

**UNIVERSIDADE DE CAMPINAS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO
GESTÃO ESTRATÉGICA EM POLÍTICAS PÚBLICAS**

Lorhany Ramos de Almeida
Paulo Amaral

PROBLEMA:

ALTO ÍNDICE DE ACIDENTES COM CICLISTAS

ATOR QUE DECLARA O PROBLEMA:

**SECRETÁRIO(A) MUNICIPAL DE TRÂNSITO E SISTEMA
VIÁRIO DA CIDADE DE TIMÓTEO/MG**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Comissão Avaliadora como exigência parcial para obtenção do certificado de conclusão do curso de Especialização em Gestão Estratégica em Políticas Públicas, pela Universidade Estadual de Campinas.

Monitora: Ana Carolina Guerra

Sumário

1. APRESENTAÇÃO DA SITUAÇÃO PROBLEMA.....	3
2. FLUXOGRAMA	5
3. COMENTÁRIOS ANALÍTICO-CONCEITUAIS SOBRE NÓS EXPLICATIVOS..	6
3.1 Análise dos Nós Estratégicos.....	8
3.2.1 NE1.....	8
3.2.2 NE2.....	9
3.2.3 NE3.....	10
4. ÁRVORE DO PROBLEMA	12
5. PLANO DE AÇÃO	14
6. ANÁLISE DE ATORES	17
7. ANÁLISE DE RISCOS E FRAGILIDADES	25
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

1. APRESENTAÇÃO DA SITUAÇÃO PROBLEMA

Mobilidade urbana tem sido um tema amplamente divulgado e discutido nos últimos anos, mas ainda sim, sua importância é desconhecida por muitos.

O crescimento do nosso país nos últimos anos, com maior distribuição de renda, permitiu o acesso a bens outrora considerados sonhos, tornando-os realidades para muitos brasileiros e brasileiras. Prova disso foi o crescimento da frota de veículos por todo o país.

No entanto, a verdade é que nossas cidades não estavam preparadas para absorver este crescimento. O que aconteceu, foi um verdadeiro "boom", em que, cada vez mais brasileiros puderam adquirir carros e motos, utilizando-os como meio de transporte diariamente, por vias completamente obsoletas, sem que pudesse dar vazão ao fluxo cada vez mais intenso, transformando o trânsito em muitas cidades em um verdadeiro caos.

Some-se a isso um transporte coletivo urbano ineficiente, de alto custo, sem qualquer conforto, e por vezes sem respeito aos seus usuários, transformando a vida de quem os utiliza em um verdadeiro "martírio".

Neste contexto, impulsionado também pelo alto custo de combustíveis não renováveis, e uma tentativa de conscientização de meios de transporte ambientalmente corretos e não poluidores, vemos uma, ainda que tímida, tentativa de crescimento da utilização das bicicletas como meio de transporte.

No entanto, assim como não estavam preparadas para os carros, nossas cidades também não estão preparadas para as bicicletas, e, infelizmente, por vezes o aumento na utilização deste meio de transporte vem acompanhada de um aumento no número de acidentes envolvendo ciclistas.

Ora, de fato considerando todos os usuários envolvidos no trânsito, temos os pedestres e ciclistas em uma situação de maior vulnerabilidade, sobretudo em relação aos usuários de motocicletas e automóveis.

No ranking mundial de lesão pelo meio de transporte, os brasileiros ocupam o 5º lugar. Nos dias de hoje, somos o quarto maior fabricante de bicicletas no mundo,

responsáveis pela 6ª maior frota mundial¹. No entanto, ficamos muito atrás no quesito de ciclo faixas: são apenas 3 mil km de infraestrutura própria para ciclovias, segundo a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Deste modo, ainda que as vantagens na utilização da bicicleta sejam imensuráveis (não poluente, saudável, ocupa menos espaço no trânsito, mais barato, etc.), não podemos permitir o crescimento de sua utilização venha acompanhada de um alto índice de acidentes.

Ainda, convém destacar que tais acidentes desencadeiam uma série de consequências de ordem pública, como alterações no trânsito, aumento do atendimento nos hospitais, principalmente relacionados à traumas ortopédicos², além, claro, de poder causar a morte e/ou incapacidade do ciclista.

