os dados foram coletados através de informações comprobatórias no sistema digital interno, bem como por análises de legislação específica para as atribuições de cada divisão ou setor, conforme entrevista constante no anexo 2.

Teixeira (2003) sustenta que o estudo da análise de dados durante o estudo científico no âmbito das organizações é de suma importância, sendo, desta forma, possível identificar características específicas, proporcionando a partir daí a possibilidade de novos estudos, novas configurações para os processos analisados. Foram apresentados referências teóricas sobre o tema, relatando o mesmo autor que “o arcabouço teórico pressupõe uma revisão da literatura pertinente ao tema desejado e esta estrutura teórica gerará o problema”, ou seja, são as teorias que fornecerão embasamento para a solução da situação problema encontrada (TEIXEIRA, 2003. p. 178 e 186).

As abordagens foram realizadas no formato quali-quantitativo com apresentação das ações que o órgão municipal de trânsito já realiza. Sandoval (2018), afirma que “política pública não se formula apenas com dados científicos de casos isolados de indivíduos, visto que o foco da política pública são as coletividades na sociedade”.

Nesta perspectiva, nas abordagens realizadas de maneira quali-quanti, tanto foram apresentados a quantidade de mortos por ano no município, quanto foram identificadas as ações realizadas pelo órgão municipal de trânsito, as quais têm por objetivo, atingir todos os usuários do trânsito, na tentativa de minimizar a quantidade desse percentual de mortos por ano no trânsito do município (SANDOVAL, 2018. p. 79).

É importante salientar que na entrevista realizada, o entrevistado mencionou que por solicitação do governo do município, atendendo ao disposto do artigo 33 da Lei Municipal nº 1.500 de 23 de março de 2010, que trata sobre a reorganização da estrutura básica da administração pública, todas as Secretarias devem ser reestruturadas em seus Departamentos e Divisões, e que segundo o entrevistado, já está finalizado e aguardando aprovação, um novo organograma da SEMUTTRAN com inserção de várias outras divisões em cada um dos seus dois Departamentos, com previsão desta nova reestruturação ainda em 2019. Entre os setores que serão criados está o de Fiscalização de Trânsito, sendo necessária sua criação por motivo da implantação do estacionamento rotativo no município que deverá ocorrer em 2019. Para que este setor venha a funcionar de forma efetiva, será necessária a contratação de agentes de trânsito via concurso público, os quais deverão ser capacitados continuamente para atuação específica de fiscalização de trânsito no município. Neste sentido uma das funções da EPT é promover cursos e capacitações para o exercício da cidadania, mobilidade e segurança no trânsito, conforme os artigos 1º e 4º inciso III da Resolução número 515 de 18 de dezembro de 2014 do CONTRAN. Favorável as questões de policiamento e fiscalização, bem como de educação de trânsito, é conveniente salientar que o FUMTRAN dispõe de recursos financeiros reservados especificamente à aplicação, entre outros, de policiamento, fiscalização e educação para o trânsito, conforme supracitado.

Outro fator favorável à implantação da EPT no referido município é a proposta de reestruturação da Coordenação de Educação para o Trânsito que apresenta em seu novo organograma um setor específico para o funcionamento desta.

A partir do diagnóstico dos dados coletados, percebe-se que diante da considerável demanda que a referida Secretaria possui em seus dois Departamentos, se faz necessária uma nova reorganização com inserção de outras divisões, principalmente no Departamento de Transportes que atua em diferentes

atividades, todavia possui apenas uma divisão de transportes para atender a todas as demandas.

4 PROPOSTA TÉCNICA PARA SOLUÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

4.1 Proposta técnica

Para que a EPT possa ser implantada no município de São José dos Pinhais no Paraná é necessário que os gestores considerem que sua implantação é inicialmente para atender ao disposto do artigo 74, § 2º do CTB, que estabelece a seguinte redação: “os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN”. Entende-se neste contexto que a palavra “dever” é definida nos dicionários como ter a obrigação ou a responsabilidade de, ou seja, a palavra “deverão”, mencionada no disposto do artigo supracitado, significa que os órgãos executivos de trânsito tem a obrigatoriedade e responsabilidade de promover EPTs em suas estruturas ou por meio de parcerias.

Também é dever dos gestores públicos a execução e as recomendações dos órgãos tanto mundiais, quanto nacionais, onde apontam elevados números de mortos no trânsito em todo o mundo e solicitam ações de intervenção para a diminuição destes, assim como a *World Health Organization* - Organização Mundial da Saúde (OMS), que posiciona o Brasil em 3º lugar entre os países que mais matam neste espaço, com quase 39.000 mortos por ano, apontado pelo Relatório de Status Global de Trânsito de 2018, permanecendo atrás apenas da China e Índia respectivamente. Igualmente a Organização Panamericana de Saúde (OPAS), OMS e Ministério da Saúde, 2012, em Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito, expedido em formato de resumo, discorrem que o sistema de trânsito deve contribuir para que os usuários do trânsito aprendam a conviver de forma harmoniosa e segura, mesmo nas condições mais adversas. Além disso, o resumo sustenta que as análises locais devem ser levadas em consideração para implantar possíveis projetos específicos para cada localidade. Desta forma é indispensável que outras ações preventivas de educação para o trânsito sejam implantadas em São José dos Pinhais no Paraná, considerando as mortes no trânsito que somaram no município em 2016, 43 mortos e em 2017, 37 mortos, cabendo destacar que muito embora o número de mortos tenha diminuído, segundo o ONSV, os acidentes são evitáveis em 90%, desta forma é de fundamental

importância promover ações educativas de trânsito por meio da EPT, que visem contribuir para reduzir ainda mais estes números.

