Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE)
Departamento de Administração (ADM)
Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA)
Especialização em Gestão Pública Municipal

ADRIANA MODESTO DE SOUSA

UM RETRATO DOS INSTRUTORES DE TRÂNSITO BRASILEIROS E O NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO DESSES PROFISSIONAIS EM ARENAS CONSULTIVAS TEMÁTICAS: zonas cinzentas e/ou o vale dos esquecidos?

Brasília – DF
2026

ADRIANA MODESTO DE SOUSA

UM RETRATO DOS INSTRUTORES DE TRÂNSITO BRASILEIROS E O NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO DESSES PROFISSIONAIS EM ARENAS CONSULTIVAS TEMÁTICAS: zonas cinzentas e/ou o vale dos esquecidos?

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Administração e ao PPGA da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do certificado de Especialista em Gestão Pública Municipal.

Orientador: Prof. Dr. Claudio Zancan

ADRIANA MODESTO DE SOUSA

UM RETRATO DOS INSTRUTORES DE TRÂNSITO BRASILEIROS E O NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO DESSES PROFISSIONAIS EM ARENAS CONSULTIVAS TEMÁTICAS: zonas cinzentas e/ou o vale dos esquecidos?

BANCA EXAMINADORA

_____

Prof. Dr. Claudio Zancan
PPGA/FACE/UnB
Presidente – Orientador

_____

Prof. Dr. Thiago de Sousa Santos
IFSULDEMINAS
Membro Externo

Brasília (DF)
2026

DEDICATÓRIA

Dedico os esforços empenhados na realização do presente estudo aos instrutores de trânsito brasileiros, esses têm a importante missão de formar condutores e a responsabilidade do incentivo a comportamentos seguros no trânsito, voltados à cidadania, em espaços compartilhados e dinâmicos como é o caso das vias que são parte da infraestrutura de municípios e regiões metropolitanas do Brasil.

Adicionalmente, àqueles que pesquisam e/ou devotam a existência ao ativismo em favor de um modelo de mobilidade urbana sustentável e de uma sociedade inclusiva e democrática, tendo como um de seus pilares a participação social, importante elemento na construção de políticas públicas.

Aludindo às searas dos Transportes, Saúde do Trabalhador e Participação Social, dedico aos queridos mestres Profs. Drs. Pastor Taco, René Mendes e Daniel Avelino, esses têm sido ao longo de minha trajetória acadêmica e pessoal fontes de inspiração intelectual, profissionalismo e compromisso com a Ciência e com valores humanistas.

Como não poderia deixar de ser, também à minha família. Inicialmente à minha mãe, Sra. Maria do Socorro Modesto de Sousa, que ainda que já não habite o mesmo Plano que eu, segue fortalecendo minhas utopias e a esperança de um mundo mais solidário e justo. Aos meus queridos irmãos Agnus Modesto de Sousa e Alexandre Modesto de Sousa. Também ao meu pai, Sr. Dalmo Modesto de Sousa, com quem sempre travo interessantes reflexões sobre mobilidade urbana, trânsito e expressão da arte no espaço urbano.

Finalmente, àquela que tem sido meu exemplo de retidão de caráter, empoderamento feminino, de quem sempre espero uma avaliação prévia de modo a subsidiar minhas tomadas de decisão em todos os campos da minha vida, Andréa Modesto de Sousa, egressa da FACE/UnB, minha irmã querida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos corpos técnico e docente da Universidade de Brasília (UnB) pela possibilidade de realização da Especialização em Gestão Pública Municipal (GPM). Sinto-me privilegiada por ser egressa e discente dessa Universidade que, mais uma vez, propiciou-me a oportunidade de aprendizado.

Agradeço especialmente à Coordenadora, Profa. Dra. Josivania Silva Farias, pelo incentivo e condução do Curso de Especialização, ao Prof. Dr Thiago de Sousa Santos, por me honrar com sua participação na Banca Examinadora, oferecendo importantes contribuições ao estudo e, sobretudo, ao Prof. Dr. Claudio Zancan, pela orientação, por ter renovado meu entusiasmo pela pesquisa, por ter abraçado a temática proposta para o estudo e pelo elevado compromisso com a Ciência.

Agradeço ainda ao Portal do Trânsito e ao SIPROCFCMG pela disponibilização do acesso ao inquérito em seus sítios oficiais, aos sindicatos dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) dos estados do Paraná e São Paulo, em razão do apoio na divulgação dos inquéritos junto a seus pares, aos administradores de grupos em redes sociais voltados para a população alvo, aos coletivos de instrutores de trânsito de Minas Gerais e São Paulo e aos proprietários de CFCs do RS e DF pela divulgação em suas redes sociais. Tratou-se de apoio orgânico, baseado na sensibilização e desejo de, em alguma medida, conferir o protagonismo que a categoria laboral de referência ainda carece.

Por fim, agradeço aos instrutores de trânsito que participaram dos inquéritos, esses ofereceram importantes contribuições e são o pilar e a razão de existir deste estudo.

“A ciência é muito mais que um corpo de conhecimentos. É uma maneira de pensar” (Carl Sagan).

RESUMO

O objetivo do estudo foi compor um retrato dos instrutores de trânsito brasileiros responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B e avaliar o nível de participação desses profissionais em arenas consultivas temáticas. Foram utilizadas duas estratégias de pesquisa: aplicação de inquérito e pesquisa documental. Foi alcançada amostra de 949 participantes, maioria do gênero masculino e meia idade, oriundos de 25 estados brasileiros. Os resultados indicaram equilíbrio entre formação secundária e superior, baixa remuneração, elevado quantitativo de horas trabalhadas e tendência de permanência na profissão. Verificou-se prevalência de vínculo com Centro de Formação de Condutores, com utilização dos recursos dessas instituições. A maioria dos instrutores atua em cidades do interior. Foram registradas queixas de saúde e dependência do sistema público de saúde. Os trabalhadores consideram haver fragilidades na formação de condutores, campanhas educativas e esforço legal. Verificou-se que a participação de instrutores de trânsito em arenas consultivas temáticas ocorre de forma indireta. Conclui-se quanto à necessidade de ampliação da investigação e adoção dos parâmetros de codificação propostos no estudo. Acredita-se que este estudo poderá contribuir na elaboração de políticas públicas com impacto nos municípios e regiões metropolitanas e fomento da participação social da categoria em arenas consultivas temáticas.

Palavras-chave: instrutores de trânsito; formação de condutores; legislação de trânsito; participação social; mobilidade urbana

ABSTRACT

This study aimed to profile Brazilian driving instructors responsible for training Category A and B drivers and to assess the extent of their participation in thematic consultative forums. Two research strategies were employed: a survey and documentary research. A sample of 949 participants was obtained, consisting predominantly of middle-aged men from 25 Brazilian states. The results indicated a balanced distribution between secondary and higher education attainment, low remuneration, long working hours, and a tendency toward professional retention. A predominance of employment relationships with Driver Training Centers was observed, along with use of the resources provided by these institutions. Most instructors worked in non-metropolitan municipalities. Health-related complaints and reliance on the public healthcare system were also reported. Participants perceived weaknesses in driver training, road safety campaigns, and legal enforcement efforts. The findings further revealed that traffic instructors participate in thematic consultative forums through indirect mechanisms. The study concludes that there is a need for further investigation and for the adoption of the coding parameters proposed herein. It is believed that these findings may contribute to the development of public policies affecting municipalities and metropolitan regions, as well as to promoting greater social participation by this professional group in thematic consultative forums.

Keywords: traffic instructor; driver training; traffic legislation; social participation; urban mobility

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 - Estrutura Lógica do Documento

Figura 4.1 - Estrutura Lógica dos Resultados

Figura 4.2 - Cobertura da Amostra de Instrutores de Trânsito

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 4.1 - Distribuição e Proporções de Instrutores de Trânsito UF/ Brasil
Gráfico 4.2 - Habilitados Categoria A de 18 a 21 anos por UF e Gênero
Gráfico 4.3 - Local e Tempo de Atuação
Gráfico 4.4 - Condição Laboral e Aulas Práticas
Gráfico 4.5 - Dinâmica Laboral e Renda
Gráfico 4.6 - Condições de Saúde e Tipos de Acesso

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1 - Dados de Municipalização do Trânsito por UF

Tabela 4.1 - Percepções Positivas e Negativas Sobre Legislação e Segurança viária

LISTA DE QUADROS

Quadro 4.1 - Quantitativos de Instrutores, Distribuições e Proporções Diversas
Quadro 4.2 - Quantitativos de Condutores Habilitados por UF nas Categorias A, B e A/B
Quadro 4.3 - Arte, Termo de Adesão e Roteiro de Inquérito
Quadro 4.4 - Proposta de Codificação de Representações das CTTs
Quadro 4.5 - Proposta de Codificação de Assuntos das CTTs
Quadro 4.6 - Perfis das CTTs Baseados nas Propostas de Codificação
Quadro 4.7 - Organização da Relação de Entidades de Classe Conforme Cadastro Nacional de Entidades Sindicais (CNES)
Quadro 4.8 - Caracterização de Arenas Consultivas Temáticas biênios 2019-21, 2022-24 e 2025-27

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACT - Arena Consultiva Temática
CNES - Cadastro Nacional de Entidades Sindicais
CTT - Câmara Temática de Trânsito
CNH - Carteira Nacional de Habilitação
CFC - Centro de Formação de Condutores
CBO - Classificação Brasileira de Ocupações
CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito
CF - Constituição Federal
LAI - Lei de Acesso à Informação
ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PCD - Pessoa Com Deficiência
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNPS - Política Nacional de Participação Social
SNMU - Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
SNPS - Sistema Nacional de Participação Social
SNT - Sistema Nacional de Trânsito
UF - Unidade da Federação

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 15
1.1 Contextualização 15
1.2 Problema de Pesquisa 16
1.3 Objetivos 17
1.3.1 Objetivo Geral 17
1.3.2 Objetivos Específicos 17
1.4 Estrutura Lógica do Documento 17
2. REFERENCIAL TEÓRICO 18
2.1 Mobilidade, Estrutura Urbana e Sistemas de Transportes 18
2.2 Municipalização do Trânsito 20
2.3 Motorização, Sinistralidade Viária e Prevenção aos Sinistros de Trânsito 21
2.4 Políticas Públicas, Participação Social e Arenas Consultivas Temáticas 22
3. MÉTODOS E TÉCNICAS DA PESQUISA 24
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO 24
4.1 Quantos São e Quem Formam? 25
4.2 Quem São e o Que Pensam? 28
4.3 Quais Arenas Consultivas Temáticas Compõem e Como? 35
5. CONSIDERAÇÕES 37
REFERÊNCIAS 39
Apêndice A Estrutura Lógica do Documento 47
Apêndice B - Quantitativos de Instrutores, Distribuições e Proporções Diversas 48
Apêndice C - Quantitativos de Condutores Habilitados por UF nas Categorias A,B e A/B 50
Apêndice D - Arte, Termo de Adesão e Roteiro de Inquérito 54
Apêndice E - Proposta de Codificação de Representações das CTTs 60
Apêndice F - Proposta de Codificação de Assuntos das CTTs 62
Apêndice G – Perfis das CTTs Baseados nas Propostas de Codificação 63
Apêndice H - Relação de Entidades de Classe 66
Apêndice I - Caracterização de Arenas Consultivas Temáticas biênios 2019-21, 2022-24 e 2025-27 68
Anexo A - Dados de Municipalização do Trânsito por UF 71
Anexo B - Declaração de Autoria e Uso de Inteligência Artificial 72

UM RETRATO DOS INSTRUTORES DE TRÂNSITO BRASILEIROS E O NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO DESSES PROFISSIONAIS EM ARENAS CONSULTIVAS TEMÁTICAS: zonas cinzentas e/ou o vale dos esquecidos?

Autora: Adriana Modesto de Sousa
Nº de Matrícula UnB: 251209355
Orientador: Prof. Dr. Claudio Zancan
Instituição: Universidade de Brasília (UnB)

RESUMO

O objetivo do estudo foi compor um retrato dos instrutores de trânsito brasileiros responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B e avaliar o nível de participação desses profissionais em arenas consultivas temáticas. Foram utilizadas duas estratégias de pesquisa: aplicação de inquérito e pesquisa documental. Foi alcançada amostra de 949 participantes, maioria do gênero masculino e meia idade, oriundos de 25 estados brasileiros. Os resultados indicaram equilíbrio entre formação secundária e superior, baixa remuneração, elevado quantitativo de horas trabalhadas e tendência de permanência na profissão. Verificou-se prevalência de vínculo com Centro de Formação de Condutores, com utilização dos recursos dessas instituições. A maioria dos instrutores atua em cidades do interior. Foram registradas queixas de saúde e dependência do sistema público de saúde. Os trabalhadores consideram haver fragilidades na formação de condutores, campanhas educativas e esforço legal. Verificou-se que a participação de instrutores de trânsito em arenas consultivas temáticas ocorre de forma indireta. Conclui-se quanto à necessidade de ampliação da investigação e adoção dos parâmetros de codificação propostos no estudo. Acredita-se que este estudo poderá contribuir na elaboração de políticas públicas com impacto nos municípios e regiões metropolitanas e fomento da participação social da categoria em arenas consultivas temáticas.

Palavras-chave: instrutores de trânsito; formação de condutores; legislação de trânsito; participação social; mobilidade urbana

ABSTRACT

This study aimed to profile Brazilian driving instructors responsible for training Category A and B drivers and to assess the extent of their participation in thematic consultative forums. Two research strategies were employed: a survey and documentary research. A sample of 949 participants was obtained, consisting predominantly of middle-aged men from 25 Brazilian states. The results indicated a balanced distribution between secondary and higher education attainment, low remuneration, long working hours, and a tendency toward professional retention. A predominance of employment relationships with Driver Training Centers was observed, along with use of the resources provided by these institutions. Most instructors worked in non-metropolitan municipalities. Health-related complaints and reliance on the public healthcare system were also reported. Participants perceived weaknesses in driver training, road safety campaigns, and legal enforcement efforts. The findings further revealed that traffic instructors participate in thematic consultative forums through indirect mechanisms. The study concludes that there is a need for further investigation and for the adoption of the coding parameters proposed herein. It is believed that these findings may contribute to the development of public policies affecting municipalities and metropolitan regions, as well as to promoting greater social participation by this professional group in thematic consultative forums.

Keywords: traffic instructor; driver training; traffic legislation; social participation; urban mobility

1. INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

Este estudo está ancorado no processo brasileiro de habilitação e formação de condutores. Aborda o perfil e realidades experimentadas por instrutores de trânsito responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B, assim como a eventual participação desses profissionais em arenas consultivas temáticas (ACT). Para favorecer a compreensão de interações diretas e transversais inerentes aos elementos elencados, recupera-se diacronia legal, inicialmente com os artigos nº 141, 155 e 156 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Brasil, 1997).

Os artigos mencionados tratam do processo de habilitação, normas pertinentes à aprendizagem para conduzir veículos, a qual profissional compete a formação de condutores e a competência atribuída ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) quanto à definição dos critérios da prestação do serviço, além das exigências necessárias para o exercício da atividade de instrutor de trânsito (Brasil, 1997).

Avança-se no memorial normativo, recuperando-se do acervo do colegiado supracitado as Resoluções nº 168, nº 321, nº 358, nº 789 e nº 1.020. Detalha-se que a norma vigente, sob alegação de redução de custos e desburocratização, promoveu uma série de alterações no processo mencionado, dentre as quais, a redução de horas-aula mínimas e o fim da obrigatoriedade de frequência a Centro de Formação de Condutores (CFC) (CONTRAN, 2004; CONTRAN, 2009; CONTRAN, 2010; CONTRAN, 2020a; CONTRAN, 2025).

Atinente ao novo processo, relata-se que foi oficializado o Sistema *Nova Jornada do Instrutor* como parte integrante do Programa *CNH do Brasil*. A partir desse sistema o candidato tem a possibilidade de contatar diretamente instrutores de trânsito autônomos ou CFCs (Agência Brasil, 2026).