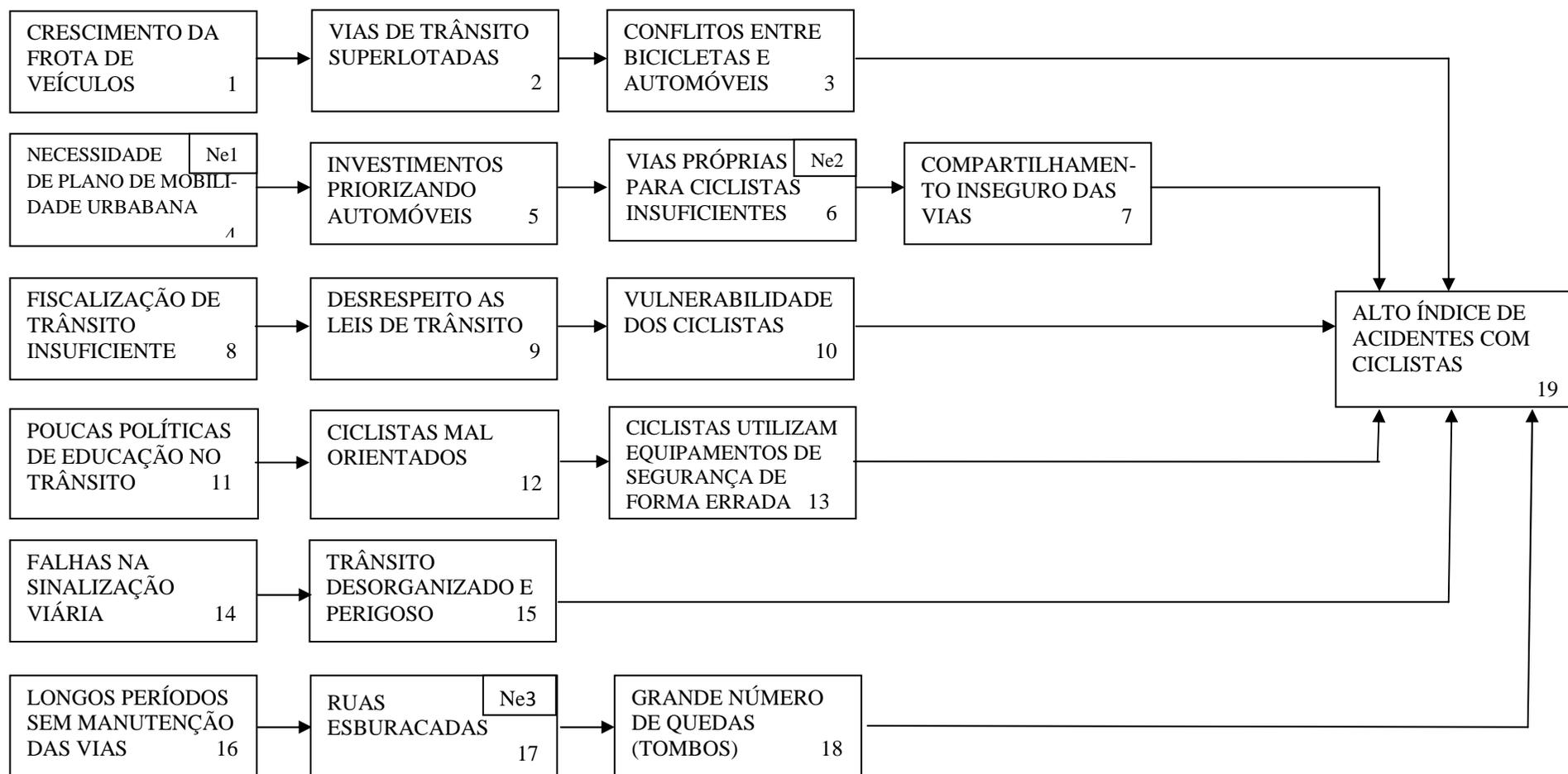
Sendo assim, a identificação do problema, suas causas, e apontamento das possíveis soluções é de suma importância para o Município. Não se pode deixar que o medo de acidentes impeça a utilização deste importante meio de transporte, ou que seu uso traga mais prejuízos (no trânsito, na saúde dos ciclistas, nos atendimentos de saúde, etc.) que benefícios.

¹ Conheça os maiores obstáculos dos ciclistas na ruas - <<
http://www.pernambuco.com/app/noticia/bikepe/45,35,46,75/2013/10/10/interna_bikepe,467176/conheca-os-maiores-obstaculos-dos-ciclistas-na-ruas.shtml>> Consulta 19/09/2015

² Acidentes com ciclistas em Curitiba custaram R\$ 282.000,00 em 2014. <<
<http://irevirdebike.com.br/acidentes-com-ciclistas-em-curitiba-custaram-r-282-milhoes-em-2014/>>>

2. FLUXOGRAMA

Ator que declara o problema:
Secretário Municipal de Trânsito e Sistema Viário
da cidade de Timóteo/MG



3. COMENTÁRIOS ANALÍTICO-CONCEITUAIS SOBRE NÓS EXPLICATIVOS

A metodologia de diagnóstico de problemas - MDP, é um sistema de análise que permite buscar solução para um problema detectado, formado por uma cadeia causal. O diagnóstico do problema desencadeará nas causas, ou eventos que levaram àquele problema.

A cadeia causal do problema pode ser subdividida em eventos. Esses eventos podem ser chamadas de “nós causais”. Para se formar uma cadeia causal, precisamos caracterizar qual foi a causa desse evento e descrevê-lo. É preciso estar certo de que essa causa, leva a outras, que chegarão ao problema principal. Após diagnosticar os problemas através de uma cadeia causal, busca-se, sua equacionalização. Dentro da análise, percebe-se que a existência de alguns nós, cuja resolução, por si só, aproxima do equacionamento total do problema. A esse evento ou, nó, dá-se o nome de nó estratégico ou nó crítico. Caracterizados os nós críticos, que poderão ser um ou mais eventos, estaremos chegando cada vez mais perto do diagnóstico causal do problema.

Não obstante a nossa possibilidade de dirigir imediatamente aos nós críticos, que poderiam resolver nosso problema mais agudo num menor espaço de tempo, é necessário que façamos um estudo profundo, passo a passo sobre nossa cadeia causal. Ou seja, a seqüência de eventos foi verdadeiramente o que levou a causa do problema declarado? O problema declarado é por que teve aquela seqüência ou aquele evento? Após estudado, cada um deles, dentro da cadeia causal, poderemos elencar esses nós críticos, que ao resolvê-los, poderão, adiantar a solução do problema declarado. São nós estratégicos porque resolvendo-os, estaremos praticamente sanando o problema declarado.

Eles têm como característica a solução de alguns pontos específicos, aos quais foram analisados pela equipe da prefeitura, que, dando conta de solucioná-los, estaremos avançando rápido para a solução final do problema. Porém, a escolha dos nós estratégicos está condicionado a três fatores fundamentais: o ator que anuncia tem controle sobre ele, não causa desgaste político, estará resolvendo o problema com grande visibilidade a baixo custo.