Além dos planos mundiais de intervenção para redução de mortos no trânsito, têm-se os nacionais como o PVT, coordenado pelo Ministério da Saúde, lançado por recomendações da Década de Ação pela Segurança no Trânsito que compreende entre os anos de 2011 a 2020, promovido pela ONU, ocasião em que foi solicitado ao Brasil a diminuição em 50% dos mortos no trânsito, fazendo, portanto, São José dos Pinhais, parte deste Programa nacional desde o ano de 2013 através da Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito. Outro plano nacional recente é o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que estabelece também a redução de no mínimo 50% dos mortos no trânsito do Brasil entre 2019 a 2028. Da mesma forma, ao CTB, foi acrescentado o artigo 326 - A, que dispõe sobre a redução dos mortos e considera a realização de análises de grupos de veículos e habitantes em vias federais, estaduais e municipais. (*World Health Organization, 2018 – Organização Mundial da Saúde, Organização Panamericana de Saúde, e Ministério da Saúde, 2012, Década de Ação Pela Segurança no Trânsito, 2011-2020, Decreto número 1.520 de 27 de setembro de 2013 - cria a Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, 2018*).

Sob essa ótica, o órgão municipal de trânsito de São José dos Pinhais no Paraná, implantando a EPT, não só estará cumprindo com as determinações estabelecidas pelos órgãos mundiais e nacionais, os quais vêm trabalhando para a diminuição do grande número de mortos no trânsito brasileiro, mas, sobretudo, estará contribuindo para a diminuição de mortos no trânsito especificamente no município sãojoseense, através da promoção de ações para um trânsito mais seguro e harmonioso.

Quanto às necessidades de mudanças organizacionais no órgão municipal de trânsito para a implantação da EPT no referido município, segundo entrevista realizada para coleta de dados estruturais da SEMUTTRAN, conforme item 3.2 deste trabalho, o entrevistado informou que as Secretarias Municipais, bem como Departamentos e Divisões estão com previsão de novas reestruturações em suas dependências ainda para o ano de 2019, por solicitação do governo municipal para

atender ao disposto no artigo 33 da Lei Municipal nº 1.500 de 23 de março de 2010, que dispõe sobre a reorganização da estrutura básica da administração pública.

Neste contexto, para os procedimentos de mudança organizacional para a implantação da EPT, tem-se que, um novo organograma da SEMUTTRAN já está finalizado, aguardando aprovação, até mesmo com inserção de várias outras divisões, sendo que o setor de Coordenação de Educação para o Trânsito já se configura com a proposta de funcionamento desta.

O novo organograma apresenta especificamente no setor de Coordenação de Educação para o Trânsito, novas subcoordenações, dentre elas, Coordenação de Capacitação Profissional, Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas e Setor de Campanhas Educativas, todavia, é importante destacar que o setor de Coordenação de Educação para o Trânsito, hoje em suas atribuições já oferta atividades e ações voltadas as questões relacionadas a cidadania, segurança no trânsito e mobilidade, ou seja, as maioria das ações realizadas já estão em concordância com os dispositivos na Resolução do CONTRAN nº 515 de 18 de dezembro de 2014, que estabelece critérios de padronização para funcionamento das EPTs, como por exemplo, o Programa Municipal de Educação para o Trânsito estabelecido pela Lei Municipal 1.800 de 12 de agosto de 2011, onde profissionais capacitados ministram aulas de educação para o trânsito para alunos dos 4º anos de toda rede municipal de ensino, aulas de campo em pista educativa mirim para alunos dos 3º anos, capacitações e cursos para profissionais da área da educação, orientação para agentes escolares das escolas particulares do município, blitz educativas e de fiscalização de trânsito, realização de passeios ciclísticos, ações educativas de trânsito com alunos do ensino médio de colégios estaduais e particulares, palestras em empresas particulares e em outros setores da Prefeitura do município, atividades de trânsito com os Centros Municipais de Educação Infantil (CMEIs), ações educativas com taxistas e condutores de transporte escolar, apoio para as forças policiais da Guarda Municipal de São José dos Pinhais, Polícia Militar do Paraná e Polícia Rodoviária Federal, parcerias com empresas e instituições, além de ações pontuais como Faixa de Pedestre, Maio Amarelo, Semana Nacional e Municipal de Trânsito, distribuição de material pedagógico para escolas e elaboração de material educativo para distribuição gratuita. Também possui biblioteca interna com conteúdos específicos de educação, engenharia, sinalização,

legislação e história do trânsito, além da gerência de dados coletados a partir das ações desenvolvidas.

Entre os critérios de padronização para funcionamento das EPTs estão a promoção da “Política Nacional de Trânsito bem como a execução de ações e cursos voltados para o exercício da cidadania, mobilidade e segurança no trânsito”, priorizando o “convívio social no espaço público, promovendo princípios de equidade, de ética, visando uma melhor compreensão do sistema de trânsito com ênfase na segurança e no meio ambiente”, também deverá ser de competência da EPT “executar cursos conforme estabelecido em planos e programas de educação de trânsito do respectivo órgão ou entidade executivo de trânsito”, além do dever de elaborar Projeto Político Pedagógico seguindo as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, gerenciar dados das ações realizadas e executar avaliações freqüentes destas ações, disponibilizar material didático para dar suporte nos cursos e capacitações ministradas, propor parcerias com outros órgãos e instituições para execução dos cursos, promover continuamente estudos e pesquisas voltadas para a educação de trânsito, divulgar atividades da EPT e manter biblioteca especializada. Por fim, os órgãos executivos de trânsito estaduais, do Distrito Federal e municipais deverão anualmente, no mês de janeiro, enviar relatório de funcionamento da EPT, seguindo o modelo estabelecido pelo supremo órgão executivo de trânsito da União.