As diretrizes constantes na Resolução nº 1.020 ainda não estão pacificadas, como argumentos contrários são relacionados potenciais efeitos negativos à segurança viária e comprometimento do setor econômico tradicionalmente prestador do serviço (CONTRAN, 2025; Brasil, 2025a; Brasil, 2026).

Elenca-se ainda a Lei nº 12.302 que regulamenta a profissão de instrutor de trânsito, oferta a definição do profissional e prevê os requisitos necessários à atividade laboral. A Lei nº 13.863 que promoveu alteração em sua antecessora, além do Projeto

de Lei nº 2.979 que versa sobre o no exercício profissional. Tendo em vista o *continuum* de proposições, corrobora-se a leitura de arena ativa no que tange ao tema (Brasil, 2010; Brasil, 2019b; Brasil, 2024).

Faz-se o adendo que constituem o processo ensino-aprendizagem para a condução veicular as aprendizagens: ideativa; simbólica; motora; afetiva ou emotiva; e a interação entre essas (Rozestraten, 2004).

Acredita-se que os resultados alcançados por este estudo poderão contribuir em três frentes: políticas públicas relacionadas à mobilidade e o trânsito; diretrizes e normatizações dos processos de habilitação e formação de condutores; e fomento à participação social de instrutores de trânsito em Arenas Consultivas Temáticas (ACTs), todas com desdobramentos junto aos municípios e regiões metropolitanas.

1.2 Problema de Pesquisa

Os instrutores de trânsito têm papel pedagógico e social fundamentais no panorama da mobilidade (formação para o trânsito) e promoção da segurança viária em municípios e regiões metropolitanas. Ainda que a categoria seja relevante, infere-se a hipótese de desconhecimento ou conhecimento parcial por parte dos gestores públicos acerca desses profissionais. Outrossim, que expertises acumuladas e percepções relativas às temáticas de trânsito estejam sendo subaproveitadas ou desconsideradas, sobretudo, em ACTs (Brasil, 1997).

Destaca-se que discussões e pareceres elaborados em colegiados tais como as Câmaras Temáticas de Trânsito (CTTs) e os instituídos para a revisão do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), oferecem subsídio às políticas públicas cujas diretrizes repercutem na dinâmica das cidades (Brasil, 2018; CONTRAN, 2021).

O panorama descrito suscitou interesse quanto ao código 8599-6/01 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), formação de condutores, e código 333105 da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), instrutor de autoescola, motivando investigações incidentais exploratórias realizadas em 2021. Visando a materialidade das incursões pregressas, retomaram-se as investigações, desta feita, com incrementos necessários em razão do decurso temporal e a efetiva verificação das hipóteses levantadas (IBGE, 2026; MTE, 2026).

Acrescenta-se que entre as ações pregressas, buscou-se informações junto a sítios governamentais de todas as Unidades da Federação (UFs), sendo constatado: carência de padronização; heterogeneidade na oferta de informações; e raríssimos casos com disponibilização de parâmetros e dados avaliativos, na perspectiva do usuário, relacionados ao código 8599-6/01 (IBGE, 2026).

Esclarece-se que foram manifestadas solicitações de dados por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI) junto ao órgão máximo executivo federal de trânsito acerca do quantitativo geral de instrutores de trânsito brasileiros e respectiva distribuição, tendo sido obtido apenas informe quanto ao cômputo geral, ano de referência 2021.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo Geral

Compor um retrato dos instrutores de trânsito brasileiros responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B e avaliar o nível de participação desses profissionais em arenas consultivas temáticas.

1.3.2 Objetivos Específicos

a) levantar os quantitativos, a distribuição e aspectos do perfil dos instrutores de trânsito brasileiros das categorias A e B; b) caracterizar dimensões sociodemográficas, laborais, de saúde e percepções profissionais diversas dos instrutores respondentes; c) analisar documentos normativos e institucionais relacionados às câmaras temáticas e arenas consultivas de trânsito; e d) verificar a presença ou ausência de representação dos instrutores de trânsito em arenas consultivas relacionadas à formação de condutores.

1.4 Estrutura Lógica do Documento

Este documento está organizado em quatro partes contemplando 5 capítulos. O Apêndice A, a partir da Figura 1.1 – Estrutura Lógica do Documento, oferece a síntese da referida organização, cujo detalhamento é descrito na sequência.

Parte 1 - Preliminar e Conceitual: aborda a cadeia relacionada à habilitação e formação de condutores e problematiza a realidade da população alvo. Enfatiza a relevância do estudo e descreve os objetivos propostos. Outrossim, oferece a revisão da literatura a partir de perspectivas interdisciplinar e sistêmica quanto aos fenômenos, sujeitos e contextos pesquisados.

Parte 2 - Delimitação e Formulação: detalha as características do estudo e estratégias metodológicas adotadas para o alcance dos objetivos.

Parte 3 - Aplicação e Argumentação: apresenta os resultados obtidos a partir da aplicação do itinerário metodológico desenhado e respectivas análises.

Parte 4 - Considerações: recupera de forma sintética os principais resultados, sinaliza as limitações do estudo, manifesta prospecções e sugere aproveitamentos institucionais no que se refere aos resultados alcançados.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Consideram-se duas perspectivas, uma voltada para contexto e dinâmicas sociais e outra voltada para a população alvo. Buscou-se contemplar interações entre mobilidade, território e planejamento de transportes visando conectá-los a munícipio. Por sua vez, este conectado a trânsito a partir do olhar dos Transportes. A lógica de encadeamento, carreada pelos elementos anteriores, recupera os sujeitos da pesquisa (conjuntura, interações diretas e transversais), de modo a conectá-los com outra modalidade de *território*, convencionado como *arenas consultivas temáticas*.

Foram consultadas duas bases de dados acadêmicos, intervalo de 2002 a 2025, a partir dos descritores: instrutores de trânsito; formação de condutores; legislação de trânsito; participação social; e políticas públicas. Complementou-se com referências técnico-científicas, institucionais e normativas colecionadas durante todo o período de construção do documento tendo como parâmetro a técnica de bola de neve (Biernacki e Waldorf, 1981).

2.1 Mobilidade, Estrutura Urbana e Sistemas de Transportes

Sob visão interdisciplinar e sistêmica, resgatam-se definições e conceitos. Inicia-se com a expressão *mobilidade urbana*, definida como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, sendo balizadora

do desenvolvimento urbano e impactando no desenvolvimento econômico e social dos municípios (Ferraz e Torres, 2004; Brasil, 2012, n.p.).

Complementa-se com *Sistema Nacional de Mobilidade Urbana* (SNMU) que se constitui como um conjunto organizado e coordenado de modos de transportes, serviços e infraestruturas, voltado para o deslocamento de pessoas e cargas no território do município e *espaço*, referido como "dimensão que diz respeito ao percurso, acessibilidade às vias de circulação ou aos modos de transporte utilizados para o deslocamento, onde se avaliam as opções viáveis para se sair de onde se está e chegar aonde se quer (necessita)" (Brasil, 2012; Lopes, Martorelli e Costa, 2020, p. 46).

Quanto aos espaços para deslocamentos, optou-se por dialogar com os territórios urbano e metropolitano e formação veicular voltada à condução dos modos de transporte automóvel e motocicleta. Pontua-se que, embora a categoria "A" trate de "veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral", neste estudo se restringirá a *motocicleta* (Brasil, 1997, n.p.).

A condução veicular é direcionada a todos os tipos de vias, rurais ou urbanas, contudo, tendo em vista a perspectiva territorial em que a população alvo exerce sua atividade pedagógica e a conexão com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), compulsou-se o contexto urbano e a categorização das cidades. Alerta-se quanto à variação dos conceitos de município e cidade, assumindo-se neste estudo uma semântica equivalente (Brasil, 2012; IBGE, 2020; Vieira, 2021).

A classificação das cidades é orientada por padrão hierárquico baseado nas funções de gestão que exercem sobre outras cidades e nos parâmetros de atividades empresariais, públicas e atratividade para suprir bens e serviços de outros municípios, o que demanda promoção de deslocamentos (IBGE, 2020; IBGE, 2022a; IPEA, 2021).

A taxonomia dos organismos urbanos é relevante, pois a estrutura urbana impacta no planejamento de transportes, no índice de motorização, circulação de veículos, distâncias e tempos de viagem, constituindo-se também como *espaço educativo*, parcialmente controlado, tendo em vista as regras de trânsito, para futuros condutores veiculares, ou seja, o candidato que pleiteia a autorização para conduzir, deverá estar apto e preparado para transitar de forma segura para si e para os demais usuários da via nesses diversos contextos.

Ainda é elencada a interação entre infraestrutura de transportes e modos prevalentemente utilizados nas cidades e regiões metropolitanas. A maneira com que

essa dinâmica se dá, organicamente ou induzida, pode acentuar a vulnerabilidade ante às vicissitudes e/ou favorecer o uso massivo do transporte individual motorizado e a disseminação de seus danos (IEMA, 2009; Brasil, 2015; Taco *et al*., 2018).

Sublinha-se que os padrões e cenários urbanísticos locais e suas respectivas variações, são determinados por processos de ocupação do solo: planejados, desordenados; regulares, irregulares; e/ou se constituindo como áreas alijadas de oportunidades, marginalizadas pelo Estado. Em logradouros urbanos menos privilegiados, por exemplo, é comum a utilização de modos mais vulneráveis, como as motocicletas (Cadaval e Gomide, 2002; Braga e Brito, 2019; IBGE, 2022b).

Destacam-se os conceitos de *trânsito*: “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” e *via*: “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais”. Sua classificação leva em consideração a finalidade e o espaço geográfico em que está inserida (Brasil, 1997, n.p.).

As vias são espaços dinâmicos e compartilhados, situadas em zonas urbanas e rurais, em municípios de portes variados, em regiões metropolitanas. Dependendo do panorama da mobilidade e índice de motorização, podem oferecem maior ou menor risco aos seus usuários. Acrescenta-se que o panorama da mobilidade e trânsito são sensíveis às concepções e interações atinentes à tríade: planejamentos urbano, de transportes e de circulação (Vasconcellos, 2006).

2.2 Municipalização do Trânsito

Para situar, inicia-se com a recuperação do conceito de *municipalização do trânsito*, definido como “processo legal, administrativo e técnico por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos serviços relativos ao trânsito da cidade” (SENATRAN, 2023, n.p.).

No âmbito da legislação de trânsito se elenca o Art. 24 do CTB que trata do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), esse relaciona as competências quando o município passa a integrá-lo. Cita-se ainda a Resolução nº 811 que estabelece os procedimentos para integração dos municípios ao SNT. Gestores e órgãos responsáveis em âmbito municipal podem se valer de guia com informações referentes à integração das cidades ao SNT (Brasil, 1997; CONTRAN, 2020b Ministério dos Transportes, 2023).

Embora recomendada, a adesão à municipalização do trânsito sofre flutuação e apresenta acentuada elasticidade, ambas geram impacto na organização, fluidez e segurança no trânsito. A Tabela 2.1 – Dados de Municipalização do Trânsito por UF, Anexo A, oferece a síntese do cenário atual (Vasconcellos, 2013; Ministério dos Transportes, 2023; CNM, 2024; Lobato e Zaganelli, 2024).

2.3 Motorização, Sinistralidade Viária e Prevenção aos Sinistros de Trânsito

Salienta-se a existência de estrutura de poder que orientou e, em alguma medida, ainda orienta as políticas de mobilidade e trânsito. No Brasil se observa uma espécie de *hierarquia* e acentuada guarida às demandas dos modos individuais motorizados. O automóvel é marcador social, trata-se de modo de transporte incentivado, protegido e adulado (Bauk, 2006; Vasconcellos, 2013; Planka.Nu, 2020).

O adendo inaugural é necessário, pois o uso massivo de automóveis em detrimento a modos coletivos repercute na dinâmica urbana, no uso do solo, afeta a qualidade de vida nas cidades, gera congestionamentos, aumenta os tempos de viagem e contribui para os sinistros de trânsito.

Considerando-se carga histórica residual e atual, destacam-se as tendências e relações mutualísticas concernentes às variáveis indústria automobilística/padrões de mobilidade. Também os aspectos socioeconômicos, em especial, relacionados às novas morfologias do trabalho (Vasconcellos, 2013; Antunes, 2020).

À guisa de contextualização, destaca-se que a frota circulante de automóveis registrada no Brasil em 2025 foi de 64,8 milhões de unidades, com idade média de 18,3 anos. A de motocicletas correspondeu a 35,9 milhões de unidades, com idade média de 13,3 anos (FENABRAVE, 2025).

O cenário reforça a preocupação com a formação de condutores, sobretudo, no caso das motocicletas, prevalentes em sinistros de trânsito. Considerando-se as mudanças no mundo do trabalho, mencionam-se as atividades laborais ancoradas às plataformas digitais, caracterizadas por condições laborais precarizadas, com variada carga de vulnerabilidade. Outrossim, a possibilidade de organismos urbanos e humanos comprometidos, esse último, padecendo do que se convencionou como *presenteísmo* (FENABRAVE, 2025; Antunes, 2020; OPAS, 2020, Araripe, 2020).

Os sinistros de trânsito são multifatoriais, destacando-se o aumento da frota de motocicletas. Estabelecendo interface com a formação de condutores e aspectos

comportamentais, elencam-se: erros ou falhas humanas; negligência quanto ao uso de equipamentos de segurança; e consumo de substâncias etílicas ou entorpecentes. A prevenção desses eventos requer adoção de estratégias diversificadas e multidisciplinares e a contribuição de vários atores sociais (OPAS, 2018; OPAS, 2020).

Concernente à prevenção dos sinistros de trânsito, são destacados os pactos globais: Década de Ação pela Segurança no Trânsito - 2021-2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS. No Brasil, o PNATRANS e o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 - Plano de DANT (Brasil, 2018; WHO, 2021; MS, 2021; NU, 2026)

Os instrutores de trânsito têm papel fundamental na prevenção dos referidos desfechos, pois são responsáveis pela formação de condutores e fomento a comportamentos seguros, estando ainda familiarizados com as realidades municipais.

2.4 Políticas Públicas, Participação Social e Arenas Consultivas Temáticas

Diante da complexidade do assunto políticas públicas, serão abordados apenas aspectos introdutórios necessários à compreensão de imbricações. Salientam-se variações referentes a definições e classificações, no caso do presente estudo, compulsam-se as políticas públicas regulatórias, pois se aproximam de legislação, estabelecem padrões de comportamento, regulam serviços ou produtos para atores públicos e privados (Secchi, 2016; Mastrodi, 2024).

Embora didático, alerta-se que a adoção de taxonomia oferece limitações à análise mais robusta. As diversas nuanças que compõem fenômenos complexos, como a mobilidade e o trânsito, em razão de abordagem reducionista e/ou engessada, podem escapar ao radar do gestor (Secchi, 2016).

Política Pública é deflagrada por um problema e orientada por ciclo de fases não estático. Ainda que reconhecido o problema, nem sempre a busca de sua solução fará parte da agenda governamental. Nesse sentido, carece reflexão acerca dos fatores que influenciarão na composição das agendas e o papel dos atores envolvidos no processo, grosso modo, subdivididos em governamentais e não-governamentais. O repertório de políticas públicas mantém estreita relação com a conjuntura social e as forças predominantes (Soares, 2009; Secchi, 2016; Chrispino, 2016).

Os fóruns em que as políticas públicas são concebidas têm configurações próprias, com a presença de atores sociais e carência de outros, com dinâmica de forças variadas. Tendo em vista a possibilidade de composição com grupos de interesse e grupos de pressão (Secchi, 2016).