O Secretário Municipal de Trânsito e Sistema Viário da cidade de Timóteo/MG, ao declarar pra equipe da prefeitura "o alto índice de acidentes com ciclistas" ele declarou um problema da sua gestão que precisa de solução. E para encontrar a solução, precisa-se chegar à causa ou, à cadeia causal do problema.

Foram elencados os seguintes eventos causadores do “ALTO ÍNDICE DE ACIDENTES COM CICLISTAS”:

1. Crescimento da frota de veículos;
2. Vias de trânsito superlotadas;
3. Conflitos entre bicicletas e automóveis;
4. Necessidade de plano de mobilidade urbana;
5. Investimentos priorizam automóveis
6. Vias próprias para ciclistas insuficientes;
7. Compartilhamento inseguro das vias;
8. Fiscalização de trânsito insuficiente;
9. Desrespeito as leis de trânsito;
10. Vulnerabilidade dos ciclistas;
11. Poucas políticas de educação para o trânsito;
12. Ciclistas mal orientados;
13. Ciclistas utilizam equipamentos de segurança errado;
14. Falhas na sinalização viária;
15. Trânsito desorganizado e perigoso;
16. Longos períodos sem manutenção das vias;
17. Ruas esburacadas;
18. Grande número de quedas (tombos).

3.1 Análise dos Nós Estratégicos

Dos dezoito nós explicativos da nossa cadeia causal, foram elencados três nós estratégicos, (nós críticos), sendo: Ne4 – Inexistência de um plano de mobilidade urbana; Ne6 - Vias próprias para ciclistas insuficientes; e Ne17 – Ruas esburacadas. Deste modo, os três nós estratégicos escolhidos estão dentro da governabilidade do(a) Secretário Municipal de Trânsito e Sistema Viário de Timóteo, e sua solução traria grandes impactos positivos no equacionamento geral do problema, sem trazer desgaste político para a gestão.

3.2.1 NE1

Nc1 >Ne4 – Necessidade de Plano de mobilidade urbana:

A mobilidade urbana se apresenta como um desafio não só nos centros urbanos do Brasil, mas também nas grandes metrópoles do mundo. O notório inchaço urbano obriga com urgência a harmonia e agilidade o deslocamento de bens e pessoas com eficiência, conforto e segurança além de mitigar os impactos ambientais, visuais e de poluição sonora e atmosférica, ressaltando também modelos de minimização da exclusão social.

Por isso este foi o primeiro problema detectado pelo grupo. A ausência de um plano de mobilidade urbana, dificulta qualquer outra intervenção física que possa melhorar a segurança e evitar acidentes envolvendo ciclistas e pedestres. A construção de um plano de mobilidade urbana englobará todas as alternativas possíveis para melhoria do transporte, trânsito e meio ambiente na cidade, aumentando a segurança e facilitando o tráfego de todos os seus usuários.

As cidades crescem sem uma proposta de urbanismo que pudesse sustentar o aumento da quantidade de veículos na cidade. Nossa cidade já possui uma tradição do uso da bicicleta como um transporte rápido fácil, barato com baixo impacto ambiental e acessível pelo baixo custo de manutenção, favorecido ainda por uma topografia plana, tornando ainda mais fácil a locomoção por meio deste transporte.

Para solução de tal problema, necessário que o Executivo Municipal elabore e proponha a Lei que trata do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, abarcando os problemas e propondo formas de mitigação e melhorias no trânsito local.

Para tanto, afirmar a necessidade urgente de se iniciar as discussões de formulação do Plano de Mobilidade Urbana, que, após discussões iniciais da equipe técnica do município, deverá avançar para a discussão com a comunidade, abarcando o maior numero de atores sociais, dos mais diversos segmentos, com o desafio de apresentar soluções para o transito local, priorizando o sistema intermodal, e os meios de transporte limpos, e econômicos.

3.2.2 NE2

Ne2>Ne6 - Vias próprias para ciclistas insuficientes:

As cidades foram se desenvolvendo ao longo do tempo sem um projeto que pensasse o trânsito, ou para que este fosse intermodal, comportando os diversos tipos de veículos, sendo eles automotores, de tração animal, ou humana, como as bicicletas.

No entanto, as cidades não comportam mais esse formato. É preciso repensá-las para que, comporte de forma organizada e segura, e em vias específicas, toda essa diversidade de meios de transportes.

Observa-se nos últimos anos uma crescente necessidade dos municípios brasileiros em incentivar meios de transporte alternativos a fim de evitar o volume excessivo de veículos no trânsito, facilitando a mobilidade urbana sustentável.

No entanto, no Brasil, a utilização da bicicleta como meio de transporte é bastante influenciada negativamente pela falta de segurança e principalmente por padrões culturais e comportamentais, além de, ainda hoje, o automóvel ser um símbolo de status e liberdade.

Neste sentido, a Ciclovia é uma, dentre as possíveis opções técnicas de segurança de trânsito para melhoria da vida do ciclista. Além de manter uma população mais saudável e diminuir a poluição e os congestionamentos das grandes metrópoles. Outros dados chamam a atenção para os diferentes benefícios do uso da bicicleta como transporte diário. Segundo um estudo realizado em Nova Iorque³, as vendas das lojas de rua aumentaram em até 49% após a construção de ciclovias. O estudo argumenta que

³ Incentivo ao uso da bicicleta: uma tendência mundial - <<<http://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/incentivo-ao-uso-da-bicicleta-uma-tendencia-mundial/>>> Consulta em 19/09/2015

um ciclista tem menos barreiras para entrar numa loja local que, ao contrário do carro, é mais fácil encontrar um ponto para prender a bicicleta.