É possível perceber que o setor da Coordenação de Educação para o Trânsito da SEMUTTRAN já realiza a maioria das disposições da Resolução do CONTRAN supracitada para a implantação da EPT e suas competências, tendo sido trabalhadas de forma ainda prematura as questões voltadas ao meio ambiente e avaliações das ações, bem como ainda são muito superficiais os estudos e pesquisas voltadas para a educação de trânsito. Também será necessária a elaboração do Projeto Político Pedagógico conforme determinação da Política Nacional de Trânsito e ainda o envio anual de relatório de funcionamento da EPT para o órgão máximo de trânsito da União.

Nesta conjuntura, observa-se quanto à estrutura, que muitos dos deveres e atribuições impostas pela legislação para a implantação da EPT, já estão sendo realizados no órgão municipal de trânsito, através do setor de Coordenação de Educação para o Trânsito em São José dos Pinhais no Paraná.

Em virtude da proposta estabelecida para o novo organograma do setor de Coordenação de Educação para o Trânsito em criar três novas subcoordenações já

citadas acima, sendo denominadas: Coordenação de Capacitação Profissional, Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas e Setor de Campanhas Educativas, atividades estas que já estão sendo realizadas, porém não em formato de subcoordenações. Uma alternativa seria inserir as atividades que ainda não estão sendo trabalhadas de forma efetiva, dispostas nas diretrizes da Resolução do CONTRAN supracitada para funcionamento, nestas novas subcoordenações, podendo ser ajustadas da seguinte forma: as questões voltadas ao meio ambiente poderiam permanecer na Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas, já para a avaliação das ações, os estudos e pesquisas voltadas a educação de trânsito, a elaboração do Projeto Político Pedagógico e envio anual de relatório de funcionamento da EPT para o órgão máximo de trânsito da União, a sugestão seria a criação de outra coordenação pedagógica voltada a realização específica para estas quatro frentes, por tratar-se de atividades onde há a necessidade de criação de projeto, bem como estudos e pesquisas intrínsecas a área de Educação para o Trânsito.

4.1.1 Plano de implantação

Para que a EPT seja implantada é necessário inicialmente apresentar aos gestores públicos municipais, o artigo 74, § 2º do CTB, criado pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que estabelece sobre o dever da implantação destas aos órgãos e entidades executivos de trânsito, bem como será necessário apresentar a Resolução do CONTRAN nº 515 de 18 de dezembro de 2014, que estabelece parâmetros de padronização para funcionamento das EPTs.

Quanto às etapas de implantação, felizmente o momento é propício na medida em que há previsão para reestruturação não somente do órgão municipal de trânsito, mas de toda a SEMUTTRAN, de acordo com o item 3.2 citado neste trabalho.

As atribuições e responsabilidades pela implantação da EPT serão estabelecidas por funcionário público com cargo de Coordenador de Educação para o Trânsito, devendo passar por aprovação do Diretor Municipal de Trânsito e Secretário Municipal de Trânsito. Uma vez aprovadas a implantação e suas atribuições, será necessário a criação de um Decreto Municipal para

estabelecimento das atribuições, tanto as gerais do setor de Coordenação de Educação para o Trânsito, quanto as específicas da EPT.

O prazo para implantação da EPT será ainda para o ano de 2019, posto que será aproveitada a oportunidade da nova reestruturação de toda a Secretaria, a qual está prevista para o referido ano.

O monitoramento das ações para implantação da EPT iniciará após aprovação desta pelos gestores municipais da SEMUTTRAN, com envio de redação à Procuradoria Geral do Município (PGM), elaborada pelo próprio setor de Coordenação de Educação para o Trânsito para edição de Decreto Municipal, que deve estabelecer critérios para seu funcionamento. Após análise e validação da PGM, bem como dos gestores da Secretaria, será encaminhada a redação do Decreto para o gabinete do Prefeito Municipal para assinatura. Posteriormente serão iniciadas as ações do setor específico para implantação da EPT, sendo atribuída cada uma delas aos profissionais atuantes no referido setor, onde serão monitoradas pelo Coordenador do Setor de Educação para o Trânsito e apresentadas mensalmente aos gestores municipais da própria Secretaria.

4.1.2 Recursos

Tem-se entre os recursos necessários para a implantação e operação da proposta técnica:

a) Humanos: o setor de Educação para o Trânsito dispõe hoje de (1) um Coordenador de Educação para o Trânsito, com formação em pedagogia, especializado em educação para o trânsito: (1) um servidor com formação em psicologia, mestre na área de psicologia do trânsito; (2) dois servidores com cargos de agentes administrativos; (4) quatro guardas municipais capacitados para ministrar palestras de educação para o trânsito nas escolas do município, somando ao total, 8 (oito) servidores. Todavia, diante da grande demanda que o referido setor possui, conforme suas múltiplas competências mencionadas neste trabalho será necessária a disponibilidade de pelo menos mais um servidor com graduação em pedagogia, especialista na área de educação para o trânsito, para que seja possível dividir as atribuições em subcoordenações como Coordenação de Capacitação Profissional, Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas e Setor de Campanhas

Educativas, sugestões dispostas na nova reestruturação do setor de educação para o trânsito, permanecendo desta forma, um profissional especializado em educação para o trânsito para cada uma das subcoordenações. Também será necessária a contratação eventual de profissionais especialistas nas questões de trânsito para oferecer cursos e/ou ministrar palestras, além da necessidade de solicitar a contribuição de profissionais atuantes nas empresas as quais o município já possui parceria através da Comissão Municipal Intersetorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito, (Decreto nº 1.520, de 27 de setembro de 2013), desde que estes possam colaborar com palestras relacionadas a assuntos voltados a temática do trânsito.

