
GOVERNANÇA EM REDE E O FIM DAS ILHAS ADMINISTRATIVAS: A NOVA GESTÃO DE TRÂNSITO NA GRANDE JOÃO PESSOA APÓS A LEI N° 14.599/2023

NETWORK GOVERNANCE AND THE END OF ADMINISTRATIVE SILOS: THE
NEW TRAFFIC MANAGEMENT IN GREATER JOÃO PESSOA FOLLOWING
LAW NO. 14,599/2023

Ciências Sociais Aplicadas • 20/07/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/784411755](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/784411755)

Exedito Leite Filho¹

Petronio Pereira Moura²

RESUMO

O presente artigo analisa a transição paradigmática na gestão da mobilidade urbana brasileira, impulsionada pela promulgação da Lei Federal nº 14.599/2023. O estudo diagnostica a exaustão do modelo de fiscalização estritamente reativo e punitivo, agravado pelo anacronismo estrutural das "ilhas administrativas" e pela fragmentação jurisdicional. Utilizando a Região Metropolitana da Grande João Pessoa como laboratório empírico, a pesquisa demonstra como o isolamento informacional entre órgãos de trânsito compromete a segurança viária em malhas conurbadas. Metodologicamente ancorado em revisão bibliográfica, análise documental e no método hipotético-dedutivo, o texto propõe a superação desse cenário fragmentário por intermédio da Governança em Rede e da irrestrita interoperabilidade tecnológica de dados. Ademais, o ensaio defende a resignificação normativa sob a ótica do "Poder de Cuidado", que exige a transmutação da identidade do agente de mobilidade, deslocando-o do escopo arrecadatório para um perfil de educador preventivo. Conclui-se que a efetiva descentralização das competências municipais, aliada a estratégias de transparência ativa e reestruturação de indicadores de desempenho, constitui o alicerce necessário para a consolidação de um novo contrato social focado na preservação irrestrita da vida e no alcance da Visão Zero (*Vision Zero*).

Palavras-chave: Governança em Rede; Mobilidade Urbana; Ilhas Administrativas; Poder do Cuidado.

ABSTRACT

This article analyzes the paradigmatic transition in the management of Brazilian urban mobility, driven by the enactment of Federal Law No. 14,599/2023. The study diagnoses the exhaustion of the strictly reactive and punitive enforcement model, exacerbated by the

structural anachronism of "administrative silos" and jurisdictional fragmentation. Using the Metropolitan Region of Greater João Pessoa as an empirical laboratory, the research demonstrates how informational silos among traffic agencies compromise road safety in conurbated urban areas. Methodologically anchored in literature review, documentary analysis, and the hypothetical-deductive method, the text proposes overcoming this fragmented scenario through Network Governance and unrestricted technological data interoperability. Furthermore, the essay advocates for a normative resignification from the perspective of the "Power of Care," which requires the transmutation of the mobility agent's identity, shifting it from a revenue-collecting scope to a preventive educator profile. It concludes that the effective decentralization of municipal competencies, coupled with active transparency strategies and the restructuring of performance indicators, constitutes the necessary foundation for the consolidation of a new social contract focused on the unrestricted preservation of life and the achievement of Vision Zero.

Keywords: Network Governance; Urban Mobility; Administrative Silos; Power of Care.

1. INTRODUÇÃO

A gestão da mobilidade urbana contemporânea nas metrópoles brasileiras enfrenta uma crise crônica de legitimidade, historicamente alimentada por um modelo de fiscalização de trânsito eminentemente reativo e punitivo. No imaginário coletivo, a atuação das instituições viárias é frequentemente associada a um viés arrecadatório, o que distorce o propósito finalístico do poder de polícia administrativa e desgasta a relação entre o Estado e o cidadão. Esta dissonância ética ofusca o fato de que o trânsito é,

essencialmente, um espaço de convivência coletiva e que a fiscalização deve atuar como um instrumento de salvaguarda da vida humana.

Para além do desgaste na interação social, a eficácia da segurança viária encontra-se severamente comprometida por um anacronismo estrutural: o modelo de "ilhas administrativas". A pulverização de competências e o isolamento informacional entre órgãos federais, estaduais e municipais impedem a consolidação de políticas preditivas baseadas em evidências. Este cenário de fragmentação revela-se ainda mais gravoso em regiões conurbadas, onde as fronteiras cartográficas são invisíveis para a dinâmica pendular da população, mas rigidamente reais para sistemas tecnológicos que teimam em não dialogar entre si. Esse isolamento sistêmico reflete o que Weill e Ross (2006) conceituam como arquiteturas em silos, nas quais a ausência de uma governança tecnológica unificada segmenta bases de dados e inviabiliza a interoperabilidade necessária para respostas institucionais eficientes.

Todavia, o ordenamento jurídico nacional passa por uma profunda reconfiguração institucional. A promulgação da Lei Federal nº 14.599/2023 (BRASIL, 2023) descentralizou competências e conferiu aos municípios o protagonismo pleno na gestão do tráfego urbano. Esta mutação legislativa não pode ser encarada como um mero incremento burocrático; trata-se da imposição do que Biavati e Martins (2007) trata de um “Poder do Cuidado”, que exige a transmutação da identidade do agente de trânsito, de um algoz punitivo para um protetor educador, e a reestruturação da governança pública sob a égide da cooperação em rede.

Diante deste panorama, o presente estudo propõe uma análise crítica e prospectiva sobre o futuro da mobilidade, demonstrando que a superação do paradigma punitivista depende da fusão entre a inteligência tecnológica de dados e a humanização do poder de polícia, tendo como norte ético intransigente a redução da morbimortalidade viária.

O presente artigo adota uma abordagem metodológica qualitativa, exploratória e descritiva, conduzida pelo método hipotético-dedutivo. A pesquisa estrutura-se por meio de revisão bibliográfica e análise documental, ancorando-se no cruzamento da Lei Federal nº 14.599/2023 (BRASIL, 2023) com a Lei do Governo Digital (Lei nº 14.129/2021). O arcabouço teórico mobiliza saberes da Ciência Política, Direito Administrativo e Economia Comportamental. Adota-se, ainda, a técnica de estudo de caso mitigado da dinâmica conurbada da Grande João Pessoa, utilizando-a como laboratório fático para projetar a viabilidade da Governança em Rede rumo à consolidação da Visão Zero (OECD/ITF, 2016).

Por fim, em alinhamento às diretrizes de integridade acadêmica do CNPq, os autores declaram o uso instrumental de Inteligência Artificial exclusivamente para fins de revisão gramatical e formatação estrutural. A formulação teórica, a análise dos dados empíricos e a curadoria bibliográfica são de autoria intelectual humana, recaindo sobre os autores a responsabilidade integral e irrestrita pelo conteúdo publicado.

2. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E ÉTICA

2.1. A Transição Trazida Pela Lei Nº 14.599/2023

A promulgação da Lei Federal nº 14.599/2023 consubstancia uma verdadeira ruptura paradigmática no modelo de gestão de trânsito brasileiro. Mais do que uma mera alteração legislativa, o diploma normativo reposiciona a responsabilidade pela segurança viária, consolidando-a como uma atribuição eminentemente territorial e não apenas de caráter federal ou estadual concorrente. Ao extinguir a outrora fragmentada divisão de competências, a nova legislação operacionaliza ditames constitucionais historicamente subutilizados, notadamente os artigos 23 e 30 da Constituição Federal de 1988, que versam, respectivamente, sobre a competência comum dos entes federativos e a autonomia municipal para legislar sobre assuntos de interesse local. Esse redesenho institucional encontra alicerce direto no princípio da subsidiariedade, preceituando que as deliberações estatais devem ocorrer no nível de poder mais próximo ao cidadão, e no princípio da eficiência administrativa, uma vez que a proximidade com o fato social mitiga custos de transação e recrudesce a capacidade de resposta estatal.

