

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO GESTÃO ESTRATÉGICA EM POLÍTICAS PÚBLICAS  
FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO – GAPI/UNICAMP  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROBLEMA: ELEVADO ÍNDICE DE ACIDENTES COM MOTOS EM MARABÁ-PA

ATOR QUE DECLARA O PROBLEMA: Prefeito da Cidade de Marabá

Equipe:

Alexandrina Mesquita Mota Brito

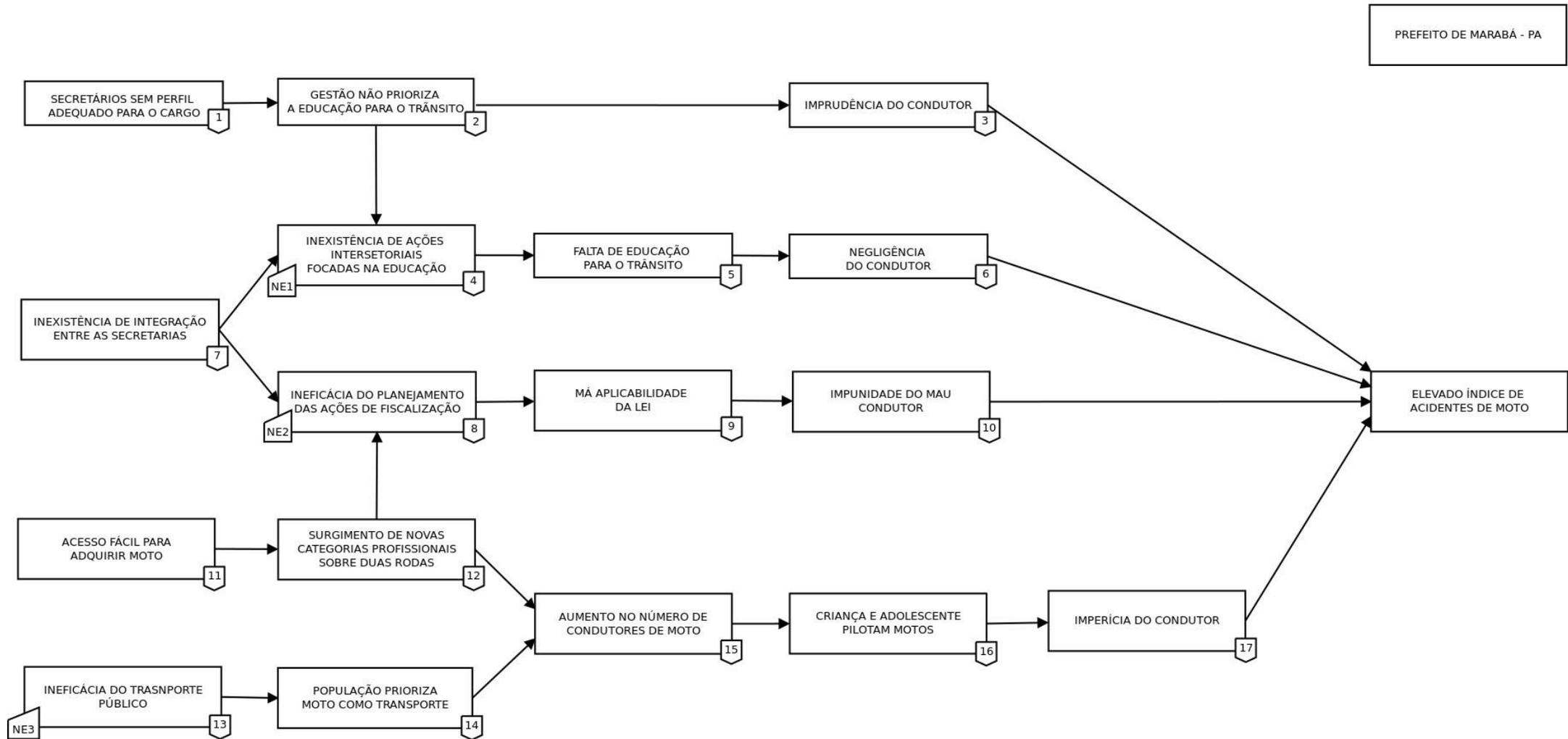
Carlos Alberto Marins da Silva

Joelbia Maia Bezerra Chaves

Marcos Vinicius Batista

Março/2017

## PARTE 1 – FLUXOGRAMA EXPLICATIVO DO PROBLEMA



## **PARTE 2 – COMENTÁRIOS ANALÍTICO-CONCEITUAIS SOBRE OS NÓS EXPLICATIVOS**

A cidade de Marabá é uma cidade que foi governada historicamente por agentes comprometidos com a elite local, de ideologia conservadora, com vícios e procedimentos personalistas, apoderamento da coisa pública, onde a população mais carente é espectadora dos desmandos e vítima da deficiência das políticas públicas de segurança, saúde e educação.

A infraestrutura e serviços bem como os equipamentos sociais foram concentrados em regiões ocupadas pela elite local. Portanto há predominância das obras públicas de asfalto, saneamento básico, iluminação, prédios públicos, bem como a oferta de serviços de segurança, transporte, saúde e educação. A cidade possui sua malha viária concentrada em três bairros, que garante conforto e segurança para os seus utilizadores. Nessas áreas encontram-se concentrados também a organização do trânsito com sinalização, agentes da autarquia de trânsito e as manutenções preventivas nas vias públicas.