São observadas formas de poder e espécies diferentes de capital. Embora as arenas tenham previsão de participação social, nem sempre as forças dos jogadores apresentam equipolência. Em alguns fóruns o poder simbólico poderá determinar, inclusive, quem e em que condições se dará a participação e o que se intenciona é a conservação das posições dominantes e não a mudança de *status quo*. Optou-se por utilizar o termo *arenas* em vez de colegiados, em razão das disputadas travadas nesses contextos (Bourdieu, 1989; Secchi, 2016; Chrispino, 2016).

Santos (2020) destaca que as interações sociais travadas entre indivíduos e/ou grupos podem ocorrer de diversas formas sendo essas cooperativas, competitivas ou conflitivas, sendo determinadas por interesses e valores.

Diante do exposto, recruta-se perspectiva formal da participação social por meio dos Artigos 8º e 9º da Constituição Federal que preveem seus mecanismos. O Decreto nº 8.243 que instituiu a Política Nacional de Participação Social (PNPS) e o Sistema Nacional de Participação Social (SNPS), esse golpeado pelo Decreto nº 9.759, por sua vez, revogado pelo Decreto 11.371 (Brasil, 1988; Brasil, 2014; Brasil, 2019a; Brasil, 2023).

Concernente às diretrizes preconizadas pela PNPS, destacam-se as instâncias de participação social, dentre as quais as “colegiadas temáticas, instituídas por ato normativo, criadas para o diálogo entre a sociedade civil e o governo em torno de objetivos específicos, com prazo de funcionamento vinculado ao cumprimento de suas finalidades” (Brasil, 2014, n.p.).

Ao se estabelecer interface entre política pública e participação social nos termos deste estudo, recrutam-se as arenas consultivas temáticas (ACT), dentre as quais as Câmaras Temáticas de Trânsito (CTTs). Em seu Art. 13º o CTB prevê a existência das Câmaras Temáticas (CTs), essas se constituem como órgãos técnicos consultivos vinculados ao CONTRAN. São compostas por especialistas que têm a missão de realizar análise e emitir pareceres subsidiando tomadas de decisão por parte do referido Conselho (Brasil, 1997; Ministério dos Transportes, 2026).

3. MÉTODOS E TÉCNICAS DA PESQUISA

Estudo de natureza mista com objetivos exploratório-descritivos. Valeu-se de amostragem não-probabilística. Contemplou-se triangulação de métodos com aplicação de inquérito e pesquisa documental (dados institucionais e normativos). A análise dos resultados contou com aporte da estatística descritiva e análise de conteúdo. A população alvo é constituída por instrutores de trânsito brasileiros responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B. A amostra é formada por adesão voluntária dos respondentes, razão pela qual não houve proporcionalidade previamente definida por município ou UF (Vieira, 2009; Faleiros *et al.*, 2016).

Os dados primários foram colhidos a partir de inquérito estruturado *online* composto por perguntas objetivas e subjetivas, abordando aspectos sociodemográficos, de saúde, características da dinâmica laboral e percepções. A opção se justifica pela economicidade, flexibilidade e dinamismo característico da modalidade. Reporta-se a existência de itinerários distintos produzindo quantitativos variados de perguntas efetivamente respondidas (Vieira, 2009; Faleiros *et al*., 2016).

O inquérito foi divulgado, disponibilizado e/ou encaminhado de forma diversificada a partir de redes sociais, sítios e/ou endereços eletrônicos, complementarmente de forma pontual em palestras ministradas pela autora deste estudo. Foram atendidos critérios éticos em pesquisa, preservados o anonimato do respondente, esclarecidos as características e objetivos do inquérito. Considerou-se como anuência à participação e o encaminhamento do inquérito respondido.

Os dados secundários são constituídos por documentos oficiais institucionais, legislação e bibliografia especializada abrangendo intervalo entre 2002 a 2026 e posteriormente submetidos a filtragem e tratamento (Vieira, 2009; Faleiros *et al*., 2016).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

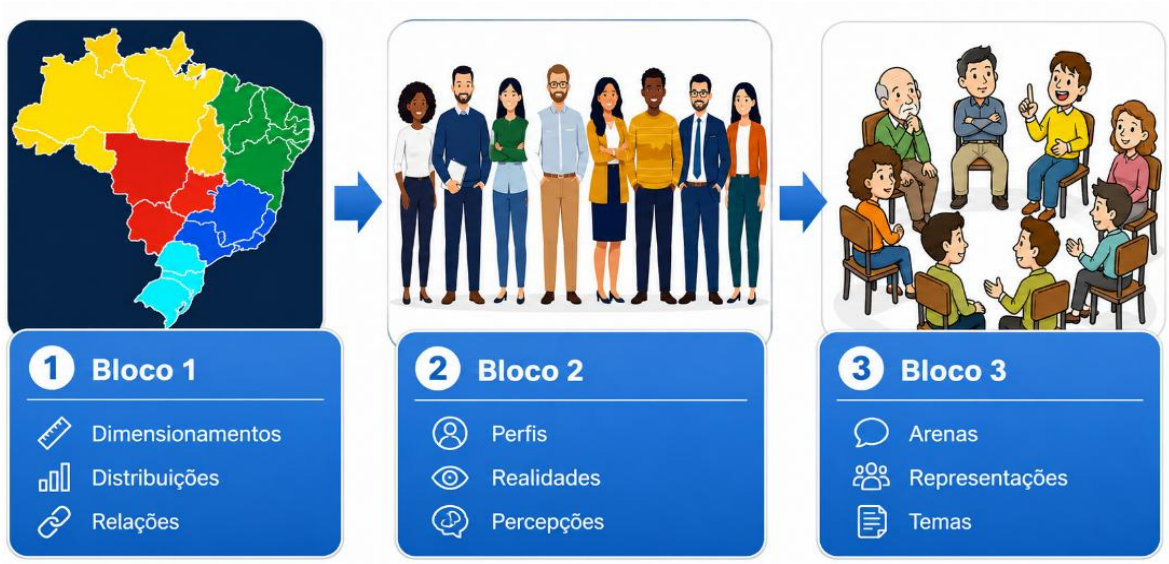
Para favorecer a leitura, optou-se por complementar a exposição textual com recursos gráficos e quadros-síntese. Essa estratégia visou evidenciar a relação entre os dados empíricos, os eixos analíticos e as interpretações decorrentes.

Os resultados foram organizados em três blocos: Bloco 1 (Quantos São e Quem Formam?), aborda a dimensão institucional e territorial da categoria; Bloco 2

(Quem São e o Que Pensam?), é dedicado ao perfil, às condições laborais, à saúde e às percepções dos instrutores; e Bloco 3 (Quais Arenas Consultivas Temáticas Compõem e Como?), é orientado à análise da participação da categoria em arenas consultivas temáticas. A organização possibilita a visualização das convergências, lacunas e tensões identificadas ao longo da pesquisa.

A síntese do encadeamento proposto se encontra disponível na Figura 4.1 - Estrutura Lógica dos Resultados.

Figura 4.1 – Estrutura Lógica dos Resultados



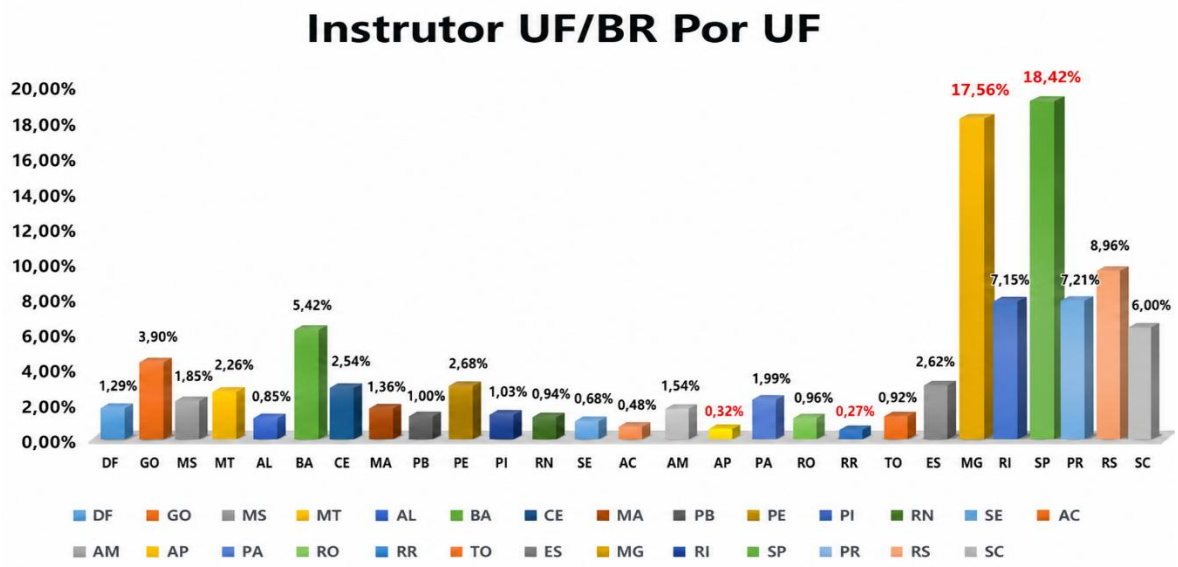
Fonte: Elaborado pela autora

4.1 Quantos São e Quem Formam?

Foi verificado um total geral de 172.189 instrutores de trânsito, no entanto, no somatório das UFs, percebeu-se discrepância, contabilizando 172.484 profissionais. Acredita-se que a atual disponibilização do dado, anteriormente não identificado, decorra das mudanças promovidas pelo *Programa CNH do Brasil* (Agência Brasil, 2026).

A partir da base original, os dados foram filtrados e organizados de modo a evidenciar distribuições e proporções gerais, detalhadas no Quadro 4.1 - Quantitativos de Instrutores, Distribuições e Proporções Diversas, Apêndice B. A síntese, contemplando os resultados pertinentes à coluna D do referido quadro, é apresentada por meio do Gráfico 4.1 - Distribuição e Proporções de Instrutores de Trânsito UF/ Brasil, na sequência.

Gráfico 4.1 – Distribuição e Proporções de Instrutores de Trânsito UF/ Brasil



Fonte: Elaborado pela autora

Os dados apurados no Gráfico 4.1 revelam heterogeneidade territorial, com concentração nas regiões mais populosas e economicamente dinâmicas pertencentes às regiões Sudeste e Sul. Destacam-se particularidades regionais relacionadas à estrutura urbana, à demanda por habilitação e à organização dos serviços de formação de condutores. A UF de SP responde pelo maior quantitativo de instrutores, dado esperado tendo em vista seu forte peso econômico, populacional e urbano.

As estatísticas relacionadas no Quadro 4.1 demonstram prevalência de instrutores no interior das UFs. As capitais somam apenas 23,41% do total. Algumas exceções foram observadas, como é o caso de Brasília, capital singular em termos administrativos. Despontam ainda como exceções Teresina, Rio Branco, Macapá, Manaus e Boa Vista, as quatro últimas pertencentes à Região Norte, portanto, devendo ser consideradas densidade demográfica e organização territorial.

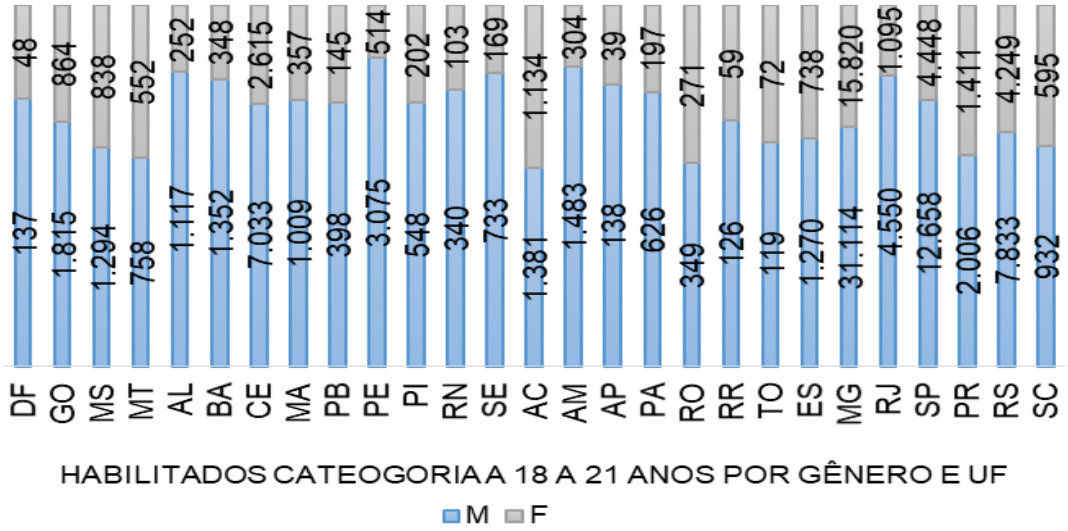
O conhecimento dessas distribuições e prevalências pode auxiliar no planejamento de ações governamentais mais dirigidas às especificidades tanto no que se refere à prestação do serviço (fiscalização), condições laborais e saúde do trabalhador, como às voltadas à segurança viária e padrões de deslocamentos locais.

A partir de dados brutos, foi confeccionado o Quadro 4.2 - Quantitativos de Condutores Habilitados por UF nas Categorias A, B e A/B, Apêndice C. Nesse foi estabelecida segmentação etária própria para o estudo: 18 a 21 anos; 22 a 40 anos;

41 a 60 anos; e > 60. O critério etário levou em consideração recém-habilitados, prevalência de envolvimento em sinistros de trânsito e extremidades etárias.

Foram extraídas informações das categorias A, B e A/B, organizadas por gênero, UF e região. Embora não seja possível precisar o momento em que cada habilitado relacionado no Quadro 4.2 realizou o processo de habilitação, pode-se inferir que os instrutores de trânsito relacionados no Quadro 4.1, eventualmente, foram os mediadores no que tange à faixa etária de 18 a 21 anos. O Gráfico 4.2 - Habilitados Categoria A de 18 a 21 anos por UF e Gênero, com valores absolutos, oferece a síntese dos habilitados percebidos como mais vulneráveis dada a inexperiência no trânsito.

Gráfico 4.2 – Habilitados Categoria A de 18 a 21 anos por UF e Gênero



Fonte: Elaborado pela autora

Com relação aos dados apurados no Gráfico 4.2, salienta-se a necessidade de correlação com as novas regras para a formação de condutores, as políticas públicas distributivas com associação com políticas de fomento ao emprego, dentre as quais a *CNH Social*, adotada em algumas UFs (Brasil, 2025b).

Elenca-se ainda o viés de gênero visto que o trabalho e/ou carreira são impactados por aspectos sociais e culturais, além da percepção de risco que pode impactar no momento da opção por categoria da CNH, justificando a disparidade de quantitativos apurados (Bee, 1997).

Outrossim, deve-se estabelecer interação com aspectos socioeconômicos que interferem na escolha do modo como o custo para aquisição e modalidade de uso

(origem/destino e/ou instrumento de trabalho). Alude-se ainda os padrões de mobilidade, o estilo de vida e a oferta de modo e modal

Chama-se a atenção para os valores verificados em MG, essa UF responde por 15,31% dos municípios. Acredita-se que possíveis falhas nos Sistemas de Transporte Público, além do nível de interações entre municípios, podem reverberar no perfil de demandas relacionado às motocicletas, pois o modo se constitui como alternativa mais viável economicamente e versátil para descolamentos locais e regionais quando comparado a automóveis.

4.2 Quem São e o Que Pensam?

Embora o inquérito tenha produzido maior volume de informações, em razão das limitações espaciais deste documento, serão apresentados apenas os achados mais relevantes. O estudo alcançou amostra de 949 respondentes, oriundos de 25 UFs, conforme cobertura apresentada pela Figura 4.2 - Cobertura da Amostra de Instrutores de Trânsito, variando de 1 a 213 contribuições por UF.