b) Financeiros: serão utilizados os recursos livres originários da coleta de impostos e do FUMTRAN, sendo este último oriundo da arrecadação de multas de trânsito no âmbito do município.

c) Materiais: serão necessárias a aquisição ou produção de materiais educativos como livros, cartilhas, manuais, cartazes, painéis, jogos, *baners*, *folders*, *flyers*, entre outros materiais para distribuição gratuita nas unidades de ensino, aos profissionais atuantes na área de trânsito, taxistas, condutores de transporte escolar e sociedade civil em geral, além de necessidade de aquisição de equipamentos de multimídia e som para apresentação de palestras e cursos. Igualmente, será necessária a inserção de uma plataforma *on-line* no site da prefeitura do município com o objetivo de ofertar cursos voltados a temática do trânsito, no formato Educação à Distância (EAD).

d) Instalações: para o pleno funcionamento da EPT será essencial um espaço apropriado para cada uma das subdivisões previstas no novo organograma do Setor de Coordenação de Educação para o Trânsito sendo elas a Coordenação de Capacitação Profissional, Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas e Setor de Campanhas Educativas, bem como haverá a necessidade de espaço para composição de uma sala de aula que possibilite acomodar no mínimo 30 (trinta) pessoas para cursos e capacitações, entre eles os presenciais ou em formato de vídeo-conferência. Outro espaço indispensável, disposto na Resolução nº 515 do CONTRAN de 18 de dezembro de 2014 que estabelece critérios de funcionamento para as EPTs seria para a instalação de uma biblioteca especializada, conforme estabelece o artigo 4º, inciso X, e/ou possibilitar um acervo no formato *on-line*, considerando o frequente uso das informações em formato digital. Embora o Setor

de Coordenação de Educação para o Trânsito já possua biblioteca apenas para consulta interna, será necessário disponibilizar este ao público em geral, tornando acessível o empréstimo gratuito, havendo a necessidade de um espaço destinado a este fim.

4.1.3 Resultados esperados

O principal resultado a ser alcançado é a diminuição dos mortos e feridos no âmbito do município de São José dos Pinhais no Paraná, considerando que segundo o ONSV, os acidentes são evitáveis em 90% dos casos, cabendo, portanto, à EPT, contribuir para que estas mortes diminuam, através da educação e promoção de ações em benefício tanto da população local, quanto daqueles que transitam pelo município.

Quanto às avaliações de nível quantitativo após a implantação da EPT no município, inicialmente será necessário a análise de dados anuais em números de mortos e feridos no contexto do município, com o objetivo de buscar a diminuição destes, promovendo ações específicas direcionadas às pessoas que mais morrem e ficam feridas, considerando idade, sexo, local, dias da semana, horários e causa destas como por exemplo no caso dos condutores o uso do celular e direção, embriaguês ao volante e velocidade, bem como a análise de mortos e feridos aos demais usuários do trânsito.

Considerando o nível qualitativo das avaliações tem-se que será necessário investigar se após a implantação e pleno funcionamento da EPT será possível a percepção de mudanças de comportamento nos munícipes desde a idade escolar, pedestres, ciclistas, até os condutores de veículos, a fim de perceber se estes estão demonstrando atitudes e posturas de segurança e de respeito às regras e ao próximo em virtude das campanhas educativas municipais, das ações pontuais, dos cursos e palestras ofertados por esta.

4.1.4 Riscos ou problemas esperados e medidas preventivo-corretivas

Lamentavelmente é possível que ocorra que no momento da apresentação, justificativa e argumentação para implantação da EPT aos gestores públicos, estes se mostrem contrários a esta proposta por demandar a necessidade de aumentar o

número de servidores para atuação neste setor, aumentar o número de valor de recursos financeiros que devem ser destinados a esta, e disposição de maior espaço para sua implantação, necessitando, portanto de mudanças não só de competências do setor de Coordenação de Educação para o Trânsito, mas também de espaço físico, ou seja, infelizmente não se poderá negar que haverá a possibilidade de incompatibilidade de interesses, mesmo tratando-se a EPT como uma proposta com objetivo de envidar esforços para salvar vidas no trânsito, através da mudança de comportamentos.

Rodrigues e Lotta (2017) comentam sobre estes possíveis problemas:

[...] o apoio político às reformas organizacionais urge da necessidade de muitos recursos para sua viabilização, tais como aportes humanos, financeiros, tecnológicos, entre outros, e, para além disso, atores importantes nesse processo podem ser contra a reestruturação (RODRIGUES; LOTTA, 2017, p. 221).

Os mesmos autores afirmam que a necessidade de alteração na legislação pode ser um empecilho por necessitar acionar o poder legislativo, neste sentido, além da necessidade de mudanças estruturais, físicas e financeiras, a alteração na legislação acarretará mudanças mais burocráticas, sou seja, é preciso, sobretudo, de interesse e apoio político para que a EPT possa ser implantada. Lima, Jacobini e Araújo afirmam que:

Para que um processo de mudança organizacional ocorra faz-se necessário que haja um intenso processo de mobilização dos atores que leve ao comprometimento dos mesmos, pois sem que haja uma avaliação positiva da mudança que se deseja implementar é provável que haja um aumento expressivo dos níveis de resistência no âmbito interno e às vezes externo da organização com implicações de toda ordem envolvidas (LIMA; JACOBINI; ARAÚJO, 2015).