Com a ascensão do governo de esquerda e seu comprometimento com as questões sociais, os bairros mais pobres da cidade, carentes de infraestrutura como saneamento básico, iluminação e ações voltadas para o bem-estar social, passaram a ser visibilizados no intuito de amparar e proteger as pessoas reduzindo desequilíbrios sociais. Essa inversão de prioridade causou descontentamento entre a elite local e a classe média, pois ao dividir aquilo que sempre esteve concentrado em suas áreas de domínio o governo local criou diversos inimigos políticos.

Detentores de decisões em vários níveis de representação no município e influentes inclusive na mídia conservadora da região o grupo de oposição implementou uma campanha de desconstrução, desprestígio e desinformação das ações do governo municipal.

Nesse cenário o prefeito da cidade deparou-se com o aumento dos índices de acidentes de motociclista no trânsito da cidade.

Esse problema ficou mais evidente com uma intensa campanha realizada pela mídia local, focalizando o lado negativo das ações da gestão para criar constrangimento. Um fato observado foi a notícia divulgada no jornal da noite sobre um acidente entre duas motocicletas que aconteceu em uma avenida recém asfaltada pela prefeitura. O asfalto foi apresentado como vilão do acidente, visto que aumentou a velocidade que os veículos passaram a trafegar na avenida pavimentada, induzindo a população que sem a pavimentação era melhor. Em momento algum foi citado a falta de sinalização, ou de fiscalização. Na verdade o somatório de fatores que levaram ao evento infeliz foi manipulado para transformar a obra de pavimentação em algo negativo.

Além do fato acima citado, existem ruas que estão desgastadas pelas águas das chuvas, visto que o governante anterior realizou a pavimentação sem drenagem das águas fluviais causando acúmulo de água, criando poças d'água no caminho, abrindo crateras no asfalto, comprometendo a segurança, mas a mídia omite e responsabiliza o gestor atual. O Estado-Herdado obriga o gestor atual a realizar ações paliativas nesses locais, como operações tapa buraco, onde na verdade deveriam ser realizadas obras de drenagem.

Vale ressaltar que a estrutura administrativa herdada, tem a maioria dos seus agentes públicos com ligação de lealdade ao governo anterior, quer por questões de ganhos ilícitos por parte desses agentes na administração, que foram tolhidos pela atual, quer por questão de incompatibilidade ideológica, ou até por desmerecimento na promoção de pessoas sem a devida capacidade técnica para tal. Na verdade um verdadeiro ninho de serpentes, onde grupos conspiram contra a gestão da qual fazem parte, e na surdina agem sabotando as ações administrativas.

O elevado índice de acidentes com motos em Marabá-PA, como em diversos municípios brasileiros, é um problema de saúde pública importante a ser enfrentado, com o objetivo de reduzir os casos de mortes e feridos. Esses acidentes interferem no sistema de saúde, na previdência, no trabalho e principalmente na vida pessoal do indivíduo.

O número de ocorrências do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), e de internações hospitalares para atendimento as vítimas decorrentes de acidentes com motocicleta tem aumentado gerando elevado custo seja com cirurgias, reabilitação, medicação e impactos em outras áreas da saúde.

A motocicleta é um meio de transporte eficiente e prático pela facilidade de circulação. Essa praticidade juntamente com o fácil acesso ao crédito faz com que a população priorize a moto como transporte em detrimento do transporte público ineficiente. A moto está substituindo a bicicleta, o cavalo e também vem sendo utilizada como instrumento de trabalho. O número de condutores de motocicletas aumentou exacerbadamente, inclusive com o surgimento de novas categorias profissionais sobre rodas como os moto-taxistas e moto-boys.

Um estudo do Hospital das Clínicas de São Paulo sobre os acidentes com motos na capital paulista, coordenado pela fisiatra Júlia Greve, foi divulgado ao público. Envolveu 326 vítimas e 310 acidentes, entre fevereiro e maio de 2016, na Zona Oeste de São Paulo, onde fica o HC. Só 23% dos acidentados assumiram que usam a moto como instrumento de trabalho. Os acidentados com moto, na sua maior parte, usa o veículo duas horas por dia, como transporte, normalmente para ir e vir do trabalho.

A pesquisa confirma que, apesar de mais expostos, moto-fretistas se acidentam menos possivelmente por serem mais experientes. O estudo comprova que o aumento da exigência de equipamentos de segurança para motoboys tem surtido efeito.

A pesquisa começou no mesmo mês em que passou a valer a exigência de curso de direção defensiva para motoboys e moto-taxistas, determinada pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

O número de motoboys é bem inferior ao da frota de motos na capital paulista. O sindicato da categoria diz que existem cerca de 200 mil moto-fretistas na cidade; o número de motos, segundo a CET, era de quase 1 milhão em 2012.

Perfil dos acidentados, principais causas dos acidentes e os tipos de lesões:

- Maioria já se acidentou antes.
- A maioria é homem (92%), com 30 anos, em média, e estudou até o ensino médio (20% tinham ensino superior). Mais da metade (62%) ganha de 1 até 3 salários mínimos.
- Do total, 73% disseram que usam a moto como transporte, dirigindo até 2 horas por dia e 33% se declararam motofretistas, pilotando até 8 horas por dia. Outros 4% não responderam.
- Mais de 70% dos acidentes estudados envolveram dois ou mais veículos. A pesquisa apontou que motociclistas e motoristas "empataram" na questão de quem teve culpa no acidente. Em ambos os casos, a imprudência foi o fator que pesou.
- Dos motociclistas entrevistados, 67% dizem que aprenderam a andar de moto sozinhos. E 23% não tinham habilitação (desses, 75% tinham menos de 32 anos).
- O excesso de velocidade foi constatado em 13% dos casos - na maior parte deles, eram as motos que estavam acima do limite. A maior parte das ocorrências foi em ruas e avenidas de velocidade média; 34% foram nas marginais.
- Problemas nas vias, como óleo ou areia na pista e má sinalização, levaram a 18% dos acidentes. De todas as ocorrências, 97% aconteceram em pista seca e 67% durante o dia.
- Más condições dos veículos responderam por apenas 8% das colisões e quedas. Freios e pneus são os principais "vilões" nesses casos. Segundo o HC-SP, 69% das motos tinham menos de 6 anos de uso.