A referida lei promoveu adequações basilares no arcabouço do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A normatização reconfigura a atuação dos órgãos de trânsito, harmonizando as diretrizes de instâncias superiores com a expansão orgânica do rol de autoridades de trânsito em âmbito local. Dessa forma, confere-se aos municípios a prerrogativa autônoma e plena de gerir o trânsito, operar sistemas de fiscalização eletrônica e conduzir o monitoramento viário de forma independente. Nesse cenário, a descentralização transcende o mero poder de polícia administrativa e passa a materializar, de forma subentendida, o verdadeiro "poder do cuidado", o dever objetivo do ente público mais próximo ao cidadão de resguardar a vida e a segurança viária coletiva. Consagra-se, assim, a assunção integral das competências de trânsito na

malha urbana, suprimindo sobreposições jurisdicionais que outrora maculavam a fluidez da gestão pública.

Consequentemente, a municipalização e a concentração de competências ergue-se não apenas como uma faculdade legal, mas como um imperativo de eficácia consubstanciado em três pilares operacionais. Primeiramente, o exímio *conhecimento local* confere aos entes municipais a capacidade técnica de identificar pontos críticos de sinistralidade com um grau de precisão e imediatismo que órgãos de jurisdição macro não logram êxito em manter. Em segundo plano, impõe-se a *responsabilização política*; gestores locais encontram-se sob o escrutínio direto da população, gerando incentivos republicanos diametralmente alinhados com a urgência da redução de morbimortalidade no trânsito. E por fim, a agilidade regulatória garante que as deliberações afetas aos horários de fiscalização, à eleição de infrações prioritárias e à formulação de campanhas de educação viária sejam adaptadas de maneira tempestiva e sazonal, expurgando a morosidade burocrática e elevando o interesse público ao seu corolário máximo.

2.2. O "Poder do Cuidado" Como Contrapeso Ético e Dever Institucional

Nesta mesma linha de raciocínio, sobressai-se uma inovação ética de caráter basilar na hermenêutica da Lei nº 14.599/2023. O diploma legal não se limita a chancelar a ampliação do poder de polícia administrativa e de fiscalização dos entes municipais; ele impõe, de forma indissociável, o exercício irrestrito da responsabilidade social. Emerge, assim, a concepção do "Poder do Cuidado", que atua como um contrapeso ético e um dever indissolúvel ao poder sancionatório inerente à Administração Pública. Sob o ponto de vista conceitual,

esse instituto consubstancia-se na obrigação institucional de que todo e qualquer ato de fiscalização seja desprovido de caráter estritamente arrecadatário, devendo ser categoricamente precedido, acompanhado e sucedido por ações de natureza educativa, preventiva e reparadora.

A prática e a materialização do Poder do Cuidado desdobram-se em uma dimensão temporal tripartite, reconfigurando a conduta administrativa do órgão e do agente de mobilidade. Em um momento prévio à autuação (fase antecedente), o poder público assume o múnus de promover o acautelamento social por meio de campanhas ostensivas acerca de infrações específicas, garantindo uma sinalização viária inequívoca e a emissão de alertas prévios, de modo a privilegiar a prevenção e a conformidade voluntária do cidadão. Trata-se de preparar o ambiente viário para a educação, e não para a emboscada.

Durante a eventual abordagem ou lavratura do auto de infração (fase concomitante), o imperativo ético traduz-se em uma conduta funcional pautada pela estrita urbanidade e pelo respeito. Exige-se do agente fiscalizador a elucidação técnica e clara do risco atrelado à conduta infracional, assegurando, sempre que viável, a oportunidade de diálogo, o que afasta a hostilidade e aproxima o servidor da sociedade.

Na fase sucessiva (pós-autuação), o Estado avança para a seara da reabilitação comportamental voltada à prevenção e mitigação dos sinistros de trânsito. Essa etapa é operacionalizada mediante a inserção do ato infracional em um contexto educacional mais amplo, aliado ao uso estratégico e analítico dos dados extraídos das autuações. A partir dessa inteligência da informação, o poder

público passa a estruturar campanhas de conscientização direcionadas e a fornecer um *feedback* pormenorizado sobre os impactos sociais e humanos devastadores que os sinistros acarretam. Com essa arquitetura, a sanção transmuta-se de um mero fim punitivo para um vetor efetivo de cidadania, redução da sinistralidade e preservação da vida.

2.2.1. Dialética Institucional: O Falso Paradoxo Entre Cuidado e Rigor Fiscalizatório

Em face da implementação do "Poder do Cuidado" como premissa balizadora da administração pública de trânsito, emerge frequentemente uma objeção de cunho conservador nas esferas de gestão viária: a conjectura de que a introdução de uma práxis educativa e flexível enfraqueceria o poder de polícia estatal, tornando a fiscalização permissiva. Contudo, tal argumento encerra um equívoco hermenêutico e gerencial, por confundir a severidade pecuniária com a efetiva eficácia administrativa.

A refutação a esse paradigma punitivista consolida-se em evidências empíricas e na observação das melhores práticas internacionais aplicadas à gestão pública, em consonância com as diretrizes da Organização Mundial da Saúde (OMS). A experiência de nações que figuram como vanguarda na segurança viária, ancoradas em filosofias como a *Visão Zero* na Suécia e a *Segurança Sustentável* nos Países Baixos, evidencia de forma cabal a eficácia de uma abordagem sistêmica em detrimento da punição isolada. Conforme consolidado por relatórios de institutos europeus de pesquisa viária, a exemplo do SWOV e do Conselho Europeu de Segurança nos Transportes (ETSC), a fiscalização, quando intrinsecamente acompanhada de medidas de reeducação viária, logra reduzir a

reincidência infracional em patamares substanciais, compreendidos entre 40% e 60%.

Para autarquias vocacionadas à modernização e à eficiência, como a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa (SEMOB-JP), a internalização dessas métricas é imperativa para a formulação de novas políticas de tráfego. Resta tecnicamente comprovado que a verdadeira eficácia da gestão de trânsito não decorre do rigor sancionatório desmedido, mas da indução, por parte da administração, a uma mudança comportamental sustentável dos usuários da via.

Portanto, a adoção do poder do cuidado desmitifica a falácia da permissividade, edificando-se não como um recuo da autoridade de trânsito municipal, mas como um refinamento da inteligência administrativa do Estado, alinhando a atuação do agente à efetiva proteção da incolumidade pública.

3. PARADIGMAS DE GOVERNANÇA NA MOBILIDADE URBANA

3.1. A Transição Institucional: Do Modelo de "Ilhas Administrativas" à Governança em Rede

O diagnóstico fático e jurídico do *status quo* pretérito da administração de trânsito brasileira revela a adoção crônica de um modelo disfuncional, estruturado sob a forma de "ilhas administrativas" isoladas e estanques. Sob essa égide fragmentária, a distribuição orgânica de competências gerou uma compartimentação excessiva do poder de polícia e da gestão viária. Nesse arcabouço, os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs) cingiam-se quase exclusivamente aos processos de habilitação e à fiscalização de cunho estadual, enquanto a Polícia

Rodoviária Federal (PRF) mantinha monopólio jurisdicional sobre o patrulhamento das rodovias federais.

Paralelamente, a Polícia Militar atuava precipuamente na manutenção da ordem pública, exercendo atribuições de fiscalização de trânsito apenas de forma subsidiária ou conveniada em alguns entes federativos. Na esfera local, as Prefeituras e suas respectivas secretarias ou autarquias exerciam uma gestão do trânsito urbano embrionária, outrora desprovidas da competência plena para exercer o poder de polícia de trânsito de forma autônoma e integral. Como consequência lógica direta desse arranjo institucional, as Secretarias e Superintendências de Mobilidade, como a SEMOB-JP, viam-se muitas vezes limitadas a um planejamento teórico, estruturalmente desconectado da efetiva prática fiscalizatória e operacional.