Figura 4.2 - Cobertura da Amostra de Instrutores de Trânsito



Fonte: Elaborado pela autora

O roteiro do inquérito, disponibilizado no Apêndice D, contemplou cinco eixos: Eixo 1 - Perfil; Eixo 2 - Caracterização da Dinâmica Laboral, Eixo 3 - Aspectos da

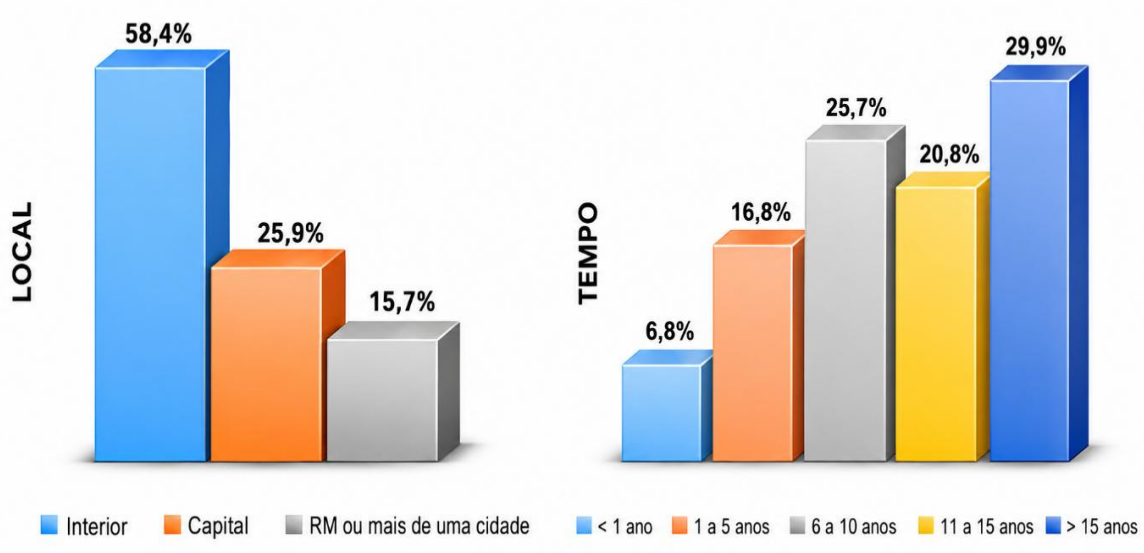
Saúde; Eixo 4 - Percepções Quanto à Formação de Condutores e Prática Pedagógica; e Eixo 5 -Percepções Quanto às Alterações no CTB e à Segurança Viária. Na sequência será apresentado apanhado dos principais achados. Visando otimização, em alguns casos se assumirá apresentação combinada, inclusive de eixos.

As UFs do PR (22,4%) e MG (21,1%) foram aquelas que registraram maiores adesões. Como justificativas, infere-se significativa presença de instrutores nas UFs, maior engajamento e/ou efetividade na divulgação e sensibilização quanto à pesquisa. No que tange às ausências observadas no AC e RR, infere-se como justificativas o quantitativo de instrutores nas referidas UFs e/ou isolamentos geográfico e/ou institucional ao se considerar a região em que estão situadas.

O gênero masculino foi predominante, 68,4% da amostra. A maior idade informada foi de 73 anos. O intervalo etário foi de 22 a 73 anos e moda quadragenária (40 a 50 anos), meia idade. Dada a elasticidade do intervalo, adotou-se a seguinte segmentação da idade adulta: adulto jovem - 20 a 40 anos; meia idade - 40 a 60 anos; e velhice ou idoso - 60 anos ou mais (Papalia, Olds e Feldman, 2013; Gonçalves, 2016, p. 108).

No que tange à escolaridade, apurou-se equilíbrio entre Ensino Médio, 43,4% e Ensino Superior, 42,7%. Pós-graduações contabilizaram 13,9%. Quanto à modalidade de atuação, 23% atuam em curso teórico, 54% em aulas práticas e 23% têm atuação mista. Na sequência é apresentado o Gráfico 4.3 - Local e Tempo de Atuação.

Gráfico 4.3 - Local e Tempo de Atuação



Fonte: Elaborado pela autora

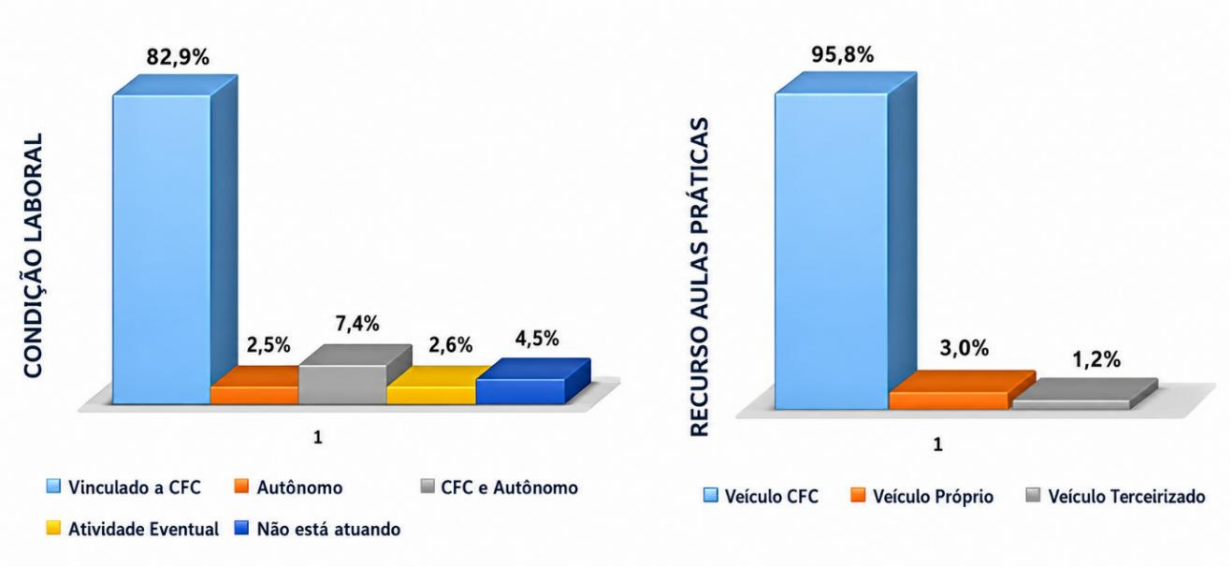
Os dados apresentados no Gráfico 4.3 ratificam a tendência de atuação no interior, antecipada pelo Quadro 4.1 e tendência de permanência na função. Considerando-se o binômio alusivo a tempo (faixa etária e permanência na função), infere-se associação com experiência.

Os dados descritos anteriormente e representados pelo Gráfico 4.3 podem sugerir reduzida atratividade para os segmentos mais jovens, embora tenha se verificado respondentes enquadrados na 2ª década de vida. Outras possibilidades que podem justificar os achados são a interferência de fatores sociais, que dialogam com *etarismo* e dificuldade de inserção em outras profissões, comodidade ou estabilidade na carreira, entre outros. Para discussão mais aprofundada, seria necessário incorporar elementos relacionados ao desenvolvimento humano e os *tipos de idade* (Papalia, Olds e Feldman, 2013; Gonçalves, 2016).

Quanto ao perfil de gênero, ainda que sejam necessários desdobramentos investigativos, pode-se deduzir influência de cargas residuais relacionadas à determinismos sociais quanto às modalidades de ofício e papel ocupado nos núcleos familiares. Outro fator potencialmente contribuinte ao menor quantitativo do gênero diz respeito às características e exigências inerentes à atividade, em especial às aulas práticas.

O Gráfico 4.4 - Condição Laboral e Aulas Práticas, apresentado na sequência, reúne elementos para discussões gerais e no âmbito do presente estudo.

Gráfico 4.4 - Condição Laboral e Aulas Práticas



Fonte: Elaborado pela autora.

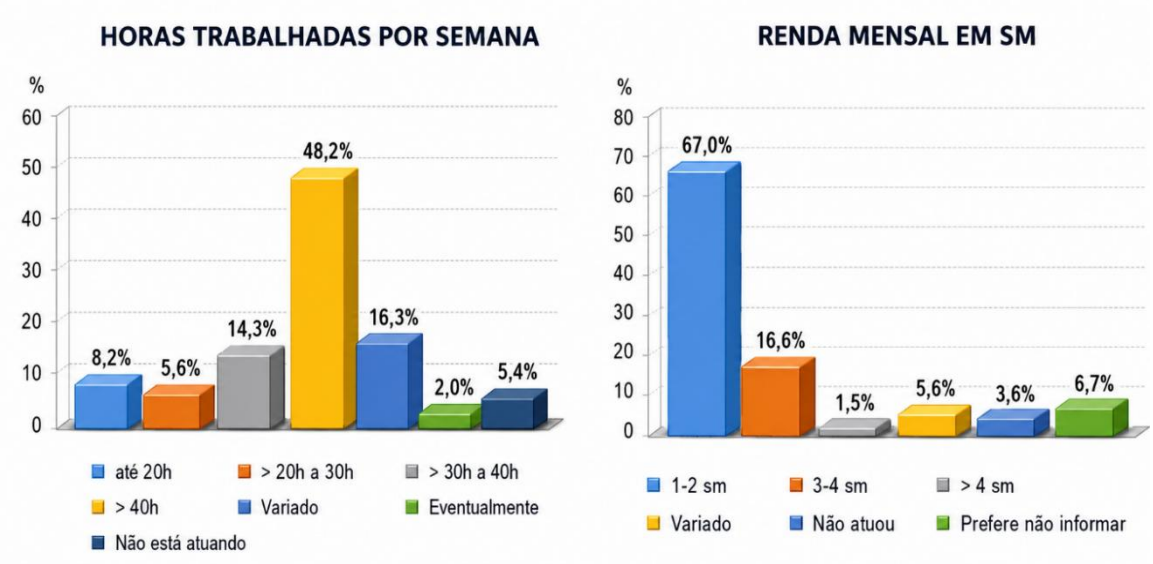
Embora o cenário apresentado seja pertinente a amostra colhida antes da publicação da Resolução 1.020, alguns aspectos são dignos de nota quando combinados com o Gráfico 4.3. Considerando-se que 82,9% atuam de forma vinculada a CFC, pode-se inferir que os mais afetados pela norma serão aqueles que atuam exclusivamente em cursos teóricos. Tendo em vista que 95,8% utilizam veículo de CFC, ainda que a contratação dos serviços possa ser realizada diretamente junto ao instrutor, não é possível afirmar que esses trabalhadores *fagocitarão* a clientela dos CFCs, ou que os referidos profissionais seguirão dependendo de sua estrutura (CONTRAN, 2025).

Acrescenta-se que 82,3% dos instrutores que informaram atuar em aulas práticas, declararam não ministrar em veículos adaptados e 10,5% apenas o fazem eventualmente. Os dados revelam possibilidade de lacuna no que tange à prestação do serviço destinado às Pessoas Com Deficiência (PCDs). Para expansão da discussão, é necessário incorporar leis correlatas, buscando-se aproximação com o que é preconizado e o que tange a direitos difusos.

Ainda sobre os resultados, pondera-se quanto à possibilidade de manutenção de tendência tendo em vista realidades locais e a relevância dos CFCs e suas disponibilidades em contextos que não os grandes centros urbanos.

Na sequência é apresentado o Gráfico 4.5 – Dinâmica Laboral e Renda.

Gráfico 4.5 – Dinâmica Laboral e Renda



Fonte: Elaborado pela autora

O Gráfico 4.5 apresenta breve síntese da realidade socioeconômico e laboral dos instrutores de trânsito. Conforme apresentado anteriormente, embora 56,6% dos instrutores tenham concluído no mínimo o Nível Superior de ensino e 48,2% trabalhem mais que 40h semanais, a renda mensal prevalente é de 1-2 salários mínimos.

Considerando-se de um lado a formação e o volume elevado de horas trabalhadas e, do outro lado, a renda majoritária, caso o panorama seja tendência e tendo em vista as possibilidades previstas pela Resolução nº 1.020, infere-se como possibilidade de desdobramento a naturalização de condição análoga ao que se convencionou como “precarização” e “uberização” do trabalho, como recurso visando incremento de renda (CONTRAN, 2025; Antunes, 2020, p. 11).

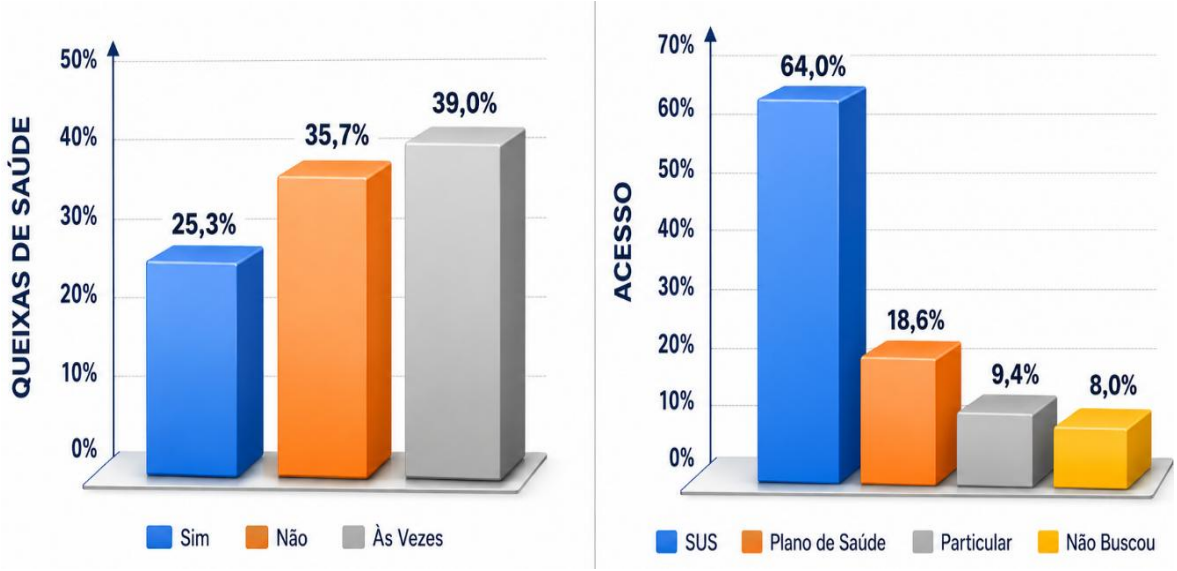
Atinente à atividade pedagógica, verificou-se maior frequência da utilização de manuais e apostilas, recursos audiovisuais, material didático-ilustrativo e quadro para exposição escrita. Embora tenha sido relacionado como uma das possibilidades, *novas tecnologias e/ou microssimuladores*, apenas 37,4% os relacionaram, tal condição pode ser justificada pela carência da oferta ou familiaridade.

As estratégias pedagógicas mais mencionadas foram aula expositiva dialogada e simulação - teoria-prática. Com relação ao preparo das aulas, 53,5% dos instrutores informaram utilizar o mesmo plano de aula anteriormente elaborado em todas as turmas. Acredita-se que, embora a opção otimize o exercício docente, em alguma medida desconsidera as especificidades e necessidades individuais e/ou coletivas.

Em linhas gerais as mudanças previstas pela Resolução nº 1.020 podem conferir maior autonomia ao educando, no entanto, é necessário averiguar os resultados no cotidiano das vias tendo em vista a efetividade do processo ensino-aprendizagem (CONTRAN, 2025).

No que tange à saúde dos instrutores de trânsito, destacam-se os achados do Gráfico 4.6 - Condições de Saúde e Tipos de Acesso, apresentado na sequência.

Gráfico 4.6 - Condições de Saúde e Tipos de Acesso



Fonte: Elaborado pela autora

Agregam-se aos dados apresentados pelo Gráfico 4.6 que, entre aqueles que referiram queixas de saúde, as principais menções foram cansaço físico ou mental, referido por 61,3%, dores na coluna mencionado por 57,4% e nervosismo ou estresse reportado por 32,1%.