Os acidentes de moto tem caráter complexo, relacionados aos processos de reprodução social do modelo de desenvolvimento que considera o crescimento econômico globalizado e ignora os

mínimos padrões de cidadania e direitos, visto que atingem potencialmente uma faixa etária jovem em idade produtiva resultando em mortes, invalidez, politraumatismos com elevado custo no atendimento, impactando na economia das famílias e da saúde pública.

A falta de presença do Estado com sua ineficiência no planejamento das ações de fiscalização, e de ações intersetoriais focadas na educação, contrasta com índices alarmantes de acidentes envolvendo motociclistas. Uma verdadeira epidemia, esses acidentes constituem-se em uma violência social, emblemática no contexto sócio econômico transformando as vítimas em culpados.

Diante desse cenário, a gestão de esquerda deverá sair da postura determinista e estrategicamente propor iniciativas criativas para diminuir essa violência social e suas iniquidades.

O prefeito municipal deverá propor uma série de ações intersetoriais, envolvendo o núcleo gestor desde o gabinete as secretarias diretas e indiretas, bem como outras esferas dos governos estadual e federal para promoção de uma política específica de prevenção aos acidentes com motos. Há necessidade de alcançar melhores índices com estratégias de gestão que envolva projetos com metas de educação de trânsito, de fiscalização, de sinalização, e de melhoria do transporte público elevando a discussão para além do problema de saúde pública.

Com o objetivo de reduzir mortos e feridos em decorrência de acidentes de motos, é necessário captação de recursos financeiros com repasse e liberação de verbas para custear a implantação de projetos. Atividades tais como conferências, campanhas educativas, e qualificação dos sistemas de informação sobre acidentes, são ações que a gestão pública pode realizar para a construção do cuidado e de um futuro onde predominem, a prudência e o respeito a vida.

A complexidade do problema exige esclarecimentos sobre o contexto dos fenômenos que lhe origina para subsidiar políticas de prevenção. A compreensão no enfrentamento do problema cujo crescimento das estatísticas denota que as intervenções tem tido pouco resultado benéfico, exige práticas de prevenção norteadas para mudanças políticas, culturais, cognitivas e tecnológicas que promovam impactos nos perfis epidemiológicos.

As ações de educação, fiscalização e engenharia de tráfego devem ser mobilizadas de forma crítica sensibilizando a população a obedecer os procedimentos normativos para prevenir acidentes.

O planejamento das ações intersetoriais deve realizar um estudo espacial da mortalidade por acidente de moto que identifique as áreas onde o risco de acidentes é maior, o perfil das vítimas, faixa etária, hábitos como uso de EPIs, atenção as normas de trânsito, segurança das boas condições do veículo, uso de bebidas alcoólicas, a imprudência, imperícia e negligência dos condutores. Com um banco de dados atualizado, o gestor pode identificar os fatores de risco e as vítimas mais vulneráveis no município, assim como os locais onde o risco de acidente é maior.

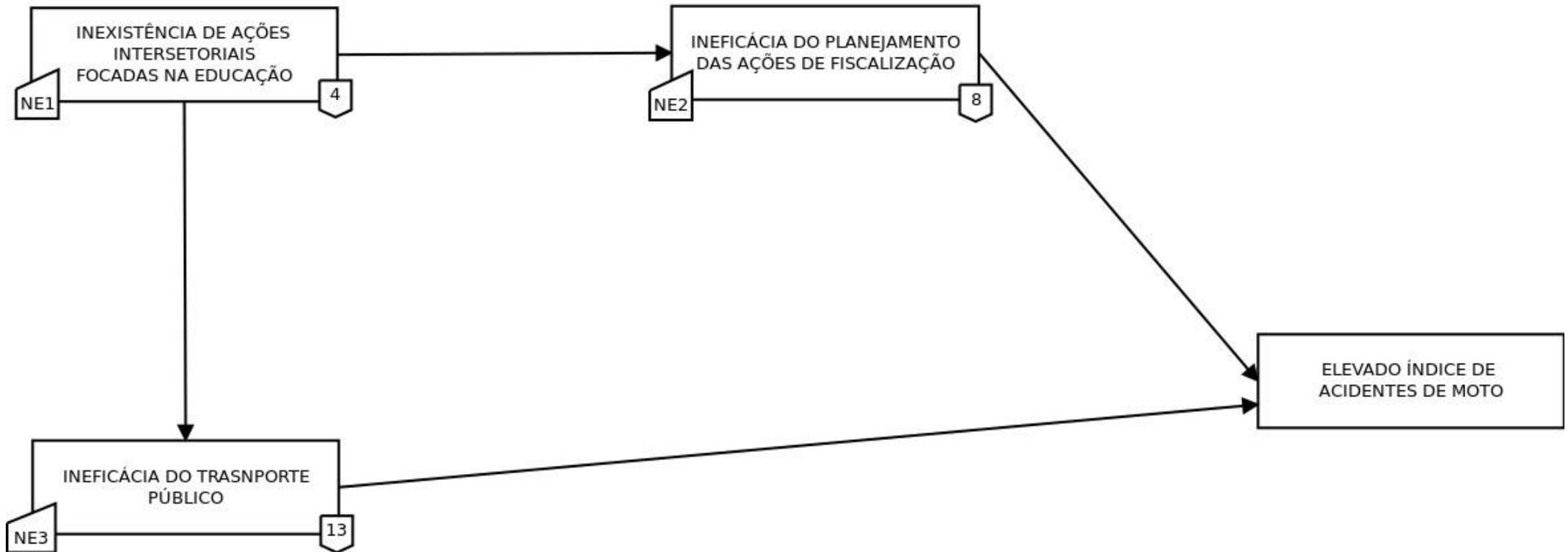
O planejamento deve elencar as propostas para promover uma política pública de prevenção aos acidentes com motos, sobre segurança no trânsito, com o objetivo de repactuar metas e traçar novas estratégias do governo e da sociedade para garantir a segurança da população e salvar vidas.