A cidade de São Paulo, por exemplo, possui um projeto audacioso: criar 400 km de ciclovias na capital paulista até o final de 2015, inaugurando um trecho de rotas cicloviárias por semana, o que, segundo pesquisa realizada, já vem dando resultados, uma vez que, proporcionalmente ao uso de bicicletas, mortes de ciclistas já diminuíram 10% em São Paulo⁴.

Deste modo, a construção de vias específicas para os ciclistas, como as ciclovias, são de fundamental importância para tornar a utilização da bicicleta mais segura, reduzindo o índice de acidentes com seus usuários.

3.2.3 NE3

Ne3>Ne17 - Ruas esburacadas:

Não bastasse a falta de vias específicas, sinalização e desrespeito por parte dos condutores de veículos automotores, os ciclistas encontram mais um desafio ao tentar se desviar de buracos nas vias. Agravante ainda maior, para aqueles ciclistas que pedalam durante a noite.

Além de prestar atenção no trânsito que em muitas cidades brasileiras tem estado cada vez mais caótico, os ciclistas devem manter-se em estado de alerta quanto à estrutura física da via na qual se locomovem.

O que deveria ser assegurado pela administração pública, é muitas vezes negligenciado, como se pode observar no caso da manutenção das vias públicas.

A administração pública é, pois, a responsável pela manutenção, conservação e fiscalização das condições das vias municipais, de forma a garantir a segurança e integridade física da população ou, ao menos, na sinalização, alertando a existência de irregularidades evitando, assim, acidentes.

⁴Redução no índice de mortes em acidentes com bicicletas - << <http://vadebike.org/2015/05/aumento-mortes-ciclistas-34-2014-sao-paulo-ciclovias/>>> Consulta em 19/09/2015

No mesmo sentido, os ensinamentos de Yussef Cahali⁵:

“A conservação e fiscalização das ruas, estradas, rodovias e logradouros públicos inserem-se no âmbito dos deveres jurídicos da Administração razoavelmente exigíveis, cumprindo-lhe proporcionar as necessárias condições de segurança e incolumidade às pessoas e aos veículos que transitam pelas mesmas; a omissão no cumprimento desse dever jurídico, quando razoavelmente exigível, e identificada como causa do evento danoso sofrido pelo particular, induz, em princípio, a responsabilidade indenizatória do Estado.”

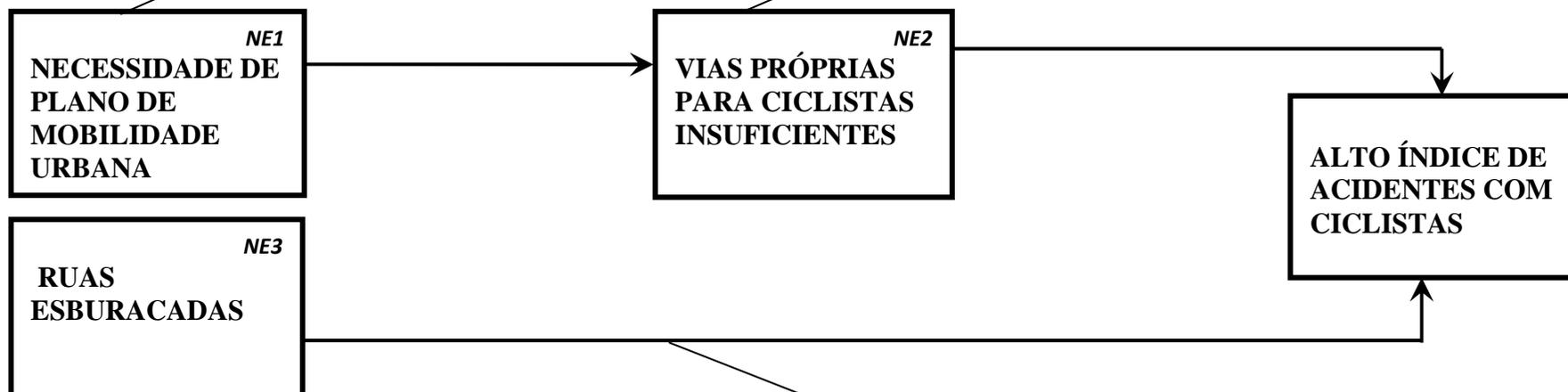
A má conservação das vias urbanas, é então, um risco muito grande para a prática do ciclismo nesses locais. Mesmo aqueles considerados pequenos, os buracos em geral quando presentes na pista podem vir a desestabilizar as bicicletas e derrubar os seus condutores. Nos dias de chuva, eles representam um risco ainda mais, pois normalmente ficam encobertos pela água da chuva dificultando a sua visibilidade por parte dos ciclistas.

⁵ CAHALI, Yussef Said. Responsabilidade Civil do Estado. 1996, p. 300

4. ÁRVORE DO PROBLEMA

Ações	Resultado das ações
1 - Nomear comissão para elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. 2 - Elaborar um plano emergencial com ações corretivas no sistema de trânsito, com participação da sociedade civil organizada.	1 - Aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana 2 - Captação de recursos junto aos Governos Federal e Estadual para realização das obras. 3 - Envolvimento da comunidade no processo decisório.

Ações	Resultado das ações
1 - Elaborar estudo emergencial com levantamento das vias estratégicas que necessitam de ciclovias, ciclofaixas, etc. 2 - Reduzir o fluxo de veículos automotores	1 - Abertura de espaço para demarcação de ciclovias, ciclofaixas e ordenação do fluxo de veículos; 2 - Redução no fluxo de veículos em circulação. 3 - Tornar as vias mais seguras para ciclistas.