Quanto ao panorama descrito, salienta-se que todas as profissões oferecem riscos ocupacionais, no caso dos instrutores de trânsito, somam-se aqueles inerentes ao contexto do trânsito e com maior tempo de exposição quando comparado a outros usuários das vias.

Para uma avaliação mais acurada sobre as condições de saúde do coletivo de trabalhadores, é necessária investigação quanto à qualidade de vida no trabalho, variáveis ergonômicas, dupla carga de vulnerabilidade mencionada anteriormente e possibilidade de presenteísmo não rastreado, sobretudo, no caso de instrutores de aulas práticas ao se considerar as queixas prevalentes (Bauk, 2006; OPAS, 2020; Araripe, 2020)

Com relação ao acesso aos serviços de saúde, é possível se deduzir o que se convencionou como *susdependência*, visto que 64% recorreram à Saúde Pública a partir do Sistema Único de Saúde (SUS). A escolha pode ser justificada ao se relacionar à renda prevalente anteriormente destacada neste documento.

Com relação às percepções investigadas, reporta-se que 49,4% dos instrutores julgaram que aulas teóricas na modalidade remota são menos efetivas quando comparadas às presenciais. As razões mais elencadas foram: dispersão por parte dos

discentes; falhas tecnológicas tais como ausência de sinal da rede mundial de computadores e carência ou qualidade dos equipamentos; e dificuldade de acompanhamento do aprendizado dos discentes.

Apenas 22,3% dos instrutores julgam não haver falhas ou carências na estrutura curricular prevista para a formação teórico de condutores. As principais falhas ou carências apontadas foram referentes aos módulos pertinentes à legislação de trânsito, noções do funcionamento do veículo e direção defensiva.

Na apreciação de 39,1% dos participantes, os conteúdos ministrados nos cursos teóricos oferecem a perspectiva e segurança de todos os usuários da via, porém, para 34,4% dos instrutores os exames teóricos são capazes de aferir, exclusivamente, se o candidato *decorou* os conteúdos ministrados.

Com relação ao último dado, infere-se a possibilidade de fragilização do preconizado por parâmetros de segurança viária adotados pelo país, além da avaliação dos próprios instrumentos avaliativos do aprendizado do candidato à habilitação. Acredita-se que o panorama descrito acenda sinal de alerta quando relacionado às novas diretrizes para a formação de condutores previstas pela Resolução (CONTRAN, 2025).

Quanto a formação de condutores os resultados revelaram que para 13,4% dos instrutores de trânsito essa é muito boa; 24,6% boa; 35,4% aceitável; 17,7% ruim; e 9% muito ruim.

Apresenta-se ainda a Tabela 4.1 – Percepções Positivas e Negativas Sobre Legislação e Segurança viária. Essa oferece um compilado de percepções positivas e negativas extraídas dos itens 27 a 31 do inquérito. Ressalta-se que as variáveis se repetem, sendo colecionadas apenas percepções extremas *muito bom* e *muito ruim* e ranqueadas a partir do conjunto das variáveis.

Tabela 4.1 – Percepções Positivas e Negativas Sobre Legislação e Segurança viária

Variável	Ordem	Menção Positiva	Ordem	Menção Negativa
Campanhas Educativas	1a	14,1%	2a	23,3%
Formação de Condutores	2a	13,4%	5a	9%
Aplicação de Penalidades	3a	11,7%	1a	26,9%
Intervenções na Via	4a	11,2%	4a	11%
Esforço Legal	5a	7,6%	3a	11,5%

Fonte: Elaborado pela autora

Com relação aos dados apresentados pela Tabela 4.1, pode-se deduzir que, na avaliação dos instrutores de trânsito essa não se constitui como ponto nevrálgico, deduz-se que essa condição é deslocada para variáveis que, em alguma medida, dialogam: campanhas educativas e aplicação de penalidades. Tendo em vista o potencial de contribuições da categoria investigada, além das mencionadas, recruta-se o esforço legal, pior ranqueado no que se refere a menção positiva.

Embora não tenham sido relacionados todos os dados apurados, infere-se haver evidência do potencial contributivo por parte dos instrutores de trânsito, uma vez que atuam diretamente com educandos, com perfis diversificados e parte em campo. Tal adendo busca estabelecer interface com os achados contemplados no último bloco deste capítulo, apresentado na sequência.

4.3 Quais Arenas Consultivas Temáticas Compõem e Como?

Nesse estudo são consideradas ACTs os colegiados previstos pelo CONTRAN, dentre os quais as CTTs que são compostas por órgãos e entidades oriundos das três esferas do Executivo, de forma paritária, pertencentes ao SNT e especialistas vinculados a segmentos da sociedade, pessoa jurídica, com atuação junto às temáticas do trânsito (Brasil, 1997).

Para o presente estudo a participação direta de instrutores de trânsito pode se dar por meio de segmentos da sociedade tais como sindicatos, associações e/ou federações. Alternativamente, de forma indireta por meio de entidades referentes a CFCs e/ou autoescolas.

A seleção para a composição das CTTs se dá conforme regimento específico definido pelo CONTRAN, a designação é formalizada pelo Ministro ou dirigente coordenador máximo do SNT. Os referidos colegiados passam continuamente por mudanças tendo em vista seus regimentos internos definidos por meio de resoluções, também submetidos às portarias que designam a composição dos membros de cada CTT (Brasil, 1997; BRASIL, 2020; CONTRAN, 2025).

Esclarece-se que para fins deste estudo não foram relacionadas deliberações. Ressalta-se, no entanto, a identificação de três dessa modalidade de despacho, todas relacionadas à dilação de prazo de mandato de partícipes das CTTs.

Foram identificadas e selecionadas as seguintes Resoluções: nº 135; nº 138; nº 144; nº 172; nº 183; nº 186; nº 218; nº 313; nº 586; nº 617; nº 777; nº 883; e nº

1.019. (CONTRAN, 2002a; CONTRAN, 2002b; CONTRAN, 2003; CONTRAN, 2005a; CONTRAN, 2005b CONTRAN, 2006a; CONTRAN, 2006b; CONTRAN, 2009; CONTRAN, 2016a; CONTRAN, 2016b; CONTRAN, 2019; CONTRAN, 2021; CONTRAN, 2025).

Diante da heterogeneidade das normatizações, a fim de favorecer a análise documental, foi elaborada proposta de codificação de representações e assuntos baseada na própria evolução das letras normativas, contemplando o intervalo de 2002-2025. Resgata-se que o atual CTB foi promulgado em 1997 (BRASIL, 1997).

Os produtos supracitados são apresentados no Apêndice E, a partir do **Quadro 4.4 -** Proposta de Codificação de Representações das CTTs, e Apêndice F, a partir do **Quadro 4.5** - Proposta de Codificação de Assuntos das CTTs.

A partir das codificações supracitadas foi possível compor o panorama das CTTs, demonstrado no Apêndice G, a partir do **Quadro 4.6 -** Perfis das CTTs Baseados nas Propostas de Codificação.

Dentre os principais achados chama-se a atenção para a carência de padronização. Como justificativa são inferidas a possibilidade de descontinuidades burocráticas, estruturais e/ou ministeriais, mudanças paradigmáticas, maior influência de ator político do que ator técnico, prevalência de atenção a agendas emergentes, entre outros fatores. Sublinha-se ainda que parte das Resoluções tem teor meramente revogatório ou promoção de alterações sem efeito direto no âmbito dos temas atinentes ao presente estudo.

Do conjunto normativo destacam-se como relevantes a Resolução 138 por incorporar “formação de condutores”. A segmentação proposta pela Resolução nº 218 que, embora conte com apenas três elementos guarda-chuva, infere-se que a estratégia adotada possa ter contribuído para discussões a partir de perspectiva interdisciplinar e sistêmica. A aglutinação proposta pela Resolução nº 777, inferindo-se a possibilidade de sobreposição entre áreas do conhecimento, fragilizando discussões. Por fim, a Resolução nº 883 que ampliou de forma considerável a possibilidade da participação social, percebendo-a como tendência às subsequentes (CONTRAN, 2002, n.p.; CONTRAN, 2006; CONTRAN, 2019; CONTRAN, 2021).

No que tange às portarias a investigação foi limitada em razão da dificuldade de se localizar a documentação em sítios oficiais e solicitação infrutífera realizada por meio de LAI junto ao órgão responsável. Outrossim, optou-se por colecionar apenas as portarias afins à formação de condutores conforme evolução dos regimentos

anteriormente mencionados. Foram selecionadas as portarias nº 588/19; 643/22; e 04/25 (CONTRAN, 2019; CONTRAN, 2022; CONTRAN, 2025).

Para proceder à investigação quanto à participação de instrutores em arenas consultivas temáticas, conforme previsto pelo CONTRAN, levantou-se junto ao Cadastro Nacional de Entidades Sindicais (CNES) relação de entidades de classe, a partir de busca ativa por meio do descritor *instrutor de trânsito*, tendo como critério de inclusão, referências diretas ao sujeito coletivo (MTE, 2026).

Subsequentemente foi elaborado o **Quadro 4.7 -** Organização da Relação de Entidades de Classe Conforme Cadastro Nacional de Entidades Sindicais (CNES), disponível no Apêndice H, representando os marcadores para a investigação.

Caracterizou-se arenas consultivas temáticas das portarias nº 588/19, biênio 2019-21 referente à Câmara Temática de Educação e Saúde para o Trânsito (CTES), nº 643, biênio 2022-24 referente à Câmara Temática de Educação para o Trânsito (CTEDUC) e nº 04/25, biênio 2025-27, referente à Câmara Temática de Educação para o Trânsito (CTEDUC) baseado nos parâmetros do **Quadro - 4.4** e **Quadro - 4.5**. A caracterização se encontra disponível no Apêndice I, **Quadro 4.8** – Caracterização de Arenas Consultivas Temáticas biênios 2019-21, 2022-24 e 2025-27.

Ao se confrontar os marcadores para investigação e o expresso pelo 4.8, não foi verificada participação direta da população alvo do presente estudo, contudo, foi constatada a participação indireta.

5. CONSIDERAÇÕES

Este estudo teve o objetivo geral de compor um retrato dos instrutores de trânsito brasileiros responsáveis pela formação de condutores das categorias A e B e avaliar o nível de participação desses profissionais em arenas consultivas temáticas.

Os resultados foram organizados em três blocos, dentre os resultados mais relevantes, ressaltam-se que na geolocalização da categoria composta por cerca de 173.000 profissionais, há maior concentração em municípios do interior das UFs e casos pontuais com maior concentração na capital do estado. Neste último caso sendo necessário correlacionar com outros indicadores sociais e geográficos.

Chama-se a atenção para o volume de habilitados na categoria A, especialmente na UF de MG, reforçando se tratar do modo que responde pelo maior quantitativo de participação em sinistros de trânsito.

No que tange aos achados atinentes ao retrato composto a partir de respostas a inquérito, destacam-se a prevalência do gênero masculino, moda quadragenária, vinculação a CFCs e/ou uso de veículo dos referidos estabelecimentos. Embora se verifique predominância de formação superior, 67% dos respondentes têm remuneração de 1 a 2 salários mínimos, sendo observada elevada carga horária laboral.

Quanto aos aspectos relacionados anteriormente, entende-se necessário, em análises futuras, correlacionar com os eventuais impactos promovidos pela Resolução 1.020 (CONTRAN, 2025) atinente à atuação autônoma por um lado, e as recentes discussões que, embora tenham largo espectro, pode impactar a categoria, como é o caso do que se convencionou como escala 6X1, além da própria saúde.

Com relação à estrutura de formação, salienta-se carência de modos adaptados e dependência de veículos dos CFCs.

Sublinha-se que parte dos instrutores reconhece fragilidades na formação de condutores, campanhas educativas e esforço legal.

Considerando-se as competências e habilidades demandadas para a mediação do processo ensino-aprendizagem atinente à habilitação, entende-se que o modelo de investigação proposto por este estudo poderá subsidiar ampliação da amostra, desta feita equalizada.

A partir de criteriosa investigação, constatou-se presença apenas indireta de instrutores de trânsito em arenas consultivas temáticas, o que, em alguma medida, pode subaproveitar as expertises acumuladas por esses profissionais e, por outro lado, ratificar o *status quo* com ocupação de espaço por grupos de interesse e pressão, negligenciado as demandas da categoria laboral.

Acredita-se que o objetivo do presente estudo foi alcançado sinalizando a existência de conhecimento parcial, inclusive por parte da gestão, acerca da categoria de trabalhadores, constituindo-se como zonas cinzentas e a partir dos indícios de baixa visibilidade ou sub-representação dos instrutores, ratificada a condição de *esquecidos* na perspectiva do Estado.

Como limitações ou dificuldades são relacionadas: a efetiva adesão a partir do preenchimento dos inquéritos; correspondências eletrônicas não respondidas; carência de uniformização de informações em sítios oficiais; e apoios institucionais na divulgação da realização do estudo e devolutiva atinente a informações.

Além de investigações complementares, desta feita junto à população geral de instrutores, considerando-se as interfaces sugeridas e atualizações normativas, sugere-se adoção das codificações desenvolvidas.

Considerando-se as características do ofício e tendo como campo o próprio contexto citadino, entende-se quanto a necessidade de participação direta de instrutores de trânsito na composição das arenas consultivas temáticas, embora reunidas centralmente. Essas seguem carentes da *voz do trabalhador do trânsito*.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **CNH do Brasil**, 2026. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/foto/2026-05/nova-funcionalidade-do-aplicativo-cnh-do-brasil-1778075291-0. Acesso em: 02 mai. 2026.

ARARIPE, L. R. B. A. O chamado presenteísmo: conceito, efeitos e desafios no ambiente laboral. **Rev. do Trib. Reg. Trab. 10ª Região**, Brasília, v. 24, n. 2, 2020.

ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.

BAUK, D. A. **Ergonomia em Medicina do Tráfego**. Rio de Janeiro: Rubio, 2006.

BEE, H. **O ciclo vital**. Tradução Regina Garcez. Porto Alegre: Artmed, 1997.

BIERNACKI, P. & WALDORF, D. Snowball Sampling: Problems and tech-niques of Chain Referral Sampling. **Sociological Methods e Research**, v. 2, p. 141-163, 1981.

BOURDIEU. P. **O Poder Simbólico**. 15a edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

BRAGA, A. e BRITO, J. F. Mobilidades subversivas em contexto de confiança: os mototaxistas da favela da Maré. **Periferias Revista**. Periferias 3, experiências alternativas, 2019. Disponível em: https://revistaperiferias.org/materia/mobilidades-subversivas-em-contexto-de-confianca-os-mototaxistas-da-mare/ Acesso em: 17 de mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Legislação, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 set. 1997. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em 14 jun. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Congresso Nacional, 1989. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-1988-5-outubro-1988-322142-publicacaooriginal-1-pl.html. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.302 de 02 de agosto de 2010**. Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Legislação, Poder Executivo, Brasília, DF, 02 ago. 2010. Brasília, DF: Presidência da República, 2010. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12302.htm. Acesso em 14 jun. 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 27 abr.2026.

BRASIL. **Decreto nº 8.243 de 23 de maio de 2014**. Institui a Política Nacional de Participação Social – PNPS e Sistema Nacional de Participação Nacional – SNPS e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/decreto/d8243.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **O desafio da mobilidade urbana**. Estudos Estratégicos 7. Brasília: Câmara dos Deputados, 2015.