Portanto, o governo de coalizão na cidade de Marabá tem o desafio de realizar ações do plano de governo, agir diante dos problemas que acometem a população e ao mesmo tempo combater a manipulação das informações difundidas pela mídia e seus colaboradores.

Discutir e planejar medidas para diminuir os índices de acidente de motocicletas é imperativo, com a certeza que a mídia conservadora que faz oposição implícita ao gestor da cidade será mais um obstáculo a ser vencido.

### PARTE 3 – ÁRVORE DO PROBLEMA

PREFEITO DE MARABÁ - PA



**PARTE 3 - ÁRVORE DO PROBLEMA****PAINEL 1 – Nós Estratégicos, Ações para equacionar e Resultados esperados**

<b>NÓS ESTRATÉGICOS</b>	<b>AÇÕES</b>	<b>RESULTADOS</b>
NE1 – Inexistência de ações intersetoriais focadas na educação.	A1.1- Criar um grupo intersetorial para unificar ações; A1..2 – Fixar um percentual anual de recursos para ser aplicado nas ações intersetoriais; A1..3 - Elaborar campanhas educativas para serem realizadas nas escolas, nas empresas, nos clubes e nas vias públicas; A1.4 - Requisitar a realocação de agentes de trânsito que estejam servindo em outros órgãos;	- Elevação anual em, no mínimo, 4% do Orçamento da Segurança Pública para ações voltadas para ações intersetoriais; - Redução ao mínimo dos agentes de trânsitos deslocados da função; - Elaboração de cartilhas educativas de segurança no trânsito para ser divulgadas nas instituições do município pelos agentes.
NE2 – Ineficiência do planejamento das ações de fiscalização	A2.1 - Garantir recursos anual para ser aplicado nas ações intersetoriais de fiscalizações e manutenção; A2.2 – Criar grupo estratégico intersetorial para elaborar plano de fiscalização e criar um plano de manutenção de trânsitos. A2..3 – Realizar fiscalizações nos horários e locais onde ocorre o maior índice de acidente ; A2..4 - Dotar estruturas de fiscalização trânsito com equipamentos modernos.	- Aquisição de equipamentos mais modernos; - Redução em 35% o número de acidentes de trânsito na cidade; - Implantação de um banco de informações intersetoriais informatizado para garantir maior eficácia nas ações de fiscalização e manutenção.
NE3 – Ineficiência do transporte público	A3.1 – Convencer os vereadores da cidade criar novas rotas de transportes coletivos e regras para coletivos com mais de “dez” anos circularem. A3..2 – Abrir licitação pública para as novas rotas de transportes coletivos. A3..3 – Discutir com os proprietários de transportes coletivo a necessidade da melhoria de suas frotas. A.3.4 – Fiscalizar as empresas de coletivos quanto a disponibilidade de veículos.	- Novas rotas de transportes; - Coletivos mais novos e confortáveis; - Aumento na disponibilidade dos coletivos na cidade.

**PARTE 4 – DETALHAMENTO DAS AÇÕES****PAINEL 2 - Concepção de Ações****Nó Estratégico 1 - Inexistência de ações intersetoriais focadas na educação.**

<b>Ação</b>	<b>Tarefas</b>	<b>Recursos Necessários</b>	<b>Prazos</b>	<b>Responsáveis</b>
A1.1- Criar um grupo intersetorial para unificar ações;	Unificar ações;	Telefone, internet, Auditório amplo para reunião, três servidores.	02 meses;	Vice Prefeito, Sec. de Segurança, Sec. Saúde, Sec. Educação, Sec. Obras, Ass Comunicação, Sec. Planejamento.
A1.2 – Fixar um percentual anual de recursos para ser aplicado nas ações intersetoriais;	Reunir Prefeito e Vereadores para apresentar proposta de percentual a ser fixado; Elaborar Lei com a fixação do percentual acordado com Vereadores	Telefone, internet, Dois veículos, Auditório de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	03 meses	Prefeito, Lider do Governo na Câmara de Vereadores, Sec. de Gestão e Orçamento.
A1.3 - Elaborar campanhas educativas para serem realizada nas escolas, nas empresas, nos clubes e nas vias públicas;	Elaboração de cartilhas educativa de segurança no trânsito.	Telefone, internet, Auditório amplo para reunião, verba para insumos e gráfica, três servidores.	04 meses	Ass. Com, Dir de Ensino, Dir de Seg, Dir de Saúde e Dir de Trânsito
A1.4 - Requisitar a realocação de agentes de trânsito que estejam servindo em outros órgãos;	Contatar órgãos e secretarias onde há agentes de trânsito em “desacordo com a função”  Sensibilizar secretarias e órgãos sobre a necessidade de liberação de agentes em desvio de função	Telefone, internet, Dois veículos, Sala de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	02 meses	Vice Prefeito, Dir do RH, Dir de Trânsito e Dir Seg.