Ações	Resultado das ações
1 - Elaborar estudo emergencial das vias com maior fluxo de ciclistas e maior demanda de "Operação Tapa-Buracos". 2 - Execução da operação Tapa-Buracos.	1 - Nivelamento das vias. 2 - Redução/término dos buracos nas vias públicas da cidade. 3 - Vias mais seguras para ciclistas.

3.1. PAINEL 1 - Árvore de problemas

Nó Estratégico	Ações	Resultado das ações
NE 1 – Necessidade de Plano de mobilidade urbana	1 – Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. 2 - Elaborar um plano emergencial com ações corretivas no sistema de trânsito, com participação da sociedade civil organizada.	1 - Aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana 2 - Captação de recursos junto aos Governos Federal e Estadual para realização das obras. 3 - Envolvimento e participação da comunidade no processo decisório.
NE 2 – Vias próprias para ciclistas insuficientes	1 - Elaborar estudo emergencial com levantamento das vias estratégicas que necessitam de ciclovias, ciclofaixas, etc. 2 - Reduzir o fluxo de veículos automotores	1 - Abertura de espaço para demarcação de ciclovias, ciclofaixas e ordenação do fluxo de veículos; 2 - Redução do fluxo de veículos em circulação. 3 - Vias mais seguras para ciclistas.
NE 3 – Ruas esburacadas	1- Elaborar estudo emergencial das vias com maior fluxo de ciclistas e maior demanda de "Operação Tapa-Buracos". 2 – Execução da operação Tapa-Buracos.	1 - Nivelamento das vias. 2 - Redução/término dos buracos nas vias públicas da cidade. 3 - Vias mais seguras para ciclistas.

5. PLANO DE AÇÃO

PAINEL 2.1

NE 1 – Falta de Plano de mobilidade urbana

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos (dias)	Responsável
1.1 - Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.	1.1.1 - Selecionar equipe de governo para fazer parte da comissão. 1.1. 2 - Expedir o Decreto/Portaria de nomeação da comissão. 1.1.3- Construir o plano de Mobilidade Urbana.	a) Funcionários capacitados para integrar a comissão; b) Local para reuniões de trabalho. c) Calendário de trabalho.	360 dias	-Prefeito Municipal; -Procuradoria Geral do Município; -Secretaria de Governo; -Secretaria de planejamento urbano.
1.2 - Elaborar plano emergencial com ações corretivas no sistema de trânsito, com participação da sociedade civil organizada.	1.2. 1 - Acionar equipe técnica da Secretaria Municipal responsável pelo trânsito e sistema viário; 1.2. 2 - Alocar recursos financeiros para execução do plano; 1.2.3 - Realizar uma assembléia geral com os diversos setores da sociedade organizada para sugerir propostas no plano.	a) Equipe técnica da Secretaria de trânsito e sistema viário; b) Equipe de captação de recursos; c) Assessoria de Comunicação; d) Recursos para divulgação; e) Equipe de mobilização.	90 dias	-Prefeito Municipal -Secretaria de Trânsito e Sistema Viário; -Secretaria de Governo.

PAINEL 2.2

NE 2 – Vias próprias para ciclistas insuficientes

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
2.1 - Elaborar estudo emergencial com levantamento das vias estratégicas que necessitam de ciclovias, ciclofaixas, etc.	2.1.1 - Acionar a equipe técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Sistema Viário; 2.1.2 – Projetar adaptação das ciclovias e ciclofaixas.	a) Equipe técnica da Secretaria de trânsito; b) Equipe de planejamento urbano e projetos.	90 dias	- Secretaria de Trânsito e Sistema Viário; - Secretaria de planejamento urbano.
2.2 - Reduzir o fluxo de veículos automotores	2.2.1 - Elaborar estudo detalhado para realização do rodízio de automóveis por placas; 2.2.2 - Regulamentar legalmente a medida (Projeto de Lei - Rodízio de automóveis); 2.2.3 – Regulamentar o tráfego de veículos de carga na área central.	a) Equipe técnica da prefeitura; b) Levantamento da quantidade de automóveis da cidade; c) Aprovação de leis municipais; d) Demarcação e sinalização de vias; e) Ampla divulgação nos meios de comunicação.	180 dias	-Prefeito Municipal -Secretaria de Trânsito e Sistema Viário; -Secretaria de Governo; -Secretaria de comunicação; -Procuradoria Geral do Município.

PAINEL 2.3

NE 3 – Ruas esburacadas

Ação	Tarefas	Recursos Necessários	Prazos	Responsável
3.1 - Elaborar estudo emergencial das vias com maior fluxo de ciclistas e maior demanda pra "Operação Tapa-Buracos".	3.1.1 - Acionar a equipe técnica da Secretaria Municipal de Trânsito e Sistema Viário; 3.1.2- Elaborar orçamento de obras. 3.1.3- Liberar junto ao conselho de transporte e trânsito os recursos para aplicação no plano emergencial.	a) Engenheiros da Secretaria de Obras e da Secretaria de Trânsito e Sistema Viário; b) Equipe de captação de recursos. c) Aprovação da liberação da verba pelo conselho.	75 dias.	-Secretário de Trânsito e Sistema Viário; -Secretário de Obras; -Secretário de administração e finanças. -Secretario de governo.
3.2 – Executar a “Operação Tapa-buracos”	3.2.1- Corrigir pavimento de bloquetes e paralelepípedos nas vias; 3.2.2 – Corrigir vias de pavimento asfáltico; 3.2.3 – Patrolar e encascalhar ruas e avenidas sem pavimentação.	a) Fechamento de ruas; b) Mudança de fluxo no trânsito; c) Equipamentos e mão de obra qualificada para correções de buracos; d) Equipamentos e mão de obra qualificada para nivelamento e compactação de ruas; e) Escória tratada e silte.	360 dias.	-Secretario de Trânsito e Sistema Viário -Secretario de Obras.