As consequências dessa desarticulação geravam anomalias sistêmicas perigosas. Na prática, a falta de integração de dados permitia que um infrator contumaz nas rodovias federais circulasse pela malha urbana municipal sem que seu histórico de risco fosse conhecido, inviabilizando abordagens preventivas e fomentando a impunidade.

Além disso, a referida fragmentação também acarretava a dispersão crônica dos dados de sinistralidade viária, que restavam pulverizados em múltiplos sistemas informáticos incompatíveis entre si, impedindo a formulação de análises preditivas precisas. Esse cenário de desagregação culminava na desarticulação sistemática das campanhas educativas, promovidas de forma unilateral e sem padronização, na redundante duplicação de esforços operacionais

entre os diferentes entes da federação e, sobretudo, na criação de lacunas de responsabilidade institucional perante a sociedade.

Torna-se urgente a superação desse anacronismo estrutural por intermédio da implementação de uma autêntica Governança em Rede, capaz de substituir a ineficiência do isolamento pela interoperabilidade técnica e pela cooperação interinstitucional contínua.

3.2. O Modelo de Governança em Rede Sob a Égide da Lei Nº 14.599/2023

A guinada legislativa promovida pela Lei nº 14.599/2023 transcende a mera redistribuição de competências, impondo normativamente a consolidação de uma arquitetura de Governança em Rede. Essa novel conjectura administrativa é alicerçada em três vetores fundamentais, desenhados para extirpar a compartimentação estrutural e instituir um ecossistema integrado e colaborativo de gestão viária.

O primeiro vetor estruturante consiste na irrestrita interoperabilidade de sistemas. O modelo exige a integração perene e sistêmica das bases de dados de infrações mantidas pelas instâncias federais (PRF e SENATRAN), estaduais (DETRAN) e pelos sistemas municipais. Para assegurar a higidez e a conformidade dessa troca interinstitucional de informações, consagra-se a adoção de um padrão único e universal de registro de autuações, preceito tecnológico e jurídico atualmente consolidado pelas Resoluções CONTRAN nº 918/2022 e nº 932/2022, bem como a implementação de Interfaces de Programação de Aplicações (APIs) abertas,

viabilizando a consulta instantânea e transparente do histórico infracional de qualquer condutor.

O segundo vetor, conseqüência lógica do primeiro, materializa-se no Compartilhamento de Dados em Tempo Real. A superação do atraso informacional demanda a criação de mapas colaborativos que identifiquem pontos críticos de sinistralidade, alimentados simultaneamente por múltiplos órgãos fiscalizadores, de modo a gerar uma matriz unificada de inteligência de tráfego. No âmbito operacional, essa característica requer a parametrização de alertas automáticos, disparados de forma preditiva aos órgãos sempre que um condutor atingir o limite legal de infrações, e o fomento a um fluxo contínuo de *feedback* sobre a efetividade de campanhas de segurança intermunicipais.

O terceiro vetor consubstancia-se na Governança Participativa. Reconhece-se que a moderna administração do trânsito não deve prescindir do escrutínio e da colaboração popular. Para tanto, impõe-se a estruturação e o fortalecimento de Conselhos Municipais de Trânsito dotados de efetiva representação da sociedade civil. Aliados a isso, faz-se imperiosa a formação de Comitês Regionais com o escopo de promover a coordenação intermunicipal. Isso se justifica porque, no formato atual, os sistemas viários e de fiscalização dos municípios que compõem a Região Metropolitana de João Pessoa ainda operam de forma isolada e sem integração plena. Diante desse hiato, tais colegiados assumem a incumbência de mitigar essa fragmentação operacional, garantindo que as políticas públicas de mobilidade urbana, mormente em contextos conurbados, obedeçam a um planejamento holístico, sinérgico e socialmente legitimado.

3.3. Dinâmica Metropolitana e Assimetria Jurisdicional: O Caso da Grande João Pessoa

Aterrissando as premissas teóricas supramencionadas à realidade fática da gestão urbana, a Região Metropolitana de João Pessoa desponta como um laboratório empírico singular para a análise das disfunções geradas pela fragmentação da malha viária. Composta pelo município-polo de João Pessoa, cuja base demográfica orbita na casa dos 834 mil habitantes (Censo IBGE 2022), e fortemente integrada e limítrofe a entes metropolitanos como Bayeux, Cabedelo, Santa Rita e Conde, a região é caracterizada por um intenso e inexorável fenômeno de mobilidade pendular. Elevando a complexidade desse cenário, a grande região é transversalmente cortada por duas rodovias federais de alto fluxo (a BR-101 e a BR-230), além de uma teia de rodovias estaduais que se fundem ao tecido urbano. Esse mosaico cria um emaranhado de sobreposições jurisdicionais que torna a falta de integração tecnológica e governamental ainda mais deletéria para a segurança viária. A título de ilustração dessa pressão estrutural, dados recentes da Secretaria Nacional de Trânsito apontam que apenas a frota registrada de João Pessoa ultrapassou a marca de 504 mil veículos (BRASIL, 2026). Quando agregada à frota flutuante advinda da mobilidade pendular diária dos municípios conurbados, estima-se um volume circulante superior a 650 mil veículos pressionando a mesma malha urbana unificada, exigindo uma fiscalização inteligente e irrestrita.

Sob o ponto de vista do planejamento viário, essa teia metropolitana funciona, na prática, como um organismo socioeconômico unificado. O fluxo contínuo de pessoas, bens e veículos transgride diariamente as invisíveis fronteiras cartográficas e político-administrativas que separam esses municípios. Contudo, em

flagrante descompasso com essa fluidez orgânica da população, a segurança viária opera sob um mosaico jurisdicional fragmentário.

O diagnóstico do atual cenário metropolitano evidencia uma atuação estatal descontinuada. No âmbito estritamente local, a Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB-JP) concentra-se na atuação circunscrita ao viário do município-sede. Em paralelo e de maneira compartimentada, o Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (DETRAN-PB) retém o controle estadual sobre a habilitação e o registro da frota. Essa complexidade se agrava pela intersecção orgânica da malha urbana municipal com artérias rodoviárias de alto fluxo, notadamente a BR-101 e a BR-230, cujas competências fiscalizatórias recaem de forma exclusiva sobre a Polícia Rodoviária Federal (PRF), somando-se ainda à atuação tangencial da Polícia Militar.

O cerne da problemática estrutural reside no fato de que o condutor metropolitano vivencia uma mobilidade contínua, mas é tutelado por um aparato de fiscalização estático e compartimentado. Um veículo que inicia seu deslocamento no porto de Cabedelo, cruza a BR-230 e adentra a zona sul de João Pessoa submete-se, em exíguos minutos, as jurisdições distintas, cujos sistemas de inteligência e bases de dados operam de forma isolada.

Essa assimetria entre a mobilidade cotidiana e a governança administrativa das autarquias inviabiliza o rastreo transversal do comportamento infracional contumaz e a adoção de políticas preventivas eficazes. Fica patente, portanto, que a efetividade da Lei nº 14.599/2023 exige transcender o paradigma da territorialidade estrita, demandando uma integração sistêmica cujos delineamentos práticos e soluções tecnológicas são imprescindíveis.

3.4. Viabilidade Técnica e Operacional da Integração Sistêmica Metropolitana

A transposição do modelo de ilhas administrativas para a Governança em Rede, imposta pelas diretrizes da Lei nº 14.599/2023, transcende a esfera da retórica jurídica, consubstanciando-se em um desafio de engenharia de *software* e gestão de dados públicos. A concretização de um trânsito metropolitano fluido e seguro depende imperativamente da integração sistêmica e da adoção de tecnologias da informação capazes de promover a interoperabilidade absoluta entre os diversos entes federativos envolvidos no monitoramento e na fiscalização.