BRASIL. **Lei nº 13.614 de 11 de janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13614.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 9.759 de 11 de abril de 2019**. Extingue e estabelece diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal. Brasília, DF: Presidência da República, 2019a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9759.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.863 de 08 de agosto de 2019**. Altera a Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010, para modificar a exigência de habilitação para o exercício da atividade de instrutor de trânsito. Brasília, DF: Presidência da República, 2019b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/l13863.htm. Acesso em: 03 mar. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 11.371 de 1º de janeiro de 2023**. Revoga o Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019, que extingue e estabelece diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal. Brasília, DF: Presidência da República, 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/d11371.htm. Acesso em: 27 abr. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2979 de 23 de julho de 2024**. Altera a Lei nº 12.302, de 02 de agosto de 2010, que regulamenta o exercício da atividade de instrutor de trânsito. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/170134. Acesso em: 03 mar. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Comissão de Viação e Transportes. Tema: Fim da obrigatoriedade de cursar autoescola para tirar CNH. Audiência Pública. Dia 02/09/2025. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2025a. Disponível em: https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/78800. Acesso em: 19 mar. 2026.

BRASIL. Lei n° 15.153 de 26 de junho de 2025. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a fim de permitir a destinação de recursos arrecadados com multas de trânsito para o custeio da habilitação de condutores de baixa renda, estabelecer regras para transferência de propriedade de veículo por meio eletrônico e exigir exame toxicológico nos casos que especifica. Brasília, DF: Presidência da República, 2025b. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2025/lei-15153-26-junho-2025-797659-publicacaooriginal-175741-pl.html. Acesso em: 14 jun. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Comissão Especial destinada a proferir parecer ao projeto de lei nº 8085, de 2014, do senado federal, que "altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código De Trânsito Brasileiro, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores". 57ª legislatura - 4ª sessão legislativa ordinária. Pauta de reunião extraordinária audiência pública e deliberação DIA 18/03/2026. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2026. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=3097218. Acesso em: 19 mar. 2026.

CADAVAL, M. e GOMIDE, A. Mobilidade nas Regiões Metropolitanas. Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional Universidade Estadual de Campinas - **Instituto de Economia – NESUR**. UNICAMP, Campinas, 2002. Disponível em: https://mcadaval.com.br/blogs/mobilidade_nas_rm_200602.pdf. Acesso em: 17 mar. 2026.

CHRISPINO, A. **Introdução ao Estudo das Políticas Públicas: uma visão interdisciplinar e contextualizada**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2016.

CONFERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS (CNM). Transporte e Mobilidade, 2024. Disponível em: https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/apenas-33-93-dos-municipios-brasileiros-avancam-no-processo-de-municipalizacao-do-transito. Acesso em: 08 mar. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 135 de 02 de abril de 2002. Aprova o Regimento das Câmaras Temáticas, 2002a. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao135_02.doc. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 138 de 28 de agosto de 2002. Aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas, 2002b. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/cons138.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 144 de 21 de agosto de 2003. Aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas, 2003. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao144_03.doc. Acesso em: 11 abr. 20226.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. Resolução nº 168 de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Legislação**, Poder Executivo, Brasília, DF, 14 de dez. 2004. Disponível em: www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=0DD25D2C83D358AD950A64EC079CCB10.proposicoesWeb2?codteor=275715&filename=LegislacaoCitada+-PDC+1557/2005. Acesso em 14 jun. 2022.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 172 de 11 de maio de 2005. Altera o Regimento Interno das Câmaras Temáticas aprovado pela Resolução Contran No 144, de 21 de agosto de 2003, 2005a. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 183 de 21 de outubro de 2005. Aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas, 2005b. https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao183_05.doc. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 186 de 25 de janeiro de 2006. Suspende vigência da Resolução 183, de 2005, que aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas e dá outras providências, 2006. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao186_06.doc. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. Resolução nº 2018 de 20 de dezembro de 2006. Aprova o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/cons218.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN – CONTRAN. Resolução nº 313 de 08 de maio de 2009. Altera o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_313_09.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. Legislação. Resolução nº 321 de 17 de julho de 2009. Institui exame obrigatório para avaliação de instrutores e examinadores de trânsito no exercício da função em todo o território nacional. **Legislação**, Poder Executivo, Brasília, DF, 17 de jul. 2009. Disponível em: www.legisweb.com.br/legislacao/?id=111210. Acesso em 14 jun. 2022.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. Resolução nº 358 de 13 de agosto de 2010. Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências. **Legislação**, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 de ago. 2010. Disponível em: www.legisweb.com.br/legislacao/?id=112990. Acesso em 14 jun. 2022.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 586 de 23 de março de 2016. Estabelece o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN, 2016 Disponível em: https://www.udop.com.br/download/legislacao/153/contran_resolucao_586_16_regimento_interno_das_camaras_tematicas.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN (2016) Resolução nº 617 de 06 de setembro de 2016. Altera o art. 2º e o art. 15 do Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN, instituído pela Resolução CONTRAN nº 586. de 23 de março de 2016. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6172016.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN (2019) Resolução nº 777 de 13 de junho de 2019. Estabelece o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7772019.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (Brasil). Resolução nº 789 de 18 de junho de 2020. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos. **Legislação**, Poder Executivo, Brasília, DF, 18 de jun. 2020, 2020a. Disponível em: www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648. Acesso em 14 jun. 2022.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (Brasil). Resolução nº 811, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2020. Estabelece procedimentos para integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), por meio dos seus órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários ou diretamente por meio da prefeitura municipal, em cumprimento ao que dispõe o art. 333 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). 2020b.Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8112020.pdf. Acesso em: 08 mar. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN. Resolução nº 883 de 13 de dezembro de 2021. Dispõe sobre a criação e o Regimento Interno das Câmaras Temáticas vinculadas ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8832021.pdf. Acesso em: 28 abr. 2026.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN (2025) Resolução CONTRAN nº 1019 de 10 de abril de 2025. Dispõe sobre a criação e o Regimento Interno das Câmaras Temáticas vinculadas ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao10192025.pdf. Acesso em: 11 abr. 2026.

FALEIROS, F.; KÄPPLER, C.; PONTES, F. A. R.; SILVA, S. S. C.; GOES, F. S. N.; e CUCIK, C. D. Uso de Questionário Online e Divulgação Virtual Como Estratégia de Coleta de Dados em Estudos Científicos. **Texto Contexto Enferm**, v. 25, n. 4, p. 1-6, 2016.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (FENABRAVE). Anuário FENABRAVE 2025: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil, 2026. Disponível em: https://www.fenabrave.org.br/portalv2/. Acesso em: 01 mai. 2026.

FERRAZ, A. C. P. e TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. 2ª edição. São Carlos: RiMa, 2004.

GONÇALVES, J. P. Ciclo Vital: início, desenvolvimento e fim da vida humana, possíveis contribuições para educadores. Contexto & Educação, n. 98, p. 79-110, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de Influência das Cidades**. IBGE, Rio de Janeiro, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Hierarquia Urbana. (2022a). Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/quadrogeografico/pdf/2022_200_hierarqurb.pdf. Acesso em: 29 abr. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Ficha de Informações Territoriais**, 2022b. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=55734. Acesso em: 17 mar. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE (2026) Comissão Nacional de Classificação (CONCLA). Disponível em: https://cnae.ibge.gov.br/?option=com_cnae&view=atividades&Itemid=6160&tipo=cnae&chave=forma%C3%A7%C3%A3o+de+condutores&versao_classe=7.0.0&versao_subclasse=10.1.0. Acesso em: 27 abr. 2026.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (IEMA). **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2009.

INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS – IPEA. **Projeto Competividade e Governança das Cidades Médias do Brasil: referencial conceitual e metodológico**. Brasília: IPEA, 2021. Disponível em: http://www.ipea.gov.br. Acesso em: 17 mar. 2026.

LOBATO, J. C. e ZAGANELLI, M. V. Municipalização do Trânsito no Brasil: o princípio da subsidiariedade e o direito à cidade como materializadores da gestão do trânsito pelos municípios. **Revista da AGU**, v.23 n. 04, p. 83-100, 2024.

LOPES, D. R.; MARTORELLI, M; e COSTA, A. G. V. **Mobilidade Urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro**. Curitiba: Appris Editora, 2020.

MASTRODI, Josué. Políticas Públicas: conceito. **Enciclopédia Jurídica da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP)**. Disponível em: https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/561/edicao-1/politicas-publicas:-conceito. Acesso em: 25 abr. 2026.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos não Transmissíveis no Brasil 2021 – 2030** (Plano de Dant). Disponível em: https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/svsa/doencas-cronicas-nao-transmissiveis-dcnt/09-plano-de-dant-2022_2030.pdf/view. Acesso em 25 abr. 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MTE). **Guia de Municipalização: integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito**, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2023/03/guia-orienta-prefeituras-brasileiras-sobre-o-processo-de-municipalizacao-do-transito. Acesso em: 08 mar. 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Câmara Temática. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/camara-tematica. Acesso em 27 mai 2026.

NAÇÕES UNIDAS (NU). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**, 2026. Disponível em: https://brasil.un.org/pt-br/sdgs. Acesso em: 25 abr. 2026.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). **Publicação impressa: salvar vidas: pacote de medidas técnicas para a segurança no trânsito**. Brasília: OPAS, 2018.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). **Publicação impressa: Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde: documento de referência**. Brasília: OPAS, 2020.

PAPALIA, D. E.; OLDS, S. W.; FELDMAN, R. D. **Desenvolvimento humano**. 12. ed. Porto Alegre: Artmed, 2013.

PLANKA.NU. **A estrutura de Poder no Trânsito**. 1a. edição. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2020.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Pedagogia do Trânsito: princípios pedagógicos da educação transversal para o trânsito para professores do Ensino Fundamental**. Campo Grande: UCDB Editora, 2004.

SANTOS, G. S. dos. **Trânsito e educação: reflexões sobre o processo de ensino-aprendizagem na formação de condutores**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020.

SOARES, J. R. **Think tanks: organização sistêmica de conhecimentos relevantes à política pública no Brasil**. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), Florianópolis, 2009.

SECCHI, L. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2ª edição. São Paulo: Cengage Learning, 2016.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO – SENATRAN. Ministério dos Transportes. **Guia de Municipalização: Integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito**. Brasília, DF: SENATRAN, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/integralizacao-dos-municipios.pdf. Acesso em: 11 mai. 2026.

TACO, P. W. G.; SOUSA, A. M. e SILVA, P. B. (Org.). **Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Equidade e Inclusão Social**. Goiânia: Kelps, 2018.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e Meio Ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Editora do Autor,2006.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 289p. 2013

VIEIRA, S. **Como elaborar questionários**. São Paulo: Atlas, 2009.

VIEIRA, S. G. A cidade e o urbano no Brasil: o tamanho das cidades e a criação de novos municípios, elementos para uma discussão teórica e legal. **PIXO – Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, v. 05, n. 19, p. 413-435, 2021.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Publicação online: **Plano Global Década de Ação pela Segurança no Trânsito – 2021-2030**. Brasília: ONU, 2021. Disponível em: https://www.who.int/pt/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030. Acesso: 03 jun. 2022.

Apêndice A Estrutura Lógica do Documento

Figura 1.1 - Estrutura Lógica do Documento



Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice B - Quantitativos de Instrutores, Distribuições e Proporções Diversas

Quadro 4.1 - Quantitativos de Instrutores, Distribuições e Proporções Diversas

REGIÕES	UF	A	B	C	D	E	F
CO	DF	1	0,00%	2.240	1,29%	2.240	100%
	GO	246	4,41%	6.742	3,90%	1.468	21,77%
	MS	79	1,41%	2.846	1,65%	955	33,55%
	MT	141	2,53%	3.908	2,26%	553	14,15%
Total		467	8,36%	15.736	9,13%	5.216	33,14%
NE	AL	102	1,83%	1.472	0,85%	560	38,04%
	BA	417	7,48%	9.365	5,42%	2.288	24,43%
	CE	184	3,30%	4.392	2,54%	1.461	33,26%
	MA	217	3,89%	2.355	1,36%	753	31,97%
	PB	223	4,00%	1.730	1,00%	520	30,05%
	PE	185	3,32%	4.633	2,68%	1.060	22,87%
	PI	224	4,02%	1.780	1,03%	962	54,04%
	RN	167	2,99%	1.631	0,94%	468	28,69%
	SE	75	1,34%	1.182	0,68%	477	40,35%
Total		1.794	32,20%	28.540	16,57%	8.549	29,95%
N	AC	22	0,39%	831	0,48%	498	59,92%
	AM	62	1,11%	2.657	1,54%	2.373	89,31%
	AP	16	0,28%	566	0,32%	440	77,73%
	PA	144	2,58%	3.439	1,99%	625	18,17%
	RO	52	0,93%	1.658	0,96%	456	27,50%
	RR	15	0,26%	466	0,27%	403	86,48%
	TO	139	2,49%	1.594	0,92%	506	31,74%
Total		450	8,07%	11.211	6,51%	5.301	47,28%
SE	ES	78	1,40%	4.531	2,62%	349	7,70%
	MG	853	15,31%	30.237	17,56%	4.788	15,83%
	RJ	92	1,65%	12.316	7,15%	5.620	45,63%
	SP	645	11,57%	31.722	18,42%	6.052	19,07%
Total		1.668	29,94%	78.806	45,76%	16.809	21,32%
S	PR	399	7,16%	12.421	7,21%	1.976	15,90%
	RS	497	8,92%	15.434	8,96%	1.875	12,14%
	SC	295	5,29%	10.336	6,00%	666	6,44%
Total		1.191	21,38%	38.191	22,17%	4.517	11,82%
Brasil		5.570		172.484		40.392	23,41

Continua na próxima página

Continuação página anterior
Legenda: CO – Centro Oeste; NE – Nordeste; N – Norte; SE – Sudeste; S – Sul; A – Coluna Quantidade de Municípios Brasileiros; B – Coluna Proporção de Municípios na UF relacionada ao Brasil; C – Coluna Quantidade de Instrutores na UF; D – Coluna Proporção de instrutores na UF relacionado à Quantidade de Instrutores no Brasil; E – Coluna Quantidade de Instrutores na Capital da UF; F – Coluna Proporção de instrutores na Capital da UF relacionada à Quantidade de instrutores na UF. Valores relativos computados até à 2ª casa decimal.
Fonte: Elaborado pela autora (com aproximação decimal)

Apêndice C - Quantitativos de Condutores Habilitados por UF nas Categorias A,B e A/B

Quadro 4.2 - Quantitativos de Condutores Habilitados por UF nas Categorias A,B e A/B

Categoria	A	AB	B	A	AB	B	Região/UF
	Gênero						
Faixa Etária	Masculino	Masculino	Masculino	Feminino	Feminino	Feminino	
18 a 21	137	9.380	17.169	48	2.785	15.923	
22 a 40	3.326	150.187	181.902	1.499	46.685	240.738	
41 a 60	2.853	117.656	211.462	1.100	1.105	291.195	
> 60	446	30.014	107.120	40	2.723	128.237	
Total	**6.762**	**307.237**	**560.653**	**2.687**	**79.200**	**676.093**	**CO/DF**
18 a 21	1.815	49.568	17.542	864	22.123	20.208	
22 a 40	25.998	515.586	144.456	19.733	300.409	242.389	
41 a 60	26.154	349.192	163.438	23.906	176.157	267.412	
> 60	9.186	98.070	193.882	2.809	12.516	129.879	
Total	**63.153**	**1.012.416**	**519.318**	**47.312**	**511.205**	**659.888**	**CO/GO**
18 a 21	1.294	20.724	6.170	838	9.922	6.977	
22 a 40	13.190	190.384	45.716	13.797	130.177	75.840	
41 a 60	7.510	136.164	48.258	14.244	93.935	88.286	
> 60	2.084	36.952	82.558	1.832	8.897	58.665	
Total	**24.078**	**384.224**	**182.702**	**30.711**	**242.931**	**229.768**	**CO/MS**
18 a 21	758	30.440	5.482	552	15.058	6.054	
22 a 40	6.188	296.121	41.331	7.805	191.694	69.056	
41 a 60	4.909	204.772	50.097	6.532	131.903	87.325	
> 60	1.960	55.094	76.283	896	12.784	46.196	
Total	**13.815**	**586.427**	**173.193**	**15.785**	**351.439**	**208.631**	**CO/MT**
18 a 21	1.117	13.350	3.327	252	2.937	2.898	
22 a 40	77.637	1.223.524	571.204	61.947	651.304	742.705	
41 a 60	9.594	173.116	130.816	16.076	102.832	146.951	
> 60	37.893	970.651	355.895	46.496	594.370	438.399	
Total	**25.857**	**254.610**	**167436**	**6.676**	**60.804**	**143.772**	**NE/AL**
18 a 21	1.352	44.564	11.141	348	12.694	8.762	
22 a 40	24.924	636.452	158.324	9.601	252.525	182.798	
41 a 60	23.499	468.289	307.419	8.948	152.708	276.833	
> 60	5.730	87.024	307.169	705	8.656	128.883	
Total	**55.505**	**1.236.329**	**784.125**	**19.602**	**426.583**	**597.276**	**NE/BA**
18 a 21	7.033	36.328	9.973	2.615	11.119	10.697	
22 a 40	92.232	490.392	123.530	64.346	185.218	202.624	
41 a 60	59.973	315.328	143.575	35.823	87.844	205.645	
> 60	14.081	79.455	150.256	2.283	6.065	94. 626	
Total	**173.319**	**921.503**	**427.334**	**105.067**	**290.246**	**513.592**	**NE/CE**