6. ANÁLISE DE ATORES

PAINEL 3.1

Ação 1.1 Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeito Municipal	Poder ordenador de despesas e de nomear e exonerar qualquer cargo dentro da administração executiva municipal.	Não tem governança sobre os conselheiros representantes da sociedade civil e sobre os recursos destinados ao conselho.	Utilizar de seu poder de regulamentar para nomeação da comissão para a elaboração do Plano, além de possuir gestão sobre os equipamentos e pessoal da administração.	Mantendo-se inerte. Não utilizar o poder conferido para resolução do problema. Não utilizar sua influência política para buscar recursos financeiros.	Insistindo e cobrando que ele tome as atitudes de sua competência, conscientizando-o da importância dessas ações.
Procuradoria Geral do Município.	Fiscalizar e ordenar junto com o prefeito projetos de leis à câmara municipal e influencia sobre o conselho municipal de trânsito, transporte e tráfego. Todo o	Equipe insuficiente, pouca influência nas decisões da Câmara Municipal em relação à matéria, durante a tramitação do plano.	Providenciar a minuta da portaria de nomeação da comissão	Manter-se inerte na mobilização e não assessorar a comissão, criando conflitos com a mesma.	Demandando o que for de sua alçada e provocando para acompanhar o cumprimento das tarefas de competência de cada ator.

	arcabolo jurídico do município.				
Secretaria de Governo	Conselhos e mobilizações. Assessoramento ao prefeito e interlocução com as demais secretarias, bem como relação com os poderes executivos e legislativo e popular.	Baixa dotação orçamentária, altas demandas de agenda.	Dialogar com os movimentos organizados. Dialogando com os conselhos. Selecionando os servidores com perfil e acompanhando os trabalhos da comissão.	Não utilizar seus atributos para o convencimento dos atores que lidera. Direcionar os servidores de maneira errada, ao conduzir a comissão.	Acompanhar a atuação de fiscalização dos trabalhos da comissão
Secretaria de planejamento urbano	Conhecimento técnico, territorial, ambiental patrimonial, arquitetônico e cultural. Conhecer as características vocacionais e demandas da cidade.	Pouco poder político, e de definição com relação aos atritos gerados nas questões transversais, e com as demais secretarias, dentro do possível e do necessário .	Informar dados técnicos, qualitativos e quantitativos do município. Pontos fortes e fracos da cidade. Previsões vocacionais da cidade, e demandas urbanas.	Se omitir em emitir pareceres e se furtar ao debate das ações em seus devidos setores	Colocar sobre seu controle a Coordenação do projeto de mobilidade urbana.

PAINEL 3.2

Ação 1.2- Elaborar plano emergencial com ações corretivas no sistema de trânsito, com participação da sociedade civil organizada.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Trânsito e Sistema Viário	Pessoal, técnico, equipamentos e de fiscalização e políticos.	Orçamento financeiro, equipe insuficiente.	Equipe técnica para elaboração do plano emergencial.	Acatar um plano, que não dialoga com a equipe de Planejamento Urbano.	Ouvir seu detalhamento do plano emergencial a fim de garantir o melhor trabalho possível.
Secretaria de governo	Pessoal para mobilização e realização de reuniões.	Equipe insuficiente, orçamento financeiro baixo.	Mobilização da sociedade civil organizada, para que participe, acompanhando e propondo as ações do plano emergencial	Ignorar determinados atores da sociedade civil, limitando a participação popular.	Garantir que a mobilização abranja os mais diferentes setores da sociedade, contemplando todas as classes e recortes sociais
Prefeito Municipal	Políticos para convencimento e mobilização, Financeiros, para a infra-estrutura necessária e administrativos, coordenando e convocando toda a equipe de governo.	Muito suscetível a questões individuais.	Interferir pouco em questões técnicas.	Desempoderando sua equipe técnica.	Envolver a ele somente nos conflitos de decisão política.

PAINEL 3.3

Ação 2.1- Elaboração e execução de estudo emergencial com levantamento das vias estratégicas que necessitam de ciclovias, ciclo faixas, etc.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeito Municipal	Políticos, financeiros e administrativos.	Conhecer empírico sobre a matéria e; Estar exposto à pressão dos comerciantes locais com demandas individuais.	Acompanhar o trabalho da equipe técnica especializada na elaboração do estudo e convencimento público da sua importância.	Ignorar suas limitações, com propostas inócuas; Desconsiderar importância do diálogo com os comerciantes e populares.	Manter uma boa assessoria para sua orientação, e viabilizar o possível.
Secretaria de Trânsito e Sistema Viário	Pessoal, técnico, equipamentos, de fiscalização e financeiros.	Equipe insuficiente; recursos financeiros; e desgaste com lojistas das áreas afetadas	Desenvolver um bom trabalho com a equipe técnica, fazendo o levantamento das vias estratégicas capazes de aperfeiçoar o trânsito e garantir maior segurança para os ciclistas, com sinalização adequada das mudanças	Elaborar um plano emergencial que não corresponda às necessidades da cidade, deixando de observar aspectos técnicos e sociais	Acompanhar o desenvolvimento do trabalho, motivando a equipe para o melhor trabalho possível, mantendo o foco nas mudanças necessárias.