A despeito da aparente complexidade de se unificar jurisdições distintas, a executoriedade técnica para a necessária convergência dos sistemas é amparada por infraestruturas de dados preexistentes e pela consolidação de novas arquiteturas de conectividade. Sob essa perspectiva, o diagnóstico das deficiências estruturais do *status quo* aponta para soluções ancoradas no estado da arte da gestão urbana, demonstrando que os alicerces mais críticos para romper o isolamento informacional, notadamente a unificação de bancos de dados e a conectividade do *hardware* de fiscalização, possuem alta viabilidade de execução prática na Região Metropolitana de João Pessoa. Esse panorama mitiga a tese de que a integração tecnológica seria um obstáculo intransponível.

A esse respeito, a adoção do barramento do SENATRAN constitui-se como o principal vetor dessa integração viária, neutralizando a fragmentação dos registros de infrações sem a necessidade de criação de sistemas locais do zero. Por seu turno, a implementação interligada de sistemas de alerta e de IA preditiva, embora exija a

alocação de recursos financeiros específicos, representa um investimento de médio prazo cujo retorno à administração pública, materializado na redução de sinistros, economia com saúde pública e otimização do efetivo de agentes de mobilidade, justifica técnica e economicamente a consolidação de um ecossistema tecnológico único.

3.5. A Essencialidade da Integração para a Fiscalização Inteligente

A consolidação de um ecossistema tecnológico integrado no âmbito da mobilidade urbana deixou de ser uma mera faculdade administrativa para erigir-se como um imperativo de eficácia, diretriz esta já cristalizada na Lei do Governo Digital (Lei nº 14.129/2021). Para a efetivação do que a literatura internacional, a exemplo dos relatórios do Fórum Internacional de Transportes (ITF/OCDE), convencionou denominar 'Fiscalização Inteligente', a integração sistêmica é essencial, e não opcional. Esse modelo sustenta-se em três pilares fundamentais da administração pública contemporânea: a eficiência de recursos (por meio da supressão do retrabalho operacional), a prevenção coordenada ancorada em evidências de dados (*data-driven*), e a legitimidade social, garantindo a transparência e afastando a percepção pública de mero viés arrecadatório.

Na Eficiência de Recursos, a ausência de sincronia de dados enseja o dispêndio ineficiente do erário. Sem um ambiente integrado, cada órgão pertencente ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), de forma isolada, duplica esforços laborais e tecnológicos na identificação e no monitoramento de pontos críticos de sinistralidade viária, gerando redundância operacional.

No que tange à Prevenção Coordenada, o isolamento dos sistemas acarreta graves falhas no monitoramento preventivo. A título exemplificativo na realidade conurbada, um condutor que sofre uma autuação por excesso de velocidade no município de Cabedelo, ao cruzar a fronteira e ingressar na malha viária de João Pessoa, não recebe qualquer alerta prévio ou notificação educativa por parte do sistema municipal (SEMOB-JP). Esse hiato comunicacional traduz-se em uma oportunidade de intervenção sumariamente perdida, favorecendo a reincidência infracional do condutor.

Ademais, a unicidade de atuação entre os entes estatais é vetor direto de Legitimidade Social. Quando o cidadão percebe coerência sistêmica, comunicação fluida e alinhamento procedimental entre as diversas instâncias fiscalizadoras, o nível de aceitação das sanções aplicadas eleva-se substancialmente, mitigando a falsa percepção de arbitrariedade.

3.5.1. A Economicidade e a Viabilidade Estrutural: Superando Barreiras Orçamentárias

Para contrapor a objeção contumaz de que a integração sistêmica consubstanciaria um óbice financeiro intransponível e tecnicamente complexo, especialmente para municípios de menor envergadura, a moderna governança ancora-se em premissas irrefutáveis de viabilidade orçamentária e tecnológica. A superação desse paradigma conservador alicerça-se em três pilares de refutação empírica e institucional.

Primeiramente, a alegação de inacessibilidade sistêmica cai por terra diante da própria infraestrutura oferecida pelo arcabouço do Sistema Nacional de Trânsito. Do ponto de vista administrativo, a

Resolução CONTRAN nº 811/2020 já estabelece o rito para a integração definitiva e autônoma dos municípios, conferindo-lhes o lastro jurídico necessário. No âmbito tecnológico, as Resoluções CONTRAN nº 918/2022 e nº 932/2022, que regulamentam o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (RENAINF), asseguram que a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) franqueie plataformas centralizadas de integração. Esse barramento é materialmente potencializado pela Resolução CONTRAN nº 969/2022, que, ao consolidar as Placas de Identificação Veicular (PIV), impõe parâmetros de rastreabilidade (como a criptografia via *QR Code*) essenciais ao monitoramento viário. Todo esse ecossistema, aliado a ferramentas como o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), é disponibilizado sem a incidência de custos de licenciamento da arquitetura central, neutralizando a necessidade de contratações de *software* redundantes e excessivamente onerosas aos cofres locais.

Além disso, a modelagem de viabilidade financeira aplicada à gestão de trânsito demonstra que os eventuais aportes residuais, voltados prioritariamente à adequação de *hardware* de ponta e conectividade, são amortizados em um exíguo horizonte temporal, estimado entre 18 a 24 meses (U.S. DOT, 2017). Esse célere retorno sobre o investimento (ROI) é viabilizado não por um viés arrecadatório, mas pelo drástico incremento na eficiência operacional da máquina pública. A integração sistêmica mitiga os desperdícios gerados por falhas processuais, reduz substancialmente a nulidade de autos de infração decorrentes de inconsistências de dados e elimina retrabalhos interinstitucionais.

Por fim, a adoção de arquiteturas tecnológicas contemporâneas, notadamente os modelos de compartilhamento de infraestrutura em nuvem (*cloud computing*), promove uma drástica retração,

estimada em até 70% em projetos de governo digital (KUNDRA, 2010), nos custos iniciais de implementação. Essa engenharia financeira descentralizada atende de forma irretocável ao Princípio Constitucional da Eficiência, garantindo que o acesso à inteligência viária deixe de ser um privilégio de capitais com orçamentos maiores e passe a ser uma realidade plenamente exequível para todos os entes que compõem a malha conurbada da Região Metropolitana.

4. EVOLUÇÃO DA IDENTIDADE DO AGENTE DE MOBILIDADE

4.1. Transição Conceitual: A Desconstrução do Modelo Punitivo e o Agente Como Gestor de Conflitos

A reestruturação tecnológica e jurisdicional da mobilidade urbana demanda, de forma indissociável, uma profunda ressignificação do capital humano imbuído da função fiscalizatória. Historicamente, a identidade operacional do agente de trânsito foi forjada e consolidada sob a égide de um modelo estritamente punitivista. Neste paradigma, que se revela anacrônico frente as modernas diretrizes de segurança viária, o escopo da atuação do Estado limitava-se à mera constatação da irregularidade e subsequente sanção, relegando a um plano subsidiário a vocação educativa e preventiva da autarquia.

Na ótica da rotina administrativa e da formação de pessoal, o perfil profissional outrora dominante, caracterizava-se por um treinamento técnico e tático focado quase que exclusivamente na memorização da legislação de trânsito e na mecanização dos procedimentos formais de lavratura de autuação. Como consectário lógico dessa capacitação restritiva, a matriz de avaliação institucional

instituiu uma métrica de sucesso distorcida. O reflexo imediato dessa arquitetura gerencial nas vias públicas foi a cristalização de uma interação interpessoal eminentemente confrontacional. A abordagem transmutava-se em um embate direto, polarizando a relação entre a figura da "autoridade inquestionável" e a do "cidadão infrator".