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

18 a 21	1.009	13.593	4.404	357	4.077	3.653	
22 a 40	22.639	193.548	64.506	12.437	70.357	70.539	
41 a 60	16.783	21.259	72.862	8.612	38.100	76.302	
> 60	6.637	53.779	53.779	547	2.730	28.284	
Total	**44.068**	**352.240**	**195.551**	**21.953**	**115.264**	**178.778**	**NE/MA**
18 a 21	398	13.532	4.042	145	3.433	3.843	
22 a 40	11.421	192.344	49.044	5.182	61.588	71.186	
41 a 60	12.013	135.154	69.205	4.012	30.260	81.819	
> 60	3.545	34.390	88.056	239	2.025	42.562	
Total	**27.377**	**375.420**	**210.347**	**9.578**	**97.306**	**199.413**	**NE/PB**
18 a 21	3.075	32.425	9.627	514	6.480	7.669	
22 a 40	38.014	447.564	117.115	12.909	130.136	163.440	
41 a 60	15.141	312.609	163.466	5.555	87.477	203.065	
> 60	3.564	63.997	217.335	283	5.594	96.402	
Total	**59.794**	**856.595**	**507.543**	**19.261**	**229.687**	**470.576**	**NE/PE**
18 a 21	548	11.676	2.046	202	3.102	2.076	
22 a 40	6.440	161.841	23.555	4.175	63.337	39.716	
41 a 60	8.224	114.620	32.904	3.937	34.704	46.536	
> 60	3.632	27.824	40.177	374	2.416	24.199	
Total	**18.844**	**315.961**	**98.682**	**8.688**	**103.559**	**112.527**	**NE/PI**
18 a 21	340	12.714	3.170	103	3.881	3.280	
22 a 40	5.052	190.520	39.844	2.417	72.561	64.656	
41 a 60	7.044	139.603	57.162	2.584	43.441	78.035	
> 60	3.568	37.191	70.038	421	3.930	40.680	
Total	**16.004**	**380.028**	**170.214**	**5.525**	**123.813**	**186.651**	**NE/RN**
18 a 21	733	8.282	2.212	169	2.051	1.811	
22 a 40	9.052	122.332	29.079	3.093	43.899	41.719	
41 a 60	8.683	79.105	46.798	2.068	20.093	53.953	
> 60	3.099	16.601	49.406	151	957	23.272	
Total	**21.567**	**226.320**	**127.495**	**5.481**	**67.000**	**120.755**	**NE/SE**

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

18 a 21	1.381	5.837	781	1.134	2.842	951	
22 a 40	10.820	56.768	5.455	12.040	35.696	10.519	
41 a 60	6.309	39.288	6.133	7.367	19.131	12.338	
> 60	1.120	9.143	7.565	398	1.785	5.323	
Total	19.630	111.036	19.934	20.939	59.454	29.131	N/AC
18 a 21	1.483	8.205	5.611	304	2.216	5.001	
22 a 40	25.734	125.419	78.030	10.809	41.070	89.544	
41 a 60	16.701	80.168	86.549	5.459	19.226	84.454	
> 60	2.528	14.663	51.586	618	1.463	26.237	
Total	46.446	228.455	221.776	17.190	63.965	205.236	N/AM
18 a 21	138	1.592	1.242	39	431	864	
22 a 40	5.007	27.356	15.730	1.725	9.232	16.082	
41 a 60	3.836	23.419	13.920	1.670	7.884	17.196	
> 60	464	4.510	8.225	109	807	5.246	
Total	9.445	56.877	39.117	3.543	18.354	39.388	N/AP
18 a 21	626	27.298	3854	197	8.685	3.391	
22 a 40	11.778	364.925	48.960	5.014	164.768	65.356	
41 a 60	13.880	267.086	81.523	5.075	109.395	93.823	
> 60	4.468	55.617	93.598	778	8.344	45.803	
Total	30.752	714.926	227.935	11.064	291.192	208.373	N/PA
18 a 21	349	16.310	1.254	271	9.680	1.759	
22 a 40	3.863	149.845	10.874	5.299	118.908	20.890	
41 a 60	5.456	113.631	13.090	7.995	81.569	28.442	
> 60	2.592	34.171	23.166	1.190	7.705	16.371	
Total	12.260	313.957	48.384	14.755	217.862	67.462	N/RO
18 a 21	126	3.107	848	59	1.126	988	
22 a 40	2.259	34.148	7.168	2.044	19.730	10.646	
41 a 60	1.817	25.433	5.218	2.071	15.077	8.854	
> 60	638	7.746	4.934	266	1.993	3.997	
Total	4.840	70.434	18.168	4.440	37.926	24.485	N/RR
18 a 21	119	14.705	1.691	72	6.667	2.000	
22 a 40	2.350	122.833	10.771	2.434	77.949	18.057	
41 a 60	4.071	81.061	16.681	4.460	51.678	25.902	
> 60	1.953	18.142	22.635	682	3.932	13.502	
Total	8.493	236.741	51.778	7.648	140.226	59.461	N/TO

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

18 a 21	1.270	24.667	6.557	738	10.590	5.690	
22 a 40	13.678	270.380	75.386	12.631	155.691	104.691	
41 a 60	9.937	194.342	113.422	9.275	84.829	141.761	
> 60	3.447	53.873	154.301	948	5.879	74.805	
Total	28.332	543.262	349.666	23.592	256.989	326.947	SE/ES
18 a 21	31.114	55.019	84.641	15.820	17.219	68.507	
22 a 40	166.778	807.473	762.382	123.415	333.886	944.431	
41 a 60	74.129	681.216	792.928	51.867	191.423	971.893	
> 60	19.213	226.467	814.169	3.744	17.080	418.174	
Total	291.234	1.770.175	2.454.120	194.846	559.608	2.403.005	SE/MG
18 a 21	4.550	36.148	39.205	1.095	11.594	28.306	
22 a 40	69.561	517.838	635.753	19.861	162.165	610.432	
41 a 60	33.002	371.134	856.812	11.386	74.591	780.185	
> 60	5.666	174.228	925.368	945	16.830	495.812	
Total	112.779	1.099.348	2.457.138	33.287	265.180	1.914.735	SE/RJ
18 a 21	12.658	293.376	158.939	4.448	148.231	151.435	
22 a 40	103.126	3.033.194	1.760.171	52.494	1.685.290	2.289.910	
41 a 60	53.508	2.238.952	2.172.792	34.290	1.010.421	3.092.428	
> 60	13.568	673.243	2.443.168	4.086	112.697	1.852.909	
Total	182.860	6.238.765	6.535.070	95.318	2.956.639	7.386.682	SE/SP
18 a 21	2.006	89.391	41.610	1.411	42.490	46.464	
22 a 40	18.090	777.095	355.015	17.445	460.811	570.411	
41 a 60	11.472	500.276	432.090	12.046	235.124	668.467	
> 60	3.439	178.328	492.571	1.223	28.807	319.197	
Total	35.007	1.545.090	1.321.286	32.125	767.232	1.604.539	S/PR
18 a 21	7.833	35.998	66.881	4.249	13.525	53.153	
22 a 40	43.890	463.820	514.257	33.679	229.641	597.993	
41 a 60	24.128	443.279	477.022	20.270	140.624	623.364	
> 60	8.716	247.337	669.829	2.044	25.648	363.597	
Total	84.567	1.190.434	1.727.989	60.242	409.438	1.638.107	S/RS
18 a 21	932	80.459	24.601	595	45.998	30.503	
22 a 40	10.200	732.170	198.237	9.175	525.058	332.467	
41 a 60	6.538	522.383	239.344	6.867	282.688	415.289	
> 60	3.409	206.158	339.092	1.156	34.814	218.977	
Total	21.079	1.541.170	801.274	17.793	888.558	997.236	S/SC

Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice D - Arte, Termo de Adesão e Roteiro de Inquérito

Quadro 4.3 - Arte, Termo de Adesão e Roteiro de Inquérito



TERMO DE ADESÃO

RETRATO DOS INSTRUTORES DE TRÂNSITO BRASILEIROS

Prezado participante,

Esta pesquisa tem como público alvo instrutores de trânsito brasileiros que atuam na formação de condutores - categorias A e B. Tem como objetivo geral compor o retrato atual do ofício contemplando os elementos: perfil; caracterização da dinâmica laboral; aspectos da saúde; percepções quanto à formação de condutores e a prática pedagógica; e percepções quanto às recentes alterações no CTB e à segurança viária.

Sua participação não lhe trará prejuízos, nem danos de quaisquer espécies, nem será remunerada e é completamente voluntária. Também é anônima e os resultados só serão divulgados de forma coletiva.

Destaca-se a relevância dessa pesquisa tendo em vista as estatísticas de sinistros de trânsito no contexto brasileiro, sendo o fator humano preponderante na causa desses eventos, assim como o papel ocupado pelos referidos profissionais no processo de formação para o trânsito.

Desde já agradeço a sua participação destacando que quaisquer dúvidas e/ou maiores esclarecimentos poderão ser solicitados à Profa. Adriana Modesto (Dra. em Transportes e Ma. em Ciências da Saúde) junto ao endereço eletrônico anairdamodestopesquisas@gmail.com.

Na oportunidade solicito o apoio à pesquisa, divulgando-a junto aos grupos de *whatsapp* ou *facebook* compostos por instrutores de trânsito, entre colegas de profissão e/ou representações da categoria.

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

EIXO 1 - PERFIL
1. Quantos anos o (a) Sr. (a) tem?
2. Qual é o seu gênero? a) Feminino b) Masculino c) Outro
3. Qual é o seu nível de formação maior? Considerar a conclusão (nível completo). a) Ensino Médio b) Ensino Superior c) Pós-graduação lato sensu (especialização, MBA) d) Pós-graduação stricto sensu (mestrado/doutorado)
3a. A sua formação superior foi na modalidade: a) Tecnológica b) Licenciatura c) Bacharelado d) Em mais de uma das modalidades relacionadas
3b. A sua formação superior (tecnológica, licenciatura e/ou bacharelado) está inserida em qual área do conhecimento? a) Ciências da Terra b) Ciências Biológicas c) Engenharias d) Ciências da Saúde e) Ciências Agrárias f) Ciências Sociais Aplicadas g) Ciências Humanas h) Linguística, Letras e Arte i) Outra
4. Em qual Unidade da Federação o(a) Sr.(a) atua como instrutor(a)? 1.AC, 2.AL, 3.AP, 4.AM, 5.BA, 6.CE, 7.DF, 8.ES, 9.GO, 10.MA, 11.MT, 12.MS, 13.MG, 14.PA, 15.PB, 16.PR, 17.PE, 18.PI, 19.RJ, 20.RN, 21.RS, 22.RO, 23.RR, 24.SC, 25.SP, 26.SE, 27.TO
5. O (a) Sr. (a) atua como instrutor (a): a) Na capital do estado b) No interior do estado c) Região metropolitana ou em mais de uma cidade
6. Atualmente o (a) Sr.(a) é: a) instrutor (a) vinculado (a) a CFC b) instrutor (a) autônomo (a) c) instrutor vinculado (a) a CFC e também autônomo (a) d) instrutor (a) eventual, não é minha atividade principal, faço apenas "bicos" e) atualmente, em razão da pandemia, estou sem atuar como instrutor (a) de trânsito
7. O (a) Sr.(a) é instrutor (a) de: a) curso teórico-técnico b) curso de prática veicular c) curso teórico-técnico e de prática veicular
8. Há quanto tempo o (a) Sr. (a) atua como instrutor (a) de trânsito? a) menos de 1 ano b) entre 1 a 5 anos c) entre 6 e 10 anos d) entre 11 e 15 anos (e) mais de 15 anos
9. O (a) Sr. (a) participou de curso(s) de atualização nos últimos 12 meses? a) sim b) não
9a. O (s) curso (s) de atualização que o (a) Sr. (a) participou nos últimos 12 meses foi sobre: a) conteúdos pertinentes às estruturas curriculares previstas na Resolução 789/20 (CONTRAN) b) práticas pedagógicas c) Código de Trânsito Brasileiro – CTB d) alterações no CTB - Lei 14.071/20 e) outro pertinente à área de trânsito f) outro pertinente à educação (teorias da aprendizagem, processos didáticos, aprendizagem significativa, Andragogia etc) g) outro não relacionado à educação ou ao trânsito

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

EIXO 2 – CARACTERIZAÇÃO DA DINÂMICA LABORAL
10. Habitualmente quantas horas o (a) Sr. (a) trabalha por semana como instrutor (a) de trânsito? a) até 20h b) mais de 20h até 30 h c) mais de 30h até 40h d) mais de 40h (e) há variação na quantidade de horas, depende do volume de trabalho f) faço apenas "bicos", pois não é minha atividade principal g) atualmente, em razão da pandemia, estou sem atuar como instrutor (a) de trânsito
11. Qual é a sua renda mensal no trabalho como instrutor (a) de trânsito? a) entre 1 e 2 salários mínimos b) entre 3 e 4 salários mínimos c) mais que 4 salários mínimos d) não tenho renda fixa e) atualmente, em razão da pandemia, estou sem atuar como instrutor (a) de trânsito, portanto, não tenho uma renda relacionada à atividade f) prefiro não responder
12. Na formação de condutores o (a) Sr. (a) atua prioritariamente em curso: a) curso teórico-técnico b) curso de prática veicular
12a. Tendo em vista as aulas teórico-técnicas, marque quais são os recursos disponibilizados pela unidade de formação (CFC, etc) para ministrá-las presencialmente e/ou remotamente - à distância (se for o caso). a) quadro para exposição escrita b) material didático ilustrativo c) Código de Trânsito Brasileiro - CTB, coletânea de legislação de trânsito atualizada e publicações doutrinárias sobre trânsito d) recursos audiovisuais e) manuais e apostilas f) computador de mesa ou notebook g) outros
12b. Quais recursos o (a) Sr.(a) utiliza para ministrar as aulas teórico-técnicas? a) quadro para exposição escrita b) material didático ilustrativo c) Código de Trânsito Brasileiro - CTB, coletânea de legislação de trânsito atualizada e publicações doutrinárias sobre trânsito d) recursos audiovisuais e) manuais e apostilas f) materiais paradidáticos (materiais adotados de forma paralela aos materiais convencionais) h) novas tecnologias e/ou microssimuladores i) outros
12c Quais estratégias o (a) Sr. (a) utiliza para ministrar as aulas teórico-técnicas? a) aula expositiva dialogada b) estudos de caso e/ou exemplos do cotidiano c) "tempestade de ideias" (estimulação de ideia e resolução de problemas - processo espontâneo) d) mapa conceitual (construção de diagramas que indicam a relação de conceitos, relações etc) e) estudo dirigido f) juri simulado (avaliação e análise de casos propostos visando aprofundar temas relacionados ao trânsito) g) simulação (teoria/prática) de conteúdos abordados h) outras
12d Considerando-se março de 2020 até o presente momento e aulas teórico-práticas o (a) Sr (a): a) ministrou aulas apenas presencialmente b) ministrou aulas remotamente sem problemas de adaptação à modalidade c) ministrou aulas remotamente com problemas de adaptação à modalidade inicialmente, mas foram contornados d) ministrou aulas remotamente com problemas de adaptação à modalidade não contornados e) não ministrou aulas
12e Tendo em vista a praxe das aulas teórico-práticas, fazem parte do seu cotidiano como instrutor (a) de trânsito: a) elaboração de plano de aula para cada nova turma b) utilização do mesmo plano de aula em todas as turmas c) não costumo elaborar plano de aula