PAINEL 3.4

Ação 2.2 – Redução do fluxo de veículos automotores, através da rotatividade de veículos por placas

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Trânsito e Sistema Viário;	Pessoal, técnico, equipamentos, de fiscalização e financeiros.	Dificuldade da equipe em elaborar a proposta do rodízio, considerando a quantidade de veículos que trafegam diariamente, e os números finais da placas dos veículos, além da adaptação dos motoristas à rotina de rodízios.	Contratação de consultoria qualificada. Formar parceria com universidade para execução de estudo e pesquisa de campo.	Desconsiderar aspectos técnicos, fluxo diário de veículos por via, etc., na elaboração da proposta, e promoção exagerada de fiscalização durante o período de adaptação	Motivar e acompanhar a equipe, para que desempenhe bem a tarefa. Auxiliar a comunicação para divulgação das alterações previstas.
Procuradoria Geral do Município	Conhecer a legalidade nos trâmites das mudanças.	Dialogar com medidas antipáticas. Aprovar de projeto de lei.	Pesquisar e informar a implantação em outros locais. Definir instrumento normativo adequado, considerando a legislação local, estadual e federal.	Iguinar o necessário convencimento do parlamento local. argumentar equivocadamente sobre o que fundamentará o rodízio de veículos.	Proporcionar a liberdade de que necessita para fundamentar e embasar juridicamente a proposta

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Governo	Pessoal para mobilização e realização de reuniões. Capacidade de comunicação com o público.	Desgastar-se junto à Câmara Municipal. Antipatia do comércio local. Equipe insuficiente, orçamento financeiro baixo.	Garantir junto à Câmara Municipal aprovação da Lei necessária à regulamentação do rodízio.	Dificuldade no trâmite com a Câmara e diálogo com os vereadores tanto da base governista, quanto da oposição	Convencer a população e os atores políticos e empresariais.

PAINEL 3.5

Ação 3.1- Elaboração e execução de estudo emergencial das vias com maior fluxo de ciclistas e maior demanda de "Operação Tapa-Buracos".

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Prefeito Municipal;	Financeiros e administrativos e políticos	Baixo conhecimento técnico sobre a matéria e escassez de recursos financeiros	Acompanhando o trabalho da equipe técnica especializada na elaboração do estudo e viabilizando a liberação do Fundo Municipal de Transportes e trânsito.	Ignorar seu desconhecimento da matéria, insistindo em propostas inócuas, ineficazes. Não utilizar do poder político para o convencimento dos atores.	Manter uma boa assessoria para sua orientação
Secretário de Trânsito e Sistema Viário	Pessoal, técnico, equipamentos, de fiscalização e financeiros.	Equipe insuficiente e falta de recursos financeiros	Desenvolver um bom trabalho com a equipe técnica, fazendo o levantamento das vias estratégicas capazes de otimizar o trânsito e garantir menor tumulto na execução do plano.	Elaborar um plano emergencial que não corresponda às necessidades da cidade, deixando de observar aspectos técnicos e sociais	Acompanhar o desenvolvimento do trabalho, motivando a equipe para o melhor trabalho possível mantendo o foco nas mudanças necessárias

PAINEL 3.6

Ação 3.2 – Execução da “Operação Tapa-buracos”.

Ator	Recursos que controla	Limitações/ Vulnerabilidades	Como pode contribuir?	Como pode prejudicar?	Como atuar em relação a este Ator?
Secretaria de Transito e Sistema Viário	Fiscalizar e coordenar o trânsito e o transporte. Total controle, com poder de polícia no transporte e trânsito.	Equipe insuficiente para realização das ações de controle e fiscalização das vias prioritárias e intervenções no trânsito em horário comercial.	Elaboração do projeto de priorização das vias, priorizar as obras de intervenção fora do horário comercial. Solicitar ajuda da polícia militar.	Deixar de considerar determinadas áreas da cidade na elaboração da proposta de priorização. Enfrentar sozinho o problema.	Acompanhamento de seu trabalho, a fim de garantir que não desconsidere nenhuma área da cidade, garantindo ainda, a priorização das vias com maior fluxo de ciclistas
Secretaria de Obras	Capacidade de contratação de serviços, Pessoal capacitado tecnicamente e equipamentos.	Recursos financeiros insuficientes, impacto das obras na comunidade (barulho, poeira, etc.) equipe insuficiente, demanda de rotina.	Executar as obras do projeto e Sistema Viário. Reduzir o impacto negativo à população nas áreas de ações. Fiscalizar técnica e administrativamente as obras. Disponibilizar equipamentos na execução do plano emergencial.	Não priorizar o serviço e/ou, executar mal o projeto, não respeitar prazos ou padrões de qualidade Permitir executar obras de má qualidade, e não atender às necessidade do projeto.	Redimensionar sua agenda para disponibilizar acompanhamento do plano de emergência. Proporcionar os recursos financeiros, de pessoal, e material para execução das obras. Propagar bem as melhorias que virão com as obras.