No entanto é preciso apresentar aos gestores que a proposta de implantação da EPT no município, não se trata de uma mudança radical, não necessitando de reconfiguração como um todo, posto que o setor de Coordenação de Educação para o Trânsito já desenvolve a maioria das ações propostas pela Resolução nº 515 do CONTRAN de 18 de dezembro de 2014, a qual determina critérios de funcionamento para as EPTs, necessitando quase que apenas dos trâmites legais para sua implantação, portanto trata-se de ações emergentes, não necessitando de grandes reestruturações, em razão de que o município possui um

vasto conhecimento sobre as questões relacionadas à educação para o trânsito e já realiza constantemente a maioria dos deveres e atribuições dispostas na Resolução supramencionada para funcionamento da EPT, além das prerrogativas que os atuais servidores do referido setor possuem com relação à autonomia e confiança no desenvolvimento de ações.

Contudo, caso ocorra a não aceitação por parte dos gestores, por motivo da necessidade de algumas alterações, entre elas, de espaço, de pessoal e financeiro, outra proposta a ser apresentada seria a continuidade do setor da maneira em que se encontra, não necessitando a interrupção dos moldes anteriores, sendo reestruturado apenas conforme apresenta o novo organograma com a Coordenação de Capacitação Profissional, Coordenação de Educação para o Trânsito nas Escolas e Setor de Campanhas Educativas, tão somente solicitando a implantação da EPT por meio de trâmites legais, sendo introduzidas as ações que ainda não estão sendo realizadas, dispostas na Resolução nº 515 do CONTRAN acima citada, da maneira como se encontra o setor para que não seja necessário demandar grandes mudanças.

5 CONCLUSÃO

Nas últimas décadas a população brasileira vem aumentando significativamente e junto com ela o trânsito vem se tornando um espaço de disputa entre as pessoas. A frota veicular tem aumentado assustadoramente nas cidades. As montadoras de veículo fabricam veículos em massa, cada vez mais modernos e velozes. Muito embora estes veículos sejam fabricados com múltiplos equipamentos de segurança, capazes de salvar vidas, propiciando conforto e proteção aos usuários, há um ser humano que o conduz e que necessita, não só saber dirigir, mas, sobretudo zelar pela sua vida, dos demais ocupantes do veículo, bem como dos outros usuários do trânsito o qual compartilha. No entanto, o que se vê hoje é um trânsito cada vez mais individualista, concorrido e desigual. Por esse motivo, o espaço do trânsito vem se tornando um local de concorrência entre seus partícipes, tornando-o um espaço desordenado, inseguro e desrespeitoso.

Para minimizar estas mazelas causadas pelo trânsito atual, é de suma importância que os órgãos executivos de trânsito façam sua parte, promovendo ações preventivas e de fiscalização que possam contemplar todos os usuários do trânsito, desde o pedestre até o condutor.

Nesta perspectiva, o município de São José dos Pinhais no Paraná, desde que iniciou o processo de municipalização com uma nova reestruturação do órgão municipal de trânsito, vem realizando ações contínuas nos setores de fiscalização de trânsito, engenharia de tráfego e educação para o trânsito. Estas ações trabalhadas continuamente e de forma integrada entre os setores contribuíram para o percentual positivo de redução das mortes no trânsito do município. Neste sentido a EPT poderá contribuir para uma redução ainda maior destes índices, conforme Carlini, Gazal e Gouveia (2000) que afirmam que “a possível intervenção e mudança de determinadas condutas poderiam ter impacto positivo no quadro de saúde da juventude e dos adultos” (CARLINI; GAZAL; GOUBEIA, 2000, p. 637).

Assim sendo, a implantação da EPT apresenta-se como uma ferramenta capaz de promover ainda mais a redução dos mortos e feridos no trânsito sãojoseense, a qual se encontra fundamentada pela legislação apresentada neste trabalho, que discorre sobre o “dever” dos órgãos executivos de trânsito em promover o funcionamento destas, e pela promoção de mudanças de

comportamentos e atitudes no trânsito não só são joseenses, mas em todo o Brasil diante dos altos índices de mortos e lesionados. Sua implantação poderá contribuir de forma preventiva e gratuita através de cursos, palestras, capacitações, entre outros, favorecendo a todos os elementos do trânsito, independente da condição social que ocupam na sociedade, sejam eles pedestres, ciclistas, motociclistas, condutores, passageiros ou carrinheiros.

Portanto, não se pode permitir que o trânsito, mesmo com dispositivo constante no CTB em seu artigo 1º, § 2º, onde discorre que este espaço, em condições seguras deve ser um lugar de direito de todos, sendo obrigação dos órgãos executivos deste segmento promover este direito, seja o principal causador de mortes e lesões graves entre pessoas de 05 a 29 anos, estando estes últimos em idade produtiva, onde sua morte ou lesão irreversível tende a desestruturar uma família inteira, atingindo uma parcela ainda maior da sociedade e não apenas aquele que sofreu os danos causados pelo acidente. Desta forma, as ações realizadas pela EPT poderão salvar vidas através da promoção da mudança de comportamentos entre os usuários, minimizando, por conseguinte os elevados índices de vidas ceifadas neste cenário tão disputado e desarmônico em que se encontra o trânsito hoje.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 23 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso em: 14 dez. 2018.

_____. **Resolução nº 357 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de 02 de agosto de 2010.** Estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI). Brasília, DF, 02 de agosto de 2010. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_357_10.pdf. Acesso em: 14 jan. 2019.

_____. **Resolução nº 515 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de 18 de dezembro de 2014.** Revoga a Resolução CONTRAN nº 207, de 20 de outubro de 2006 e estabelece critérios de padronização para funcionamento das Escolas Públicas de Trânsito. Resolução do Conselho Nacional de Trânsito. Brasília, Distrito Federal, 18 dezembro 2014. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5152014.pdf>. Acesso em: 14 dez. 2018.

_____. **Projeto Vida no Trânsito.** Brasília, DF, 20 nov. 2017. Disponível em: <http://portalms.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>. Acesso em: 26 dez. 2018.