**Nó Estratégico 2 - Ineficiência do planejamento das ações de fiscalização**

<b>Ação</b>	<b>Tarefas</b>	<b>Recursos Necessários</b>	<b>Prazos</b>	<b>Responsáveis</b>
A2.1 - Garantir recursos anual para ser aplicado nas ações intersetoriais de fiscalizações e manutenção;	Reunir Prefeito e Vereadores para apresentar proposta de percentual a ser fixado; Elaborar Lei com a fixação do percentual acordado com Vereadores	Telefone, internet, Dois veículos, Auditório de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	03 meses	Prefeito, Líder do Governo na Câmara de Vereadores, Sec. de Gestão e Orçamento.
A2.2 – Criar grupo estratégico intersetorial para elaborar plano de fiscalização e criar um plano de manutenção de trânsito.	Unificar ações de fiscalização, manutenção e educação para o trânsito; Elaborar mapa de contingência de manutenção, seguindo as informações coletada;	Telefone, internet, Auditório amplo para reunião, três servidores.	02 meses;	Sec. de Segurança, Sec. Saúde, Sec. Educação, Sec. Obras, Ass. Com e Sec. Planejamento.
A2.3 – Realizar fiscalizações nos horários e locais onde ocorre o maior índice de acidente;	Realizar blitz, rondas e operação presença, em conjunto com a PM local.	Planejamento, equipamento, pessoal, apoio da PM.	08 meses (*)	Sec Seg, Dir Trânsito, Agentes de Trânsito
A2.4 - Dotar estruturas de fiscalização trânsito com equipamentos modernos.	Destinar percentual de verba maior para aquisição de equipamento modernos;	Dotação orçamentária, Telefone, internet, auditório amplo para reunião, três servidores.	12 meses	Sec. Segurança, Líder Governo na Câmara de Vereadores, Gabinete do Prefeito.

**Nó Estratégico 3 - Ineficiência do planejamento das ações de fiscalização**

<b>Ação</b>	<b>Tarefas</b>	<b>Recursos Necessários</b>	<b>Prazos</b>	<b>Responsáveis</b>
A3.1 – Convencer os vereadores da cidade criar novas rotas de transportes coletivos e regras para coletivos com mais de “dez” anos circularem.	Reunir Prefeito e Vereadores para apresentar proposta de novas rotas de transporte e regras temporal de uso de coletivo; Elaborar Lei para criação de novas rotas de transporte e regras temporal de uso de coletivo;	Telefone, internet, Dois veículos, Auditório de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	03 meses	Prefeito, Lider do Governo na Câmara de Vereadores, Sec. de Gestão e Orçamento.
A3.2 – Abrir licitação pública para as novas rotas de transportes coletivos.	Caso aprovado, realizar o trâmite legal para a licitação pública.	Telefone, internet, Dois veículos, Auditório de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	03 meses	Chefe de Gabinete, Sec. Administração, Dir de Transporte, Dir de Licitações
A3.3 – Discutir com os proprietários de transportes coletivo a necessidade da melhoria de suas frotas.	Sensibilizar os proprietários quanto a melhoria de suas frotas de coletivos	Telefone, internet, Dois veículos, Auditório de Reuniões, Material de Expediente, três servidores	02 meses	Sec. Administração, Dir de Transporte, Dir de Trânsito e Dir de TI
A3.4 – Fiscalizar as empresas de coletivos quanto a disponibilidade de veículos.	Fiscalizar, monitorar e cobrar a regularização.	Telefone, internet, Dois veículos, equipamentos, pessoal, rede de monitoramento TI	12 meses	Dir de Transporte, Dir de Trânsito e Dir de TI

**PARTE 5 – ANÁLISE DE ATORES** (um painel para cada Ação de cada Nó Estratégico)

**PAINEL 3 - Análise de Atores**

**Ação 1.1** – Criar um grupo intersetorial para unificar ações;

<b>Ator</b>	<b>Recurso que controla</b>	<b>Limitações vulnerabilidades</b>	<b>Como pode contribuir</b>	<b>Como pode prejudicar</b>	<b>Como atuar em relação a esse ator</b>
A1 Prefeito	Econômico e Político	Resistência de Secretários e Diretores	Determinando prazo para finalização	Não priorizado	Deixar o tema em evidência na mídia.
A2 Sec de Seg	Econômico e Político	Recurso reduzido	Monitorando a execução	Deixando de cobrar a equipe responsável	Manter o tema em evidência na mídia

**Ação 1.2** – Fixar um percentual anual de recursos para ser aplicado nas ações intersetoriais;

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Prefeito	Econômico e Político	Resistência na Câmara de Vereadores	Convencendo da necessidade da aprovação do recurso	Não priorizado	Deixar o tema em evidência na mídia.
A2 Sec de Gestão e Planejamento	Político e cognitivo	Decisão favorável ou não do prefeito	Indicando ajustes necessários à efetivação da ação	Centrar força na inviabilidade da ação	Mantendo em evidência a necessidade desta ação
A3 Dir de Fazenda	Econômico	Decisão favorável ou não do prefeito	Indicando ajustes necessários à efetivação da ação	Centrar força na inviabilidade da ação	Apontando caminhos para viabilidade da ação
A4 Lider do governo na Câmara de Vereadores	Político	Resistência na Câmara de Vereadores	Mobilizando vereadores sobre necessidade de aprovar ajustes e leis sugeridas	Desinteresse na mobilização de seus pares para aprovação do recurso	Sensibilizar com dados sobre a necessidade do recurso