7. ANÁLISE DE RISCOS E FRAGILIDADES

PAINEL 4

Perguntas orientadoras:	Análise da equipe
É possível executar a proposta de resolução do problema?	Sim, é possível. Ainda que entre os nós explicativos envolvam atores diversos, os nós críticos, ou nós estratégicos, estão no campo da governabilidade do ator que declara o problema, o que lhe dá margem considerável de possibilidades de resolver os nós críticos, pode-se alcançar o equacionamento do problema, mitigando seus danos.
Existe disposição política do Governo?	Sim. Considerando que o ator que declara o problema é o Secretário da pasta de transporte e trânsito, a solução técnica, ganha a disposição política do prefeito municipal para a resolução do problema, contagiando os demais atores. Assim sendo, será capaz de priorizar o tema, direcionando os recursos necessários para sua resolução.
Existem recursos financeiros para execução das propostas?	Em parte. Para algumas ações emergenciais pode-se utilizar os recursos próprios do município e/ou do fundo de transportes e trânsito. Para além, a partir da construção do Plano de Mobilidade Urbana, será possível a captação de recursos estaduais e federais, para garantir a execução de todas as tarefas necessárias.
O tempo de execução é viável, em relação ao período de mandato do ator que declara o problema?	Em parte. A maioria das ações, principalmente dos nós críticos, podem ser executadas em caráter emergencial, com prazos de até 360 dias(um ano), ainda dentro do mandato. No entanto, algumas ações mais estruturantes, e de conscientização da população são de aplicação e resultados a médio e longo prazo, o que poderá exceder o mandato do Prefeito(a).

Haverá desgaste político do governo para resolução do problema?

Como a maioria das ações, poderá sim haver desgastes. Tanto nas mudanças que serão realizadas diretamente no trânsito, como alterações nas vias para construção de ciclovias/ciclofaixas, rodízio de veículos, etc. Além do desgaste com a Câmara Municipal, responsável pela aprovação de algumas propostas, e que podem desagradar alguns parlamentares, até mesmo o desgaste com relação à comunidade como um todo, durante a realização das obras estruturantes que poderão gerar transtornos como barulho, poeira, retenção do trânsito em alguns momentos, etc. No entanto, após realização das intervenções, e obras, a população sentirá seus efeitos positivos, passando a admirar e elogiar tais ações.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A necessidade de se discutir o tema de Mobilidade Urbana é praticamente unânime em todos os meios. O aumento da frota de veículos automóveis e motocicletas, um transporte coletivo público que não atende as necessidades da população, nem em preço, nem em qualidade, o despreparo das cidades para suportar a atual demanda em suas vias, são problemas reais, presentes em diversas cidades brasileiras.

Para superar tais obstáculos, é necessário construir e viabilizar mecanismos que otimizem nossas vias, melhorando o tráfego e harmonizando os diversos usuários, favorecendo o transporte intermodal, agregando mais de um meio de transporte, para que as pessoas se desloquem com o menor custo e maior eficiência.

No entanto, o problema abordado no presente trabalho apresenta o contrário. Na busca por meios de transporte alternativos, tanto no sentido de fugir do trânsito caótico, quanto no sentido de se preservar o meio ambiente, a bicicleta se apresenta como meio de transporte eficaz, barato, limpo e de fácil utilização por qualquer pessoa, trazendo benefícios, inclusive, com relação à saúde.

Entretanto, a estrutura das cidades, quanto seus usuários (motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres) não estão preparados para absorver a demanda de uso de bicicletas, o que gera o problema abordado, qual seja, o alto índice de acidentes com bicicletas.

Dentre suas causas, existem tanto as de caráter estrutural (vias próprias para ciclistas insuficientes, ruas esburacadas), quanto institucional (ausência de Plano de Mobilidade Urbana), até mesmo os de caráter subjetivo (falta de conscientização dos usuários), gerando a demanda de educação e conscientização para o trânsito.

Assim sendo, tendo como declarante do problema, o secretário de trânsito e sistema viário, este é quem possui maior governabilidade no governo da prefeitura de Timóteo, para viabilizar as ações corretivas e mitigadoras que irão acabar ou reduzir o problema, com baixo desgaste político, mas que demandará atuação conjunta de várias esferas de governo, comunidade e apoio financeiro do Estado e da União, haja vista o alto custo de determinadas ações.

Neste caso, juntando a vontade política, do prefeito municipal, com o trabalho em equipe da sociedade e governo, o índice de acidentes com bicicletas poderá ser significativamente reduzido, criando, inclusive, uma sensação de segurança, que poderá favorecer o aumento do uso das bicicletas como meio de transporte, desafogando o trânsito de veículos e ainda reduzindo o impacto ao meio ambiente gerado pela queima de combustíveis fósseis, e emissão de CO² de carros, motos, ônibus, melhorando o conforto térmico nas cidades, através da arborização urbana e a redução da impermeabilização de solos, dentre outros benefícios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

CAHALI, Yussef Said. Responsabilidade Civil do Estado. 1996, p. 300

DAGNINO, Renato. A Capacitação de Gestores Públicos: Uma aproximação ao problema sob a ótica da Administração Política. Revista Brasileira de Administração Política. Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia. Vol 6, 1 de abril de 2013.

Ir e Vir de Bike, Acidentes com ciclistas em Curitiba custaram R\$ 282.000,00 em 2014. Disponível em: << <http://irevirdebike.com.br/acidentes-com-ciclistas-em-curitiba-custaram-r-282-milhoes-em-2014/>>> Acesso em 05/011/2015

Interna Bike, Conheça os maiores obstáculos dos ciclistas na ruas. Disponível em: << http://www.pernambuco.com/app/noticia/bikepe/45,35,46,75/2013/10/10/interna_bikepe,467176/conheca-os-maiores-obstaculos-dos-ciclistas-na-ruas.shtml>> Acesso em 19/09/2015

Sustentar aqui, Incentivo ao uso da bicicleta: uma tendência mundial. Disponível em: <<<http://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/incentivo-ao-uso-da-bicicleta-uma-tendencia-mundial/>>> Consulta em 19/09/2015

Vá de Bike, Redução no índice de mortes em acidentes com bicicletas. Disponível em: << <http://vadebike.org/2015/05/aumento-mortes-ciclistas-34-2014-sao-paulo-ciclovias/>>> Consulta em 19/09/2015