_____. **Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF).** DF fecha 2017 com redução histórica no número de mortes no trânsito. Brasília, DF, 29 dez. 2017. Disponível em: <http://www.detran.df.gov.br/df-fecha-2017-com-reducao-historica-no-numero-de-mortes-no-transito/>. Acesso em: 26 dez. 2018.

_____. **Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.** Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Brasília, DF, 11 jan. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm. Acesso em: 26 dez 2018.

BLUMENAU. Prefeitura Municipal. Serviço Autônomo de Trânsito e Transportes de Blumenau. **Escola Pública de Trânsito.** Disponível em: www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/seterb/pagina/escola-publica-seterb. Acesso em: 28 dez. 2018.

CARLINI-COTRIM, B.; et al. **Revista de Saúde Pública Journal of Public Health**. Comportamentos de saúde entre jovens estudantes das redes pública e privada da área metropolitana do Estado de São Paulo. São Paulo. Universidade de São Paulo, 2000, p. 637. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v34n6/3579.pdf>. Acesso em: 17 dez.2018.

CAXIAS DO SUL. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade. **Escola Pública de Trânsito (EPT)**. Cursos gratuitos de trânsito. Disponível em: <https://caxias.rs.gov.br/servicos/transito/cursos>. Acesso em: 28 dez. 2018.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN). **Escola Pública de Trânsito (EPTRAN)**. Disponível em: <http://transito.curitiba.pr.gov.br/escola/escola-publica-de-transito/11>. Acesso em: 27 dez. 2018.

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ (DETRAN-PR). **Escola Pública de Trânsito**. Ensino Sem Distância. Disponível em: www.eptdigital.detrان.pr.gov.br. Acesso em: 26 dez. 2018.

DOMINGOS, S. G.; NEIVA, E. R. **Revista de Administração Contemporânea**. vol. 18. no. 2. Percepção dos funcionários sobre mudanças transacionais e transformacionais em uma organização pública. Curitiba. Faculdade ICESP Promove de Brasília/Universidade de Brasília, 2014. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141565552014000200002&lang=pt. Acesso em: 27 jan. 2019.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal. **Decreto nº 18.525, de 08 de dezembro de 2011**. Institui a Escola Pública de Trânsito no município de Joinville. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/decreto/2011/1853/18525/decreto-n-18525-2011-institui-a-escola-publica-de-transito-do-municipio-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 28 dez. 2018.

_____. **Unidade da Escola Pública de Trânsito – DETRANS. UET**. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/institucional/detrans/uet/>. Acesso em: 28 dez. 2018.

LIMA, J. M. C.; et al. **Revista de Administração Pública**. vol. 49. no. 6. Reestruturação organizacional: os principais desafios para o Ministério Público do Rio Grande do Norte. Rio de Janeiro. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2015. p. 1514. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rap/v49n6/0034-7612-rap-49-06-01507.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2019.

LIMA, M. C. R.; QUEIROZ, S. S. de. **Revista Psicologia Organizações e Trabalho**. vol. 3. no. 1. Organizações que mudam, vidas que se transformam: a posição dos sujeitos diante de processos de reestruturação organizacional na administração pública. Florianópolis. Universidade de Brasília, 2003. p. 107. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S198466572003000100005&lng=en&tlng=en&gathStatIcon=true. Acesso em: 25 jan. 2019.

LOBO, E. Especialização em gestão pública municipal. Módulo básico. **Elaboração e Avaliação de Projetos**. Florianópolis. Editora da UFSC. 2014, p. 11, 13, 14, 17. Disponível em: [file:///E:/M10%20Elabora%C3%A7%C3%A3o%20e%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20de%20Projetos%20\(2\).pdf](file:///E:/M10%20Elabora%C3%A7%C3%A3o%20e%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20de%20Projetos%20(2).pdf). Acesso em: 18 dez. 2018.

MOVIMENTO PELA VIDA. Prefeitura Municipal. **Programa Vida no Trânsito**. Disponível em: <http://movimentopelavida.sjp.pr.gov.br/>. Acesso em: 15 dez. 2018.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL (ONUBR). **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)**. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>. Acesso em: 26 dez. 2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA – ONSV. **20 anos do CTB – acidentes de trânsito custaram r\$ 36 bilhões por ano**. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/20-anos-do-ctb-acidentes-de-transito-custaram-r-36-bilhoes-por-ano/>. Acesso em: 16 dez. 2018.

_____ 90% dos acidentes são causados por falhas humanas, alerta observatório. Disponível em: <http://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>. Acesso em: 16 dez. 2018.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE; ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE; MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito: resumo**. Brasília. 2012. Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=download&alias=1490-relatorio-mundial-sobre-a-prevencao-das-lesoes-causadas-pelo-transito-sumario-0&category_slug=acidentes-e-violencias-086&Itemid=965. Acesso em: 17 dez. 2018.

RODRIGUES, D. A.; LOTTA, G. S. **Cadernos Gestão Pública e Cidadania**. vol. 22. no. 72. Análise do Processo de Implementação de Reformas em Organizações Públicas: os casos do Poupatempo e do Detran-SP. São Paulo. FGV Sistema de Bibliotecas, 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/63589-148482-4-PB.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2019.

RUA, M. das G. **Especialização em gestão pública municipal**. Módulo básico. Políticas Públicas. Florianópolis. Editora da UFSC. 2014, p. 97. Disponível em: https://ava.ufpr.br/pluginfile.php/135224/mod_resource/content/1/M6%20Políticas%20Publicas%20-%20Livro%20texto.pdf. Acesso em: 18 dez. 2018.