**Ação 1.3** - Elaborar campanhas educativas para serem realizada nas escolas, nas empresas, nos clubes e nas vias públicas;

<b>Ator</b>	<b>Recurso que controla</b>	<b>Limitações vulnerabilidades</b>	<b>Como pode contribuir</b>	<b>Como pode prejudicar</b>	<b>Como atuar em relação a esse ator</b>
A1 Sec Segurança	Político e econômico	Decisão favorável ou não do prefeito, recurso reduzido.	Sensibilizando os demais secretários sobre a urgência da ação	Utilizando argumentos frágeis	Fornecer argumentos sobre a necessidade da ação
A2 Sec de Com	Político e cognitivo	Decisão favorável ou não do prefeito, recurso reduzido.	Sensibilizando seus subordinados sobre a necessidade urgente das ações	Utilizando argumentos frágeis	Utilizar argumentos fortes
A3 Sec Educação	Político e cognitivo	Decisão favorável ou não do prefeito, recurso reduzido.	Sensibilizando seus subordinados sobre a necessidade urgente das ações	Utilizando argumentos frágeis	Utilizar argumentos fortes

**Ação 1.4** - Requisitar a realocação de agentes de trânsito que estejam servindo em outros órgãos;

<b>Ator</b>	<b>Recurso que controla</b>	<b>Limitações vulnerabilidades</b>	<b>Como pode contribuir</b>	<b>Como pode prejudicar</b>	<b>Como atuar em relação a esse ator</b>
A1 Sec de Segurança	Político e cognitivo	Limites legais e resistência dos agentes	Sensibilizando os demais diretores sobre a importância desta ação	Utilizando argumentos frágeis quanto a necessidade dessa ação	Mantendo em evidência a urgência da ação
A2 Dir Trânsito	Político e cognitivo	Limites legais e resistência dos agentes	Organizando as documentações necessárias para realocação dos agentes	Desinteresse na mobilização desse pessoal	Munir de dados para realização dessa ação
A3 Dir RH	Político e cognitivo	Limites legais	Informando onde os agentes estão alocados	Pormemorizar a importância dessa ação	Sensibilizar sobre a necessidade urgente dessa ação

**Ação 2.1** - Garantir recursos anual para ser aplicado nas ações intersetoriais de fiscalizações e manutenção;

<b>Ator</b>	<b>Recurso que controla</b>	<b>Limitações vulnerabilidades</b>	<b>Como pode contribuir</b>	<b>Como pode prejudicar</b>	<b>Como atuar em relação a esse ator</b>
A1 Prefeito	Político e econômico	Percentual obrigatório para as outras secretarias	Determinando prioridade da ação	Evitar o assunto por receio de conflito dentro do governo	Apontado caminhos para viabilidade da ação
A2 Sec Segurança	Político e cognitivo	Decisão do prefeito	Sensibilizando os demais atores sobre a necessidade da ação	Desmobilizando-se diante dos atores e das dificuldades surgidas	Apontando caminhos para viabilidade da ação
A3 Dir de Planejamento	Político e econômico	Decisão do prefeito	Indicando ajustes necessários à efetivação da ação	Foca na inviabilidade da ação	Mantendo em evidência a necessidade da ação
A4 Dir da Fazenda	Político e econômico	Decisão do prefeito	indicando ajustes e adequação à proposta	Centrar na inviabilidade da ação	Apontando caminhos para viabilidade da ação
A5 Líder do Governo na Câmara de Vereadores	Político	Justificativa frágil	Sensibilizando seus pares quanto a necessidade da ação	Não mobilizar o suficiente	Apresentar argumentos fortes para apresente aos seus pares

**Ação 2.2** – Criar grupo estratégico intersetorial para elaborar plano de fiscalização e criar um plano de manutenção de trânsitos.

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Sec de Segurança	Político e Econômico	Orçamento reduzido	Sensibilizando os demais quanto a prioridade da ação	Utilizando argumentos frágeis e sem dados concretos	Fornecer dados sobre a necessidade e urgência da ação
A2 Sec de Obras	Político e econômico	Orçamento reduzido	Promovendo ajuste orçamentário visando atender a ação	Pormemorizando a importância da ação	Sensibilizar com dados sobre a eficácia da ação
A3 Dir de Trânsito	Político e cognitivo	Resistência dos agentes	Mobilizando seus agentes quanto a importância da ação	Desinteresse na matéria e na mobilização dos agentes	Sensibilizar quanto a importância da ação

**Ação 2.3** – Realizar fiscalizações nos horários e locais onde ocorre o maior índice de acidentes;

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Sec Segurança	Político e econômico	Limites legais e orçamento reduzido	Mobilizando os demais atores para a importância da ação	Deixando de empreender iniciativas	Apontando caminhos para a viabilidade da ação
A2 Dir Trânsito	Político e cognitivo	Limites legais e resistência interna	Sensibilizar os demais atores para a importância da ação	Desmobilizando-se diante dos atores e dificuldades surgidas	Apontando caminhos para a viabilidade da ação
A3 Cmte PM	Cognitivo	Resistência dos subordinados	Conseguindo adesão dos liderados à execução da ação	Desacreditando a iniciativa junto a liderados	Manter o assunto em evidência na mídia.
A4 Superintendente do DMTU	Cognitivo	Resistência dos agentes	Conseguindo adesão dos agentes de trânsito à execução da ação	Desacreditando a iniciativa junto aos agentes	Mantendo-o atualizado sobre a eficácia de ações semelhantes