Os resultados desse arranjo institucional provaram-se manifestamente insustentáveis para a eficiência da administração pública. Em vez de pacificar o tráfego, o modelo punitivo fomentou uma crônica resistência social perante as instituições de trânsito, retroalimentando as altas taxas de reincidência infracional, uma vez que a sanção pecuniária isolada não promoveu a internalização da norma. Paralelamente, no âmbito da saúde ocupacional, a constante submissão ao atrito e à hostilidade nas abordagens resultou em um severo desgaste emocional e psicológico dos agentes de mobilidade. Torna-se, portanto, essencial a superação deste *status quo* punitivo, promovendo a transição conceitual do servidor, que deve abandonar a restrita função de executor de multas para assumir o protagonismo como um autêntico gestor de conflitos e educador viário.

4.2. O Novo Paradigma: O Agente Educador e o Modelo Preventivo

Em contrapartida ao obsoleto paradigma repressivo, a consolidação da gestão contemporânea de trânsito exige a forja de um novo perfil profissional, alicerçado no Modelo Educativo-Preventivo. Para que essa transição se efetive, a matriz curricular de formação e capacitação contínua do agente de mobilidade deve obrigatoriamente transcender a estrita dogmática da legislação de

trânsito. Faz-se imperiosa a incorporação de saberes transversais, capacitando o servidor em psicologia comportamental aplicada (HOFFMANN *et al.*, 2002), técnicas de Comunicação Não-Violenta (ROSENBERG, 2006) e métodos adequados de mediação e resolução de conflitos.

Consectariamente a essa nova arquitetura de capacitação, a avaliação de desempenho institucional sofre uma necessária repactuação de valores. A métrica de sucesso afasta-se definitivamente do caráter meramente competitivo e classificatório, passando a ser mensurada por parâmetros de impacto social efetivo. O êxito do agente e da autarquia passa a ser avaliado pela capacidade de induzir a redução dos índices de sinistralidade viária (morbimortalidade), pela mitigação contínua da reincidência infracional na malha urbana e pela resolutividade no suporte e assistência ao cidadão.

Do ponto de vista operacional, a interação interpessoal na via pública transmuda-se de um embate autoritário para uma abordagem estritamente colaborativa. O agente de trânsito reposiciona-se na percepção pública: deixa de ser enxergado como um adversário ou "algoz" do condutor para assumir a figura de um protetor da incolumidade pública, atuando em conjunto com o cidadão contra o verdadeiro inimigo comum, o risco viário.

Como resultado natural dessa metamorfose institucional, cujos desdobramentos encontram forte amparo tanto na teoria da justiça procedimental de Tyler (2006) quanto na perspectiva da psicodinâmica do trabalho de Dejours (2012), a Administração Pública auferirá um tríplice benefício sistêmico:

- a. **Legitimidade e Aceitação Social:** A transposição do modelo puramente punitivo para o preventivo eleva a percepção de *justiça procedimental* perante a comunidade. Quando o cidadão compreende o caráter imparcial e pedagógico da abordagem, a fiscalização deixa de ser encarada com desconfiança e passa a ser socialmente chancelada;
- b. **Efetividade e Dissuasão Espontânea:** A mudança paradigmática induz uma mutação comportamental voluntária e perdene nos atores do trânsito. A conformidade com a norma deixa de depender do temor da sanção (dissuasão espasmódica) e passa a ancorar-se na absorção consciente das diretrizes de segurança viária;
- c. **Valorização Funcional e Saúde Ocupacional:** Na gestão de pessoas, o impacto na saúde mental e na satisfação do próprio servidor é imediato. Ao deixar de figurar como um catalisador de tensões e hostilidades sociais nas vias públicas, o agente mitiga o estresse laboral crônico e resgata sua autoeficácia profissional, enxergando um claro propósito cívico, pedagógico e pacificador em sua práxis diária.

4.3. Competências Transversais e a Requalificação do Agente de Mobilidade

Para que a transição do modelo estritamente punitivo para o preventivo-educativo se materialize na via pública, a reestruturação da identidade do agente de mobilidade deve ser consubstanciada em um novo paradigma de capacitação. O exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, à luz das atuais diretrizes do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e do Princípio da Eficiência, não

se sustenta mais de forma isolada pelo mero domínio do ordenamento jurídico formal. Conforme leciona Rizzardo (2023), a atividade fiscalizatória assume um viés precipuamente protetivo e de salvaguarda da incolumidade pública, o que exige do servidor a internalização de saberes multidisciplinares que o ancoram como um verdadeiro mediador do espaço urbano.

Esta requalificação fundamenta-se em eixos de competência específicos, desenhados estrategicamente para mitigar o atrito social inerente à fiscalização e maximizar a eficácia da abordagem de rua. Nesta visão, o perfil técnico do servidor expande-se para abranger a inteligência emocional aplicada, o manejo da Comunicação Não-Violenta (CNV) e a *expertise* em técnicas de mediação rápida. Esses conhecimentos transversais transmutam a antiga postura puramente impositiva em uma intervenção tático-pedagógica, habilitando o agente a realizar uma leitura dinâmica do comportamento do condutor, desescalar estados de hostilidade e induzir a conformidade espontânea com as normas de segurança viária.

A consolidação desse novo perfil profissional exige que tais domínios de competência deixem de ser meras aspirações teóricas e passem a integrar, de forma objetiva, os processos de avaliação de desempenho funcional. Como aponta Brandão (2012), a transição para modelos de gestão por competências no setor público pressupõe alinhar o comportamento do servidor aos objetivos estratégicos da instituição. Ao mensurar a práxis do agente não pela mera produtividade punitiva, mas pela sua proatividade operacional e pela aplicação prática dessas competências no trato diário, a Administração Pública assegura que o investimento corporativo em

capacitação se converta, efetivamente, na redução da morbimortalidade no trânsito e na excelência do serviço público.

4.3.1. Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs): A Transição Metodológica na Avaliação Funcional

A consolidação da nova postura ético-profissional dos agentes de mobilidade resta inócua se desacompanhada de uma reformulação nos mecanismos de controle institucional. Mensurar o sucesso operacional exclusivamente pelo índice de produtividade desvirtua a finalidade do poder de polícia, incentivando um viés estritamente quantitativo. Consoante o modelo de valor público de Moore (1995) e as métricas multidimensionais propostas por Kaplan e Norton (2001), a governança moderna exige a migração da contagem de *outputs* (sanções burocráticas) para a aferição de *outcomes* (resultados e impactos sociais efetivos).

Para as iminentes aferições de desempenho projetadas para os ciclos futuros, faz-se urgente a adoção de uma matriz avaliativa estruturada em três eixos fundamentais:

- **Produtividade Normativa:** Prioriza a segurança jurídica e a alocação técnica. Destacam-se a *Taxa de Autuação Apropriada (TAA)*, exigindo-se meta superior a 85% de autos que subsistam ao contraditório, inibindo autuações inconsistentes, além da cobertura ininterrupta (100%) das áreas de risco e um tempo de resposta operacional inferior a 7 dias frente a novas criticidades viárias.
- **Impacto Real:** Afere o efeito transformador da política pública. A métrica suprema é a *Redução de Sinistralidade* (meta de -15% ao ano em morbimortalidade), aliada ao achatamento da *Taxa*

de Reincidência Infracional para patamares inferiores a 30% e à busca por um índice de *Satisfação Cidadã* e engajamento educativo superior a 60%.

- **Bem-Estar Funcional:** Assegura a sustentabilidade humana da corporação. Engloba o monitoramento do clima organizacional (meta de satisfação > 7/10), a contenção do absenteísmo por adoecimento mental (limitado a < 5 dias/ano por servidor) e a meta inegociável de zero agressões durante o exercício do poder de polícia.