SANDOVAL-SALVADOR, A. M. Scielo. **Educar em Revista**. vol. 34. no. 71. Formação em métodos de pesquisa na pós-graduação: abordagens multimétodos para as demandas da atualidade. Curitiba. PUC-SP, 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010440602018000500069&lang=pt. Acesso em: 06 fev. 2019.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Prefeitura Municipal. **Decreto nº 1.250, de 30 de setembro de 2005**. Dispõe sobre a criação da Junta Administrativa de Recursos e Infrações (JARI), no Município de São José dos Pinhais. São José dos Pinhais, 30 de setembro de 2005. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_468512314685.pdf. Acesso em: 14 jan. 2019.

_____**Lei nº 815, de 1º de dezembro de 2005. Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAN)**. São José dos Pinhais, 1º de dezembro de 2005. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_200512316837.pdf. Acesso em: 14 jan. 2019.

_____**Lei nº 1.500, de 23 de março de 2010**. Dispõe sobre a Reorganização da Estrutura Básica da Administração Pública do Poder Executivo Municipal de São José dos Pinhais. São José dos Pinhais, 23 de março de 2010. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201012316842.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____**Lei nº 1.617, de 18 de outubro de 2010**. Dispõe sobre a Organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no município de São José dos Pinhais. São José dos Pinhais, 18 de outubro de 2010. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201012315517.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____**Lei nº 1.666, de 22 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre os serviços de transporte remunerado de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, motonetas ou triciclos motorizados, denominado moto-frete. São José dos Pinhais, 22 de dezembro de 2010. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201012315603.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____ **Lei nº 1.672, de 23 de fevereiro de 2011.** Dispõe sobre o serviço de táxi, atividade de interesse público que consiste no transporte de passageiros e de bens em veículo de aluguel a taxímetro. São José dos Pinhais, 23 de fevereiro de 2011. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201112316844.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____ **Lei nº 1.675, de 24 de fevereiro de 2011.** Altera dispositivos da Lei Municipal nº 1.617, de 18 de outubro de 2010, que dispõe sobre a organização do sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São José dos Pinhais. São José dos Pinhais, 24 de fevereiro de 2011. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201112315697.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____ **Lei nº 1.800, de 12 de agosto de 2011.** Dispõe sobre a criação do Programa Municipal de Educação para o Trânsito "Educação para o Trânsito Compromisso com a Cidadania" do município de São José dos Pinhais. Legislação do município de São José dos Pinhais, Paraná, 12 agosto 2011. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201112316118.pdf. Acesso em: 18 dez. 2018.

_____ **Decreto nº 733, de 23 de setembro de 2011.** Regulamento dos Serviços de Transporte remunerado de pequenas cargas mediante a utilização de motocicletas, motonetas ou triciclos motorizados, denominado moto-frete, como parte integrante deste Decreto. São José dos Pinhais, 23 de setembro de 2011. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_628212316282.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____ **Lei nº 1.955, de 29 de março de 2012.** Cria a Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito. São José dos Pinhais, 29 de março de 2012. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201212316603.pdf. Acesso em: 14 jan. 2019.

_____ **Decreto nº 1.000, de 10 de maio de 2012.** Regulamenta a Lei nº 1.672, de 23 de fevereiro de 2011, que dispõe sobre o serviço de táxi. São José dos Pinhais, 10 de maio de 2012. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_676112316761.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____ **Lei nº 1.990, de 28 de maio de 2012.** Dispõe sobre o Transporte de Passageiros de Natureza Privada sob o Regime de Fretamento. São José dos Pinhais, 28 de maio de 2012. Disponível em: http://externo.sjp.pr.gov.br:65368/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_201212316641.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____**Decreto nº 1.205, de 24 de outubro de 2012.** Altera o Decreto nº 733, de 23 de setembro de 2011. São José dos Pinhais, 24 de outubro de 2012. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_95473165087_F_D_720212317202.pdf. Acesso em: 15 jan. 2019.

_____**Decreto nº 1.520, de 27 de setembro de 2013.** Institui no âmbito do município de São José dos Pinhais a Comissão Municipal Intersectorial, de Prevenção de Acidentes e Segurança no Trânsito. São José dos Pinhais, 27 de setembro de 2013. Disponível em: http://sistemas.intranet.sjp/atoteca/upload/12526/12526_83929029987_F_D_20131126181545.pdf. Acesso em: 11 jan. 2019.

TEIXEIRA, E. B. **Desenvolvimento em questão.** A Análise de Dados na Pesquisa Científica. Importância e desafios em estudos organizacionais. Editora Unijuí, ano 1, n. 2, 2003, p. 178,186. Disponível em: file:///C:/Users/Wagner/Downloads/Teixeira_2003_A-analise-de-dados-na-pesquisa_20204.pdf. Acesso em: 06 fev. 2019.