**Ação 2.4** - Dotar estruturas de fiscalização trânsito com equipamentos modernos.

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Prefeito	Econômico e Político	Impasse diante de outras secretarias	Determinando prioridade da ação	Relevando a importância da ação	Mantendo em evidência a urgência da ação e riscos caso haja postergação
A2 Sec de Segurança	Político e cognitivo	Decisão do Prefeito favorável ou não, dificuldade orçamentária	Sensibilizando demais secretários sobre a urgência da ação	Utilizando argumentos frágeis e sem dados concretos	Fornecer dados sobre a eficácia e urgência da ação
A3 Dir de Planejamento e Gestão	Político e cognitivo	Decisão do Prefeito e pressão de outros secretários	Indicando ajuste orçamentário visando a efetivação da ação	Pormenorizando a importância da ação	Fornecer dados sobre a eficácia e urgência da ação
A4 Dir da Fazenda	Político e econômico	Limites legais de gastos a cumprir, decisão do prefeito	Promovendo ajuste orçamentário visando efetivar a ação	Deixando de empreender iniciativas e ajustes necessários	Sensibilizar com dados sobre a eficácia e a urgência da ação
A5 Líder do Governo na Câmara de Vereadores	Político	Resistência de pares na Câmara de Vereadores	Mobilizando vereadores sobre a necessidade de aprovar ajuste e leis sugeridas	Falta de interesse na matéria e na mobilização de colegas	Sensibilizar com dados sobre a importância e urgência da ação

**Ação 3.1** – Convencer os vereadores da cidade a criar novas rotas de transportes coletivos e regras para coletivos com mais de “dez” anos circularem.

<b>Ator</b>	<b>Recurso que controla</b>	<b>Limitações vulnerabilidades</b>	<b>Como pode contribuir</b>	<b>Como pode prejudicar</b>	<b>Como atuar em relação a esse ator</b>
A1 Prefeito	Econômico e Político	Impasse diante do Lobby contrário a ação	Determinando Prioridade da ação	Relevando a importância da ação	Solicitar que vereadores lancem frente parlamentar cobrando a ação
A2 Sec. de Transportes	Político e cognitivo	Limitações legais	Apresentando argumentos e dados sobre a necessidade da ação	Pormenorizando a importância da ação	Mantendo-o atualizado sobre a eficácia de ações semelhantes
A3 Líder do Governo na Câmara de Vereadores	Político	Resistência de pares na Câmara de Vereadores	Mobilizando vereadores sobre a necessidade de aprovar ajuste e leis sugeridas	Falta de interesse na matéria e na mobilização de colegas	Sensibilizar com dados sobre a importância e urgência da ação

**Ação 3.2** – Abrir licitação pública para as novas rotas de transportes coletivos.

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Prefeito	Econômico e político	Demandas contrárias	Persuadindo atores e demonstrando vontade política	Pormenorizando a importância da ação	Mantendo-o atualizado sobre a eficácia de ações semelhantes
A2 Sec Administração	Político e cognitivo	Limitações legais e decisão favorável ou não do prefeito	Promovendo ajustes necessários visando a efetivação da ação	Centralizando-se em inviabilidade técnicas da ação	Sensibilizar quanto a necessidade de buscar adequação necessárias
A3 Dir de Transporte	Cognitivo	Limitações legais e Lobby das empresas	Reunindo documentação necessária para efetivação da ação	Centralizando-se em inviabilidade técnicas da ação	Mantendo-o atualizado sobre a eficácia de ações semelhantes
A4 Dir de Licitações	Cognitivo	Limitações legais	Realizando o processo de licitação, com apoio do jurídico, em curto prazo	Centralizando-se em inviabilidade legal da ação	Fornecer dados legais para que possa conduzir a documentação sem problemas jurídico.

**Ação 3.3** – Discutir com os proprietários dos transportes coletivo a necessidade da melhoria de suas frotas.

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Prefeito	Econômico e político	Impasse diante a demanda dos vereadores apoiados pela empresas	Sensibilizando os vereadores quanto a necessidade de melhoras dos coletivos junto ao eleitorado	Relevando a importância da ação diante da pressão política	Mantendo em evidência a importância junto ao eleitorado a melhoria dos coletivos
A2 Dir de Transporte	Político e cognitivo	Decisão favorável ou não do prefeito e limitações legais	Sensibilizando os empresários quanto a importância da ação	Utilizando argumentos frágeis e sem dados conclusivo	Fornecer dados sobre a eficácia e importância da ação
A3 Dir de Trânsito	Cognitivo	Decisão do prefeito e limites legais	Assumir o comprometimento com a ação	Desinteresse na matéria e no comprometimento	Fornecer dados sobre a eficácia da ação
A4 Empresários					