Ao parametrizar a produtividade sob essas balizas, a autarquia assegura que o investimento em tecnologia e capacitação seja quantificado com rigor, sobrepondo a qualidade preventiva à mera sanção quantitativa.

4.4. A Dialética da Avaliação: Objetividade de Impacto Versus Viés Punitivo

A transição para um modelo preventivo frequentemente desperta a objeção conservadora de que indicadores educativos seriam intrinsecamente subjetivos e passíveis de manipulação, ao passo que a lavratura de autos de infração constituiria uma métrica puramente exata. Essa premissa carece de sustentação metodológica. Como adverte Lipsky (2010) em sua teoria sobre a burocracia de nível de rua, a fixação de metas rígidas baseadas em *outputs* sancionatórios distorce a atuação do agente público, que passa a priorizar o cumprimento da cifra em detrimento da qualidade do serviço e da própria segurança viária.

A refutação a esse paradigma punitivista alicerça-se na natureza estritamente quantitativa e auditável dos novos eixos propostos, cuja

higidez matemática afasta o empirismo:

- **Objetividade da Sinistralidade:** O índice de acidentes e a morbimortalidade não decorrem de arbitrariedade gerencial, mas de grandezas estatísticas rígidas, aferidas pelo cruzamento com bases de dados hospitalares e policiais.
- **Rastreabilidade da Reincidência:** A taxa de condutores que voltam a transgredir no interstício de 12 meses é rigorosamente auditável e parametrizável por meio de modelagens matemáticas e fórmulas avançadas em sistemas como o LibreOffice Calc.
- **Rigor das Pesquisas de Percepção:** A legitimidade social e a satisfação cidadã não se confundem com intuição; quando amparadas em amostragens científicas e escalas psicométricas validadas, convertem a percepção pública em dados numéricos dotados de validade técnica.

Cumpramos ressaltar que essa matriz não visa suprimir o poder de polícia ou a aplicação da sanção, cuja legalidade permanece intocada. O objetivo estratégico é alinhar a coerção estatal à obtenção de um resultado social concreto, atrelando o reconhecimento do corpo funcional à verdadeira razão de existir da política de mobilidade: a preservação de vidas.

5. ESTRATÉGIAS DE ACCOUNTABILITY E ENGAJAMENTO SOCIAL

5.1. Transparência Ativa Institucional: A Comunicação Estratégica Como Ferramenta de Desconstrução de Resistências

A consolidação de uma política de mobilidade urbana esbarra frequentemente em um déficit de legitimidade, decorrente da percepção social distorcida que encara a autuação como um mecanismo de "arrecadação disfarçada". Para mitigar essa resistência crônica, a governança contemporânea deve operacionalizar a transparência ativa e a *accountability*. Conforme as lições de O'Donnell (1998) sobre o controle social democrático e de Behn (2003) sobre o uso de indicadores públicos para legitimar a ação estatal, a transparência não se limita ao ato pedagógico individual do agente, mas constitui uma macroestratégia de comunicação corporativa desenhada para justificar tecnicamente as decisões da autarquia.

O principal vetor dessa governança é a implementação de um Dashboard Público de Segurança Viária, uma plataforma virtual interativa, georreferenciada e de livre acesso, projetada para publicizar mensalmente as métricas gerenciais do tráfego urbano por meio de quatro eixos fundamentais:

- **Mapeamento de Sinistralidade:** Exibição de mapas de calor (*heatmaps*) que delimitam de forma irrefutável os pontos críticos e trechos com maior índice de acidentes na malha viária.
- **Radiografia Infracional:** Demonstração estatística das tipologias de infrações mais recorrentes em cada localidade (como excesso de velocidade ou avanço semafórico).
- **Ações de Prevenção:** Divulgação ostensiva do cronograma de campanhas educativas, blitzes integradas e intervenções pedagógicas planejadas.

- **Indicadores de Efetividade:** Apresentação objetiva dos resultados colhidos, traduzidos em percentuais reais de redução de acidentes e vidas salvas na malha urbana conurbada.

Ao dispor de acesso transparente aos dados que norteiam a tomada de decisão, o cidadão passa a compreender que a instalação de um equipamento de fiscalização eletrônica não decorre de mero arbítrio, mas de um rigoroso mapeamento técnico da sinistralidade. A administração municipal pacifica, assim, sua relação com o usuário da via, provando documentalmente que a gestão de trânsito é uma ciência baseada em evidências cujo norte inegociável é o interesse público.

5.1.1. Eixos Operacionais da Transparência: Evidências, Previsibilidade e Semântica Institucional

Em complemento aos painéis interativos de dados, a materialização da *accountability* na gestão viária exige a adoção de três ferramentas operacionais interdependentes. O primeiro eixo consiste na publicização periódica de Relatórios de Impacto. Conforme a literatura de avaliação de políticas públicas de Secchi (2020), esse mecanismo substitui a mera contagem de atividades operacionais por uma análise comparativa de causalidade (*ex ante* versus *ex post*). Em vez de divulgar o cômputo isolado de "2.500 autuações por excesso de velocidade", a métrica é traduzida em valor público: a correspondente redução de sinistros graves e vidas salvas. Para evitar a opacidade informacional alertada por Fung, Graham e Weil (2007), a divulgação deve utilizar linguagem acessível, infográficos e disseminação multicanal, convertendo estatísticas técnicas em cidadania ativa.

O segundo eixo ancora-se na Comunicação Pré-Fiscalização. O legítimo exercício do poder de polícia repudia condutas estatais que configurem emboscada ou surpresa ao administrado. Consagrando o princípio da boa-fé objetiva, impõe-se a adoção de um período de incubação educativa (recomendado em duas semanas) antecedente à inauguração de novos equipamentos eletrônicos ou mudanças de fluxo de trânsito, por exemplo. Ao publicizar preventivamente o histórico de sinistralidade do trecho e anunciar a data de início da operação sancionatória, o ente municipal induz a conformidade voluntária do cidadão, esvaziando a retórica falaciosa do viés arrecadatário.

Por fim, a cristalização dessa transparência exige o Reenquadramento Semântico (Reframing) da comunicação da autarquia. Sob o amparo da teoria de estruturação de narrativas de Goffman (1974), a terminologia estritamente penal deve dar lugar a uma retórica voltada à incolumidade pública. Na confecção de cartilhas e pronunciamentos oficiais, a expressão repressiva "multa por excesso de velocidade" é substituída pela ótica da "proteção contra sinistros fatais", assim como a "autuação por avanço de sinal" cede espaço à "segurança de pedestres". A consolidação dessa diretriz mediante um Guia de Comunicação unificado garante que gestores e agentes reforcem o pacto social inegociável de preservação da vida.

5.2. O Modelo de Abordagem em Três Tempos: Da Punição à Regulação Responsiva

A materialização do "Poder do Cuidado" demanda a adoção de protocolos operacionais que transmutem a autuação em um autêntico ato educativo. Sob a ótica da *Regulação Responsiva* de

Ayres e Braithwaite (1992), a Administração Pública deve priorizar o diálogo pedagógico e a persuasão antes de escalar para a coerção estrita. Normativamente, essa premissa encontra seu ápice na aplicação do art. 267 do Código de Trânsito Brasileiro (conversão da infração em advertência por escrito), que utiliza a integração de dados para reconhecer o bom histórico do condutor, transformando a fiscalização em um elo de confiança.