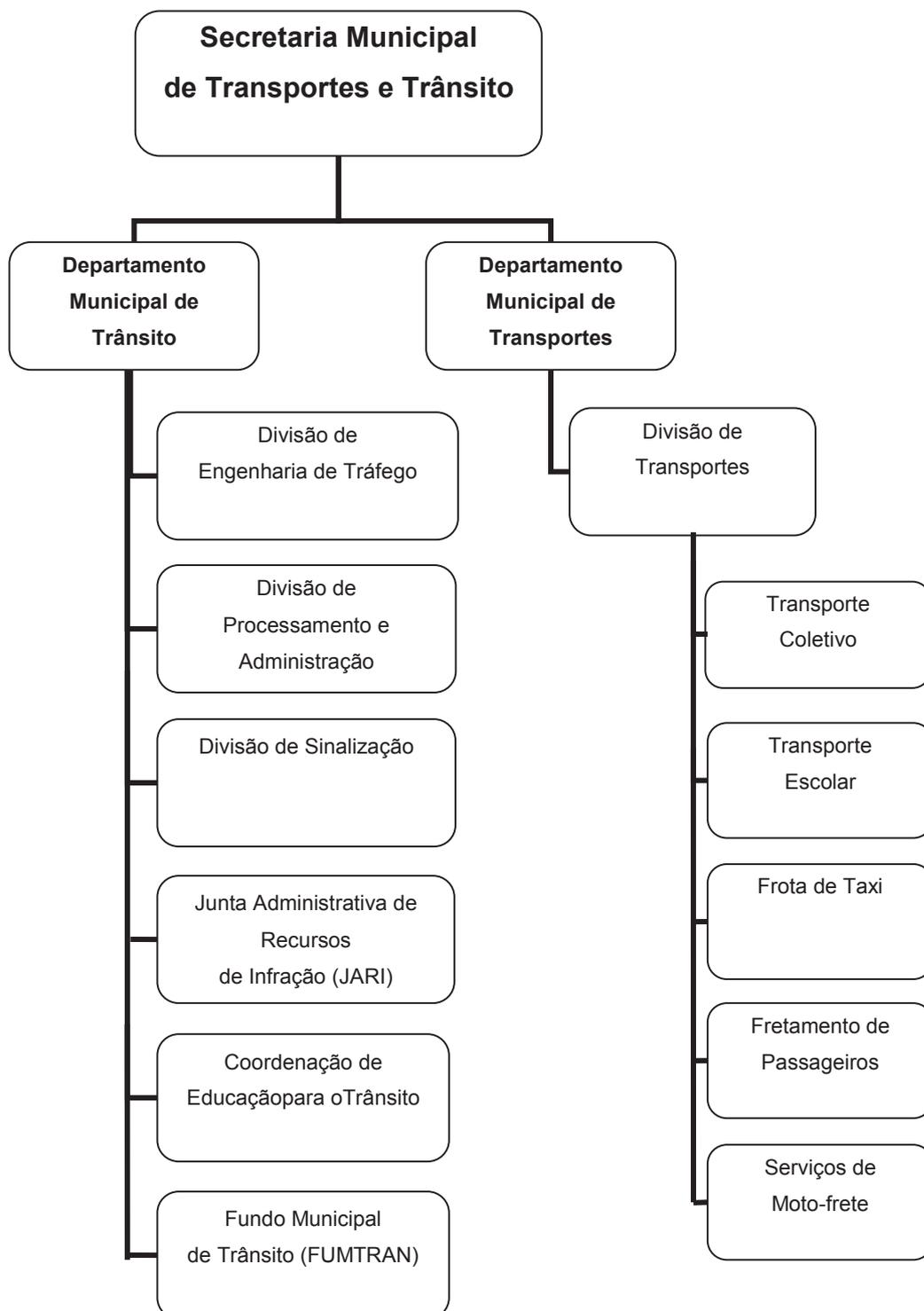
UNITED NATIONS ROAD SAFETY COLLABORATION. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Disponível em: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/. Acesso em 27 dez. 2018.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. **Diretrizes Gerais para Elaboração do Projeto Técnico (TCC).** UFPR, 2018-2019. Disponível em: https://ava.ufpr.br/pluginfile.php/196434/mod_resource/content/1/Diretrizes%20do%20TCC.pdf. Acesso em: 14 dez. 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2015.** Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/. Acesso em: 16 dez. 2018. Acesso em: 16 dez. 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Road Safety 2018.** Disponível em: [file:///C:/Users/silvane.ferraz/Desktop/9789241565684-eng%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/silvane.ferraz/Desktop/9789241565684-eng%20(1).pdf). Acesso em: 16 dez. 2018.

ANEXO 1 – ORGANOGRAMA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO



ANEXO 2 – ENTREVISTA PARA COLETA DE DADOS QUANTO A ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

A entrevista abaixo descrita foi realizada para coletar dados referentes à estrutura e organização da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito do município de São José dos Pinhais no Paraná e teve por objetivo apresentar os dados coletados para identificar a situação-problema que neste caso refere-se à proposta de implantação da Escola Pública de Trânsito nesta cidade. Para tanto, a entrevista foi realizada com um servidor público efetivo atuante no setor que administra a estrutura da Secretaria, os recursos humanos, o orçamento, as compras e licitações.

Entre os dados coletados têm-se os seguintes:

- 1) Data de criação da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, bem como a legislação que a criou;
- 2) Objetivo do funcionamento da Secretaria;
- 3) Suas competências referentes aos serviços que devem ser prestados à população e legislação que as define;
- 4) Cargos de direção e número de servidores;
- 5) Instalações físicas;
- 6) Orçamento anual e sua origem;
- 7) Segmentação entre Departamentos, Divisões e frentes de trabalho;
- 8) Histórico anterior a criação da Secretaria;
- 9) Competências de cada Departamento e suas Divisões;
- 10) Parcerias entre organizações, instituições públicas e empresas privadas;
- 11) Solicitação de apresentação de legislações específicas para as competências de cada Departamento, Divisão ou Setor.

ANEXO 3 – AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PROPOSTA DE PROJETO TÉCNICO



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO

AUTORIZAÇÃO

Eu, Eduardo Camargo Umbria, Diretor do Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN), órgão municipal de trânsito pertencente à Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (SEMUTTRAN) da Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais – PR (PM-SJP), autorizo a servidora pública desta Prefeitura, Silvane Ferraz, lotada na mesma Secretaria, a realizar Proposta de Projeto Técnico para Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, na Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito. No anexo 2 deste trabalho segue roteiro de entrevista realizada com servidor público, atuante como assessor de gabinete do Secretário Municipal desta Secretaria.

São José dos Pinhais, 04 de fevereiro de 2019.

Eduardo Camargo Umbria
Diretor Municipal de Trânsito