**Ação 3.4** – Fiscalizar as empresas de coletivos quanto a disponibilidade de veículos.

Ator	Recurso que controla	Limitações vulnerabilidades	Como pode contribuir	Como pode prejudicar	Como atuar em relação a esse ator
A1 Sec de Segurança	Político e cognitivo	Decisão do Prefeito favorável ou não, dificuldade orçamentária	Sensibilizando demais atores sobre a eficácia da ação	Utilizando argumentos frágeis e sem dados concretos	Fornecer dados sobre a eficácia e urgência da ação
A2 Dir de Trânsito	Político e cognitivo	Limites legais e resistência interna	Sensibilizar o demais agentes para a importância da ação	Desmobilizando-se diante dos agentes e dificuldades surgidas	Apontando caminhos para a viabilidade da ação
A3 Dir de TI	Cognitivo	Limites legais	Garimpar informações das câmeras de monitoramento de trânsito e fazendo estatística da oferta dos coletivos	Pormenorizando a importância da ação	Mantendo em evidência a necessidade desta ação

## PARTE 6 – ANÁLISE DE RISCOS E FRAGILIDADES

### PAINEL 4 - Análise de riscos e fragilidades

PERGUNTAS ORIENTADORAS	ANÁLISE DA EQUIPE
1. As ações propostas para equacionar os Nós Estratégicos podem gerar efeitos indesejáveis?	
2. Existem aspectos técnicos e jurídicos ou políticos nas ações propostas que podem resultar em efeitos negativos? Quais?	Existem ações propostas na área jurídica e técnica que podem resultar em desleixo com a questão fiscal, no descontrole do gasto público e influenciar as relações políticas com outros gestores. A proposta que prevê criar lei permitindo maior volume de gasto na segurança e fixar percentual crescente para ações intersetoriais de educação no trânsito, fiscalização e modernização dos equipamentos dos agentes de trânsito, pode gerar descontentamento nas outras secretarias. Secretários do município podem achar que sua cooperação signifique repasse de responsabilidade para sua equipe, além das normais.
3. Qual o principal ponto fraco do projeto? E o que pode ser feito para prevenir ou corrigir?	
4. De forma geral a equipe avalia ao final que o Plano de Ação é viável e pode efetivamente solucionar o problema escolhido?	

## PARTE 7 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O elevado índice de acidentes com motos em Marabá-PA, afeta de forma mais incisiva as classes subalternas tornando-se um desafio para a gestão de esquerda utilizar estratégias a curto, médio e longo prazo para minimizar esse problema.

Acidentes envolvendo motocicletas lideram os atendimentos de traumatologia nas emergências hospitalares provocando superlotação e elevado ônus aos serviços de saúde. É um problema comum a maioria dos municípios brasileiros e o seu equacionamento será importante não só para Marabá mas poderá ser espelho para outras unidades federativas.

As ocorrências envolvendo o modal lideram e o comportamento do usuário de motocicletas é apontado por especialistas como um dos principais fatores de acidentes. Quase sempre estes acidentes estão relacionados à negligência, imperícia e imprudência do condutor, com o excesso de velocidade, direção sob o efeito de álcool e não uso ou uso inadequado dos itens de segurança como capacete e cinto.

Observamos como problemas causais (Nós estratégicos) a inexistência de ações focadas na educação para o trânsito, ineficiência na fiscalização, má aplicabilidade da lei, ineficiência do transporte público fazendo com que a população prioriza a moto como transporte.

Ao utilizarmos a MEP – Metodologia de Equacionamento de Problemas, algumas ações foram planejadas para desatar esses Nós Estratégicos: A criação de um grupo intersetorial envolvendo vários agentes públicos para unificar ações; Fixação de um percentual anual de recursos para ser aplicado nessas ações; Elaboração de campanhas educativas para serem realizadas nas escolas, nas empresas, nos clubes e nas vias públicas; Criação de grupo estratégico intersetorial para elaborar plano de fiscalização e modernização do trânsito; Sensibilização dos vereadores para criar novas rotas de transportes coletivos e regras para melhoria do serviço, são algumas das estratégias para equacionar o problema com resultados positivos.

A participação de diferentes atores no enfrentamento dos acidentes de trânsito traz a percepção do fato por diversas óticas. A elaboração de projetos em cada setor da administração resultante do planejamento da gestão é uma estratégia para superar os obstáculos e obter resultados satisfatórios, com cooperação, apoio e força.

Por fim, concluímos que o emprego dos instrumentos metodológico-operacionais – MDP (Metodologia de Diagnóstico de Problemas), MEP (Metodologia de Equacionamento de Problemas) e MAP (Metodologia de Análise de Políticas) - foi relevante para o planejamento de ações estratégicas que minimizem os acidentes com motos em Marabá-PA.

## PARTE 8 – REFERÊNCIAS

CAVALCANTI, Paula A.; COSTA, Greiner; DAGNINO, Renato (Orgs.). Gestão Estratégica Pública. São Paulo, SP Campinas, SP; Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

COSTA, Greiner; DAGNINO, Renato (Orgs.). Gestão Estratégica em Políticas Públicas. 2ª ed. Campinas, SP; Alínea, 2014.

<http://www.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/01/interior-do-ceara-tem-mais-de-1-milhao-de-motocicletas.html> visualizado em 29/01/2017

<http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/08/maioria-de-acidentados-com-moto-nao-e-motoboy-diz-estudo-do-hc-sp.html> visualizado em 07/02/2017

<http://www.noticiasdepentecoste.com/2017/02/pentecoste-mpce-expede-recomendacao-que.html?m=1> visualizado em 10/02/2017

<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/mobile/cadernos/cidade/acidentes-com-motos-custaram-r-282-mi-1.1706527> visualizado em 10/03/2017

<http://mobile.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/03/acidentes-com-motos-lideram-atendimentos-no-ijf-no-carnaval.html> visualizado em 10/03/2017

<http://www.noticiasdepentecoste.com/2017/02/pentecoste-mpce-expede-recomendacao-que.html?m=1> visualizado em 10/02/2017