Para parametrizar a interação na via, propõe-se a institucionalização do Modelo de Abordagem em Três Tempos:

- Tempo 1 – Pré-Autuação (Prevenção e Escuta Ativa): Focado no desarmamento de tensões, o agente substitui a imposição sumária pela heurística da escuta ativa (ex.: *"Você sabe por que foi abordado?"*). Ao franquear ao condutor a oportunidade processual e psicológica de fala, o servidor contextualiza o risco com dados objetivos do trecho, deslocando a percepção do cidadão do temor da multa para a reflexão sobre a incolumidade pública.
- Tempo 2 – Autuação (Responsabilização Empática): Confirmada a materialidade da transgressão, o auto de infração não é descartado, mas resignificado. O agente assume o múnus de explicar a sanção como consequência natural do risco gerado e atua como facilitador de soluções, orientando o cidadão sobre o direito de defesa, a possibilidade de conversão em advertência por escrito (art. 267 do CTB) e os mecanismos de abatimento pecuniário. O próprio documento transcende o jargão legal, e o ato sancionatório consolida-se como um momento de efetiva prática orientativa e educativa.

- Tempo 3 – Pós-Autuação (Reintegração Comportamental): Afastando-se da inércia burocrática, a autarquia aplica os preceitos da economia comportamental e da teoria do *Nudge* de Thaler e Sunstein (2008). A comunicação oficial posterior à abordagem, materializada no envio da notificação ou na própria emissão da advertência por escrito, deixa de ser uma mera formalidade processual. Nesse mesmo expediente comunicativo, o ente público acopla informações pedagógicas assertivas, infográficos sobre os riscos da conduta transgressora, sendo este, um convite para pensar sobre o trânsito como coletividade. O ciclo encerra-se com a aplicação de um reforço positivo ao cidadão, comprovando na prática que o Estado valoriza a correção de rota e a conformidade voluntária às normas, em detrimento do viés arrecadatário.

5.3. O Fortalecimento do Contrato Social: Confiança Institucional e a Tutela da Coletividade

A governança democrática do trânsito exige uma reinterpretação profunda do seu contrato social. Na ótica sociológica, esse pacto deixa de ser encarado como uma mera submissão coercitiva do indivíduo ao Estado e passa a fundamentar-se na confiança institucional. O cidadão adere às normativas de segurança não pelo temor iminente da sanção patrimonial, mas pela convicção de que o aparato estatal atua de forma justa, previsível e estritamente direcionada à proteção da coletividade.

Conforme a teoria da qualidade governamental e do capital social de Rothstein (2005), a confiança pública não é um dado prévio, mas um ativo construído diariamente quando as instituições demonstram compromisso genuíno com o bem comum. No modelo punitivista

tradicional, o condutor autuado é frequentemente estigmatizado como um mero alvo de arrecadação, o que corrói a credibilidade do órgão gestor e estimula a hostilidade. Em contrapartida, quando a Administração Pública humaniza a abordagem, adota a transparência ativa e prioriza a reeducação viária, ela envia uma mensagem inequívoca à sociedade: a via pública é um espaço de responsabilidade compartilhada e preservação da vida. Nesse contexto, a sanção passa a ser compreendida pela população não como um arbítrio estatal, mas como a consequência legítima pelo desrespeito às leis e pela quebra do contrato social que visa proteger a coletividade.

A aquisição dessa confiança reconfigura o comportamento social em larga escala. Quando a autarquia prova, por meio de dados abertos e abordagens empáticas, que a sua meta é tutelar a incolumidade pública e o respeito aos limites da lei, deixa de ser uma imposição externa e consolida-se como um valor moral internalizado. O Estado, ao descer do pedestal puramente punitivo para atuar como guardião da vida, angaria a legitimidade necessária para que a própria comunidade passe a rejeitar e isolar condutas de risco.

Dessa forma, a eficácia do poder de polícia administrativa transcende a métrica sancionatória. A verdadeira consolidação do contrato social na mobilidade urbana ocorre quando o órgão gestor conquista a confiança da coletividade, assegurando que o cumprimento das regras de trânsito seja compreendido por todos como um compromisso ético inegociável de respeito ao próximo.

5.3.1. A Dialética da Transparência: Competência Institucional Versus Ocultação de Dados

Na consolidação das políticas de *accountability* e engajamento social, é recorrente a emersão de resistências intraorganizacionais. Uma objeção conservadora sustenta que a adoção de uma transparência excessiva exporia eventuais falhas operacionais, desgastando a imagem da autarquia. Essa premissa, todavia, revela-se administrativamente falaciosa. Consoante a clássica teoria de Hirschman (1970) sobre o comportamento das organizações, tentar sufocar o escrutínio público pela restrição informacional não protege a instituição; ao contrário, fomenta um nível de desconfiança social gravíssimo, em que o vácuo de dados oficiais é rapidamente preenchido por narrativas de arbitrariedade.

A refutação a esse paradigma hermético se consolida na compreensão de que a publicização de dados estruturados, mesmo quando revelam gargalos operacionais, testa inequivocamente a maturidade analítica e a competência técnica da gestão. Do ponto de vista do Princípio da Eficiência, as críticas originadas pela publicidade ativa não configuram ataques, mas operam como auditorias sociais gratuitas que impulsionam o aprimoramento contínuo das políticas viárias. Ademais, a aderência a padrões internacionais corrobora essa premissa: nações que figuram como vanguarda global em segurança, a exemplo da Suécia em sua precursora *Visão Zero* sistematizada por Tingvall e Haworth (1999), provam que a transparência proativa não fragiliza o Estado. Ao contrário, ela atua como a principal blindagem institucional, convertendo-se no vetor mais eficaz para legitimar o exercício do poder de polícia perante o cidadão.

6. CONCLUSÃO: A CONSOLIDAÇÃO DA NOVA ORDEM DA MOBILIDADE URBANA

A essência desta profunda reestruturação da gestão viária, que perpassa desde a modernização normativa até a revolução comportamental nas vias, cristaliza-se em um questionamento gestacional inadiável para a Administração Pública. A transição de um modelo punitivista para uma governança de preservação da vida consubstancia-se em um marco institucional irrevogável, alicerçado em quatro axiomas inter-relacionados: *"A Lei mudou, os órgãos precisam compatilhar informações, o agente precisa se adaptar e a sociedade precisa participar"*.

O Protagonismo Inafastável advindo da promulgação da Lei nº 14.599/2023 não configura um mero ajuste legislativo incremental, mas um autêntico reposicionamento no pacto federativo. Os entes municipais despem-se da obsoleta condição de coadjuvantes para assumirem a plenitude da fiscalização em seus territórios. Essa assunção de competências exige que os gestores locais abandonem a inércia burocrática e encarem o poder de polícia não como um ônus procedimental, mas como a outorga legal definitiva para o exercício autônomo da tutela da vida.

A Rede Contra o Isolamento e a concretização de um trânsito seguro exige a aniquilação das "ilhas administrativas". O maior entrave à modernização não é a escassez de informações, mas o isolamento de dados sem finalidade de consolidação. Coletar estatísticas para depositá-las em planilhas estanques cria repositórios ociosos de dados que inviabilizam políticas preditivas. A integração tecnológica (via barramento da SENATRAN) entre órgãos municipais, DETRAN, PRF e Polícia Militar é um imperativo ético. Essa urgência se agiganta sob a ótica de uma cidade conurbada. Na Região Metropolitana da Grande João Pessoa, onde as fronteiras municipais são invisíveis para a dinâmica do cidadão, a fragmentação

jurisdicional é um gargalo gerencial. Um ecossistema urbano contínuo exige uma rede de proteção uníssona e interoperável.

A Nova Identidade Profissional e a metamorfose da autarquia impõe a adaptação incondicional do seu capital humano. Municiado por dados integrados, o agente de mobilidade deve transmutar sua identidade, abandonando o perfil exclusivamente punitivo para abraçar a vocação de "protetor educador". Essa guinada requer treinamento perene em inteligência comportamental e a imediata repactuação dos indicadores de desempenho. O sucesso funcional emancipa-se da métrica arcaica para abraçar o impacto qualitativo de vidas resguardadas. Em contrapartida, o Estado assume o dever inegociável de garantir a integridade física, a saúde mental e a valorização orgânica desse servidor.

O Contrato de Confiança desta arquitetura reside na inclusão da comunidade na formulação e no escrutínio das políticas públicas. Por intermédio da transparência ativa e de Conselhos Municipais deliberativos, o cidadão transcende a condição de alvo passivo da fiscalização e assume o papel de coautor da segurança urbana. O Estado fomenta a conformidade voluntária ao provar, com dados abertos, a necessidade de cada equipamento fiscalizatório, substituindo a coerção cega por um contrato social lastreado na confiança.

A convergência desses quatro pilares forja o verdadeiro Espírito de Inovação no serviço público viário, e marcará uma profunda mudança de paradigma ético. Consagra-se a transição definitiva de um modelo reativo e quantitativo para uma gestão participativa, preventiva e qualitativa.

Ao projetar a visão de futuro para a mobilidade da Grande João Pessoa no Horizonte de 10 anos, o norte estratégico que se impõe é a adoção irrevogável da Visão Zero (*Vision Zero*). Sob essa premissa global de excelência, nenhuma perda de vida no trânsito é aceitável ou justificável; todo o sistema deve ser desenhado para mitigar a falibilidade humana. A meta estrutural de suprimir a sinistralidade não será alcançada pelo recrudescimento isolado da coerção financeira, mas pela sedimentação de uma consciência cívica madura.

Portanto, o modelo proposto por este estudo conclui que a via pública do futuro será um ecossistema seguro não pelo temor à sanção, mas pelo respeito irrestrito ao próximo. O contrato social no trânsito consolida-se como um pacto inquebrantável quando o Estado prova, cabalmente, que a sua tecnologia, as suas leis e os seus agentes existem para servir à mais sagrada das finalidades constitucionais: a preservação incondicional da vida.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AYRES, Ian; BRAITHWAITE, John. **Responsive Regulation: Transcending the Deregulation Debate**. New York: Oxford University Press, 1992.

BARTL, G. et al. *Driver Rehabilitation Programmes in Europe*. Relatório do projeto ANDREA (Analysis of Driver Rehabilitation Programmes). Viena: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2002.

BEHN, Robert D. Why Measure Performance? Different Purposes Require Different Measures. **Public Administration Review**, v. 63, n. 5, p. 586-606, 2003.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloísa. **Rota de colisão:** A cidade, o trânsito e você. São Paulo: Berlendis & Vertechia, 2007.

BRANDÃO, Hugo Pena. **Gestão por competências:** modelos de gestão pública contemporânea. Brasília: Enap, 2012.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 918, de 28 de março de 2022.** Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9182022.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 932, de 28 de março de 2022.** Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9322022.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 985, de 25 de outubro de 2022.** Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT). *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 31 out. 2022.

BRASIL. **Lei nº 14.129, de 29 de março de 2021.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14129.htm. Acesso em: 10 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023.** Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre exames toxicológicos, competência para fiscalização de trânsito, entre outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 20 jun. 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/l14599.htm. Acesso em: 20 mai. 2026.

BRASIL. Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos. e-PING: **Padrões de Interoperabilidade de Governo Eletrônico**. Brasília, DF: MGI, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: 5 jun. 2026.

DEJOURS, Christophe. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). **Estatísticas de Frota de Veículos - Base de Dados**. Brasília, DF: SENATRAN, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-denatran>. Acesso em: 28 mai. 2026.

DENHARDT, Janet V.; DENHARDT, Robert B. **The New Public Service**: Serving, Not Steering. 4th ed. New York: Routledge, 2015.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 35. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

ETSC – EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL. **Smart Traffic Law Enforcement**. Bruxelas: ETSC, 2015.

ETSC (European Transport Safety Council). Traffic Law Enforcement across the EU: **Time for a gear change**. Bruxelas: ETSC, 2011.

FUNG, Archon; GRAHAM, Mary; WEIL, David. **Full Disclosure**: The Perils and Promise of Transparency. New York: Cambridge University Press, 2007.

GOFFMAN, Erving. **Frame Analysis:** An Essay on the Organization of Experience. New York: Harper & Row, 1974.

GOLDENBELD, Charles et al. *Traffic rules and enforcement: A basic overview of literature.* SWOV, 2011.

HIRSCHMAN, Albert O. **Saída, voz e lealdade:** reações ao declínio de firmas, organizações e estados. São Paulo: Perspectiva, 1970.

HOFFMANN, Maria Helena; SANTIAGO, Eduardo N. S.; LUSTOSA, Sandra V. Psicologia do Trânsito: histórico e perspectivas. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 22, n. 2, p. 12-21, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (**IBGE**). João Pessoa: panorama. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/joao-pessoa/panorama>. Acesso em: 25 jun. 2026.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF); OECD. **Zero Road Deaths and Serious Injuries:** Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Paris: OECD Publishing, 2016.

ITF – INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. **Data-Driven Transport Policy.** Paris: OECD Publishing, 2016.

JOHANSSON, Roger. *Vision Zero – Implementing a policy for traffic safety.* Safety Science, v. 47, n. 6, p. 826-831, 2009.

KAHNEMAN, Daniel. **Rápido e devagar:** duas formas de pensar. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

KAPLAN, Robert S.; NORTON, David P. **A estratégia em ação:** Balanced Scorecard. 11. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

KUNDRA, Vivek. **State of Public Sector Cloud Computing.** Washington, DC: Executive Office of the President, Chief Information Officer Council, 2010.

MOORE, Mark H. **Creating Public Value:** Strategic Management in Government. Cambridge: Harvard University Press, 1995.

O'DONNELL, Guillermo. Accountability horizontal e novas poliarquias. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, n. 44, p. 27-54, 1998.

OMS (Organização Mundial da Saúde). *Global status report on road safety 2018.* Genebra: World Health Organization, 2018.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro.** 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2023.

ROSENBERG, Marshall B. **Comunicação não-violenta:** técnicas para aprimorar relacionamentos pessoais e profissionais. São Paulo: Ágora, 2006.

ROTHSTEIN, Bo. **Social Traps and the Problem of Trust.** Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas:** conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2020.

THALER, Richard H.; SUNSTEIN, Cass R. **Nudge:** Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness. New Haven: Yale University

Press, 2008.

TINGVALL, Claes; HAWORTH, Narelle. Vision Zero: An ethical approach to safety and mobility. In: **6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000**. Melbourne, 1999.

TYLER, Tom R. **Why People Obey the Law**. Princeton: Princeton University Press, 2006.

U.S. DOT. United States Department of Transportation. **Intelligent Transportation Systems Benefits, Costs, and Lessons Learned**. Washington, DC: ITS Joint Program Office, 2017. Disponível em: https://www.itskrs.its.dot.gov/sites/default/files/executive-briefings/2017/BCLL_2017_Combined_JPO-FINALv6.pdf. Acesso em: 26 jun. 2026.

WEGMAN, Fred; AARTS, Letty. *Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020*. Leidschendam: SWOV (Institute for Road Safety Research), 2006.

WEILL, Peter; ROSS, Jeanne W. **Governança de TI:** como as empresas mais bem-sucedidas organizam os direitos decisórios e as responsabilidades para obterem resultados superiores. São Paulo: M. Books, 2006.

¹ Graduado em Gestão de TI e Direito. Pós Graduado em Direito do Trabalho e Processo Civil (ESA-PB e Unisul). Atualmente é Superintendente Executivo da SEMOB-João Pessoa e Conselheiro do Conselho Estadual de Trânsito da Paraíba-CETTRAN-PB. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

² Graduado em Biologia. Pós graduado em Fundamentos da Educação e Gestão Pública(UEPB e FAVENI), cursando MBA em Gestão, Governança e Legislação de Trânsito (UNIESP). É Agente de Mobilidade Urbana na SEMOB-JP e atualmente preside a Comissão de Ética e Avaliação de Desempenho. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail.](#)