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

12f Para as aulas de prática veicular o (a) Sr. (a) utiliza: a) veículo do CFC b) veículo próprio não vinculado a CFC autorizado c) veículo terceirizado não vinculado a CFC
12g) O(A) Sr.(a) ministra aulas em veículo adaptado para pessoa com deficiência? a) sim b) não c) eventualmente
EIXO 3 - ASPECTOS DA SAÚDE
13. Durante o trabalho como instrutor (a) de trânsito é comum o(a) Sr.(a) sentir ou queixar-se de dores, desconforto ou mal-estar? a) sim b) não c) às vezes
13a. Durante o trabalho como instrutor(a) de trânsito o(a) Sr.(a) sente ou se queixa de: a) sonolência e/ou fadiga b) dores na coluna c) dores de cabeça d) inchaço nas pernas e) cansaço físico e/ou mental f) dores na região dos rins g) nervosismo e/ou estresse h) tristeza, angústia, medo e/ou solidão i) dores nos membros inferiores (pés e/ou pernas) j) outras
14. Quando o (a) Sr. (a) precisa de atendimento ambulatorial (consulta médica) busca: a) o Sistema Único de Saúde - SUS (serviço público) b) a rede credenciada do plano de saúde individual ou corporativo c) médico particular d) mesmo precisando acabo não procurando os serviços de saúde
15. Considerando-se sua dinâmica de trabalho e a chance de contágio (coronavírus), o (a) Sr. (a) acredita que: a) será contagiado b) provavelmente será contagiado c) talvez seja contagiado d) provavelmente não será contagiado e) não será contagiado
16. Nos últimos 12 meses o (a) Sr. (a) apresentou licença médica relacionada ao trabalho como instrutor (a) de trânsito? a) Sim, uma vez com afastamento do trabalho inferior a 15 dias b) Sim, uma vez com afastamento do trabalho superior a 15 dias c) Sim, mais de uma vez com afastamentos do trabalho inferiores a 15 dias d) Sim, mais de uma vez com afastamentos do trabalho superiores a 15 dias e) Sim, mais de uma vez com afastamentos do trabalho inferiores e superiores a 15 dias f) não
EIXO 4 - PERCEPÇÕES QUANTO À FORMAÇÃO DE CONDUTORES E A PRÁTICA PEDAGÓGICA
17. Na sua opinião quão relevantes são as aulas no período noturno para a formação de condutores? a) muito importante b) importante c) mais ou menos importante d) de pouca importância e) sem importância
18. Na sua opinião quão relevantes são as aulas em simulador de direção veicular na formação de condutores? a) muito importante b) importante c) mais ou menos importante d) de pouca importância e) sem importância
19. Na sua opinião as aulas teórico-técnicas na formação de condutores na modalidade remota são: a) tão efetivas quanto as aulas teórico-técnicas presenciais b) mais efetivas do que as aulas teórico-técnicas presenciais c) menos efetivas do que as aulas teórico-técnicas presenciais d) não tenho opinião formada

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

19a Na sua opinião as aulas teórico-técnicas na formação de condutores na modalidade remota são menos efetivas do que as aulas teórico-técnicas presenciais em razão: a) de dificuldades de adaptação ao modo remoto por parte de discentes e/ou docentes b) de falhas tecnológicas (ausência de sinal de internet, quedas constantes no sinal da internet, carência ou qualidade dos equipamentos etc) c) de dificuldades no uso de recursos pedagógicos disponíveis na modalidade presencial d) da redução do tempo útil de aula e) de dificuldades de acompanhamento da aprendizagem dos discentes f) da dispersão da atenção por parte dos discentes g) da limitação de estratégias para ministrar as aulas h) as aulas são mais cansativas e/ou monótonas i) os instrutores não foram preparados e/ou treinados para atuar na formação à distância j) outras
20. Na sua opinião a estrutura curricular prevista para a formação teórico-técnica de condutores de veículos automotores apresenta falhas ou carências? a) sim b) parcialmente c) não
20a Considerando-se a existência ou parcial existência de falhas ou carências na estrutura curricular prevista para a formação teórica de condutores de veículos automotores, selecione o (s) módulo (s) onde são observadas: a) legislação de trânsito b) direção defensiva c) noções de primeiros socorros d) convívio sócio ambiental no trânsito e) noções do funcionamento do veículo
21. Avalie as declarações seguintes e marque aquelas com as quais o (a) Sr. (a) concorda: a) o modelo do exame teórico-técnico é capaz de aferir exclusivamente se o candidato à CNH decorou os conteúdos ministrados b) o modelo do exame teórico-técnico é capaz de aferir se o candidato à CNH relaciona os conteúdos ministrados com o cotidiano do trânsito c) o modelo do exame teórico-técnico é capaz de aferir se o candidato à CNH assimilou quais sejam os comportamentos seguros no trânsito d) o modelo do exame teórico-técnico apresenta falhas que, eventualmente, podem oferecer riscos no trânsito e) os conteúdos ministrados nos cursos teórico-técnicos oferecem exclusivamente a perspectiva e segurança do condutor veicular f) os conteúdos ministrados nos cursos teórico-técnicos oferecem a perspectiva e segurança de todos os usuários do trânsito g) os conteúdos ministrados nos cursos teórico-técnicos oferecem a perspectiva e segurança de todos os cidadãos dentre os quais: crianças, idosos, pessoas com mobilidade reduzida, cadeirantes etc
Tendo em vista as questões 22 a 24 e o conjunto dos instrutores de trânsito brasileiros, atribua um número para cada uma das afirmações: 0 - para discordo completamente da afirmação; 1 - discordo um pouco da afirmação; 2 - concordo um pouco com a afirmação; e 3 - concordo plenamente com a afirmação
22. De maneira geral os instrutores de trânsito brasileiros têm domínio dos conteúdos ministrados nas aulas teórico-técnicas
23. De maneira geral os instrutores de trânsito brasileiros têm boa didática nas aulas teórico-técnicas
24. De maneira geral os instrutores de trânsito brasileiros têm boa didática nas aulas de prática veicular

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

25. Os instrutores de trânsito devem, além de participar de cursos de atualização, ser submetidos periodicamente a avaliações pertinentes à prática profissional? a) não, as atualizações previstas já são suficientes para garantir bom desempenho dos profissionais b) não, seria mais uma sobrecarga para os profissionais c) não, seria mais uma burocracia e/ou custo para a profissão d) sim, seria uma forma de qualificar e/ou melhorar o desempenho da categoria e) sim, seria uma estratégia capaz de sinalizar quais são os pontos em que os cursos de atualização precisam melhorar visando a qualificação da formação de instrutores de trânsito f) sim, seria uma forma de avaliar a formação e habilidades de quem forma novos condutores g) não tenho opinião formada sobre o tema
EIXO 5 - PERCEPÇÕES QUANTO ÀS RECENTES ALTERAÇÕES NO CTB E À SEGURANÇA VIÁRIA
26. Recentemente, por meio da Lei nº 14.071/2020, foram promovidas alterações no Código de Trânsito Brasileiro. Considerando-se essas alterações, você considera que: a) contribuirão para a redução do número de sinistros de trânsito b) contribuirão para o aumento do número de sinistros de trânsito c) o número de sinistros de trânsito seguirá tendência anterior às alterações (d) algumas poderão contribuir para o aumento e outras para a redução do número de sinistros de trânsito e) ainda não tenho opinião formada sobre o tema
26a) Marque as alterações que, na sua opinião, poderão contribuir para o aumento dos sinistros de trânsito: a) validade da CNH ampliada (mediante escalonamento etário) b) aumento do limite de pontos para suspensão da CNH (relacionado com a gravidade das infrações) c) aumento do limite de pontos para suspensão da CNH para motoristas profissionais (independentemente do tipo de infração) d) obrigatoriedade da utilização de luz baixa em rodovias, durante o dia, apenas em pistas simples e) fim da obrigatoriedade das aulas noturnas f) nas condições de reprovação nos exames teórico-técnico ou prático o candidato à CNH não precisará mais aguardar prazo de 15 dias para repetição dos exames g) outra(s)
As questões 27 a 31 tratam de dimensões, recursos e/ou estratégias com repercussões na segurança viária (prevenção de sinistros de trânsito). Avalie o desempenho de cada um deles tendo em vista o contexto do trânsito brasileiro: 1 - muito bom; 2 - bom; 3 - aceitável; 4 - ruim; e 5 - muito ruim:
27. Esforço legal (legislação de trânsito e fiscalização
28. Intervenções na via (faixas de pedestre, passarelas, estratégias de moderação do tráfego, redutores e controladores eletrônicos de velocidade):
29. Formação de condutores:
30. Campanhas Educativas e/ou de conscientização (fluxo contínuo, ambientes escolares, ambientes corporativos, programas governamentais, ações de órgãos de trânsito em datas específicas etc):
31. Efetividade da aplicação das penalidades pertinentes aos crimes de trânsito:

Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice E - Proposta de Codificação de Representações das CTTs

Quadro 4.4 - Proposta de Codificação de Representações das CTTs

SEGMENTO	Esfera	CP	REPRESENTAÇÃO
SP	U	METU	Órgão máximo executivo de trânsito da União
		EU	Órgãos e entidades executivos da União
		TU	Órgãos ou entidades de trânsito da União (Resolução 172)
		ERU	Órgão ou entidade executivo rodoviário da União
		FU	Polícia Rodoviária Federal (PRF)
		AU	Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
		NU	Ministérios que compõem o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN
		CE	**REPRESENTAÇÃO**
		ERU[1]	Órgão Executivo Rodoviário da União
		METU[1]	Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN
		ERU[2]	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
		CC	**REPRESENTAÇÃO**
		ERFU	Órgão ou entidade executivo rodoviário da União ou da Polícia Rodoviária Federal (PRF)
		TRU	Órgãos ou entidades de trânsito ou rodoviário da União
	E/DF	**CP**	**REPRESENTAÇÃO**
		GEDF	Estados ou do Distrito Federal
		EEDF	Órgãos e entidades executivos dos Estados ou do Distrito Federal
		ETEDF	Órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal
		CC	**REPRESENTAÇÃO**
		ETREDF	Órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviário dos Estados ou do Distrito Federal
		ETRFEDF	Órgãos ou entidades executivos de trânsito, ou rodoviário, ou de policiamento e fiscalização dos estados ou do Distrito Federal
	M	**CP**	**REPRESENTAÇÃO**
		GM	Municípios
		ETM	Órgãos executivos de trânsito dos municípios
		EM	Órgãos e entidades executivos dos municípios
		CD	**REPRESENTAÇÃO**
		ETRM[1]	Órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviários dos municípios
		CC	**REPRESENTAÇÃO**
		ETRM	Órgãos ou entidades executivos de trânsito e rodoviários dos municípios

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

S	PS	**CP**	**REPRESENTAÇÃO**
		E	Especialistas representantes de segmentos da sociedade relacionados com trânsito e na temática da respectiva Câmara
		EA	Especialistas, reconhecidos de notório saber na temática da respectiva Câmara
		CE	**REPRESENTAÇÃO**
		E^1	Especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito
		E^2	Especialistas representantes de segmentos organizados da sociedade relacionados com trânsito e a temática da respectiva Câmara
		CC	**REPRESENTAÇÃO**
		E^1EA	Especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, com notório saber na temática da Câmara
S e/ou SP	H	**CP**	**REPRESENTAÇÃO**
		EH	Especialistas de notório saber na temática da respectiva Câmara, os quais poderão ser integrantes de órgãos ou entidades de trânsito

Legenda: SP – setor público; S – sociedade; U – União; E/DF – estados e Distrito Federal; M – municípios; OS – Participação Social; H – híbrido; CP – código primário; CE – código equivalente; CC código combinado; CD – código derivado; METU – máximo executivo de trânsito da união; EU – executivo da união; TU - trânsito da união; ERU – executivo rodoviário da união; FU – fiscalizador da união; AU – autarquia da união; NU - normativo da união; ERFU – executivo rodoviário e fiscalizador da união; TRU – trânsito ou rodoviário da união; GEDF – genérico estados ou distrito federal; EEDF – executivo estados ou distrito federal; ETEDF - executivos de trânsito dos estados ou do distrito federal; ETREDF - executivos de trânsito ou rodoviário dos estados ou do distrito federal; ETRF - executivos de trânsito, ou rodoviário, ou de policiamento e fiscalização dos estados ou do distrito federal; GM – genérico municípios; ETM – executivo de trânsito dos municípios; EM – executivos dos municípios; ETRM - executivos de trânsito e rodoviários dos municípios; E – especialistas; EA – especialistas e academia; EH – especialistas híbrido.

Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice F - Proposta de Codificação de Assuntos das CTTs

Quadro 4.5 – Proposta de Codificação de Assuntos das CTTs

Código Primário	**Assunto**
A1	Assuntos Veiculares
A2	Cidadania e Educação
A3	Engenharia da Via
A4	Esforço Legal, infrações, penalidades crimes de trânsito e policiamento
A5	Habilitação
A6	Saúde e Meio Ambiente
A7	Fator Humano
A8	Transporte Rodoviário
A9	Gestão e Coordenação do PNATRANS
Código Equivalente	**Assunto**
A1[1]	Do Veículo
A3[1]	Da via
A4[2]	Esforço Legal
Código Combinado	**Assunto**
A1A8	Assuntos Veiculares e Transporte Rodoviário
A1[2]A8	Assuntos Veiculares, Ambientais e Transporte Rodoviário
A2[3]A5[1]	Educação Para o Trânsito, Formação e Habilitação de Condutores
A2[3]A6[2]	Educação e Saúde Para o Trânsito
Código Derivado	**Assunto**
A1[2]	Assuntos Veiculares e Ambientais
A2[1]	Cidadania e Educação de Trânsito
A2[2]	Educação Para o Trânsito e Cidadania
A2[3]	Educação para o Trânsito
A3[2]	Engenharia e Sinalização Viária
A3[3]	Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via
A3[4]	Engenharia de Tráfego e Sinalização de Trânsito
A4[1]	Esforço Legal: infrações, penalidades, crimes de trânsito e policiamento e fiscalização de trânsito
A5[1]	Formação e Habilitação de Condutores
A6[1]	Saúde e Meio Ambiente no Trânsito
A6[2]	Saúde para o Trânsito

Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice G – Perfis das CTTs Baseados nas Propostas de Codificação

Quadro 4.6 - Perfis das CTTs Baseados nas Propostas de Codificação

NºR	DP	Assunto				Representação								
		CP	**CE**	**CC**	**CD**	**CP**	**QM**	**CE**	**QM**	**CC**	**QM**	**CD**	**QM**	**TM**
135	**02/04/02**	A1				METU	01							09
		A2				GEDF	01							
		A3				GM	01							
		A4				E	03							
		A5				EA	03							
		A6												
138	**28/08/02**	A1				METU	01							09
		A2						ERU[1]	01					
					A3[2]	FU	01							
					A4[1]	ETEDF	01							
					A5[1]	ETM	01							
					A6[1]			E[1]	04					
144	**21/08/03**	A1				METU	01							13
					A2[2]					ERFU	01			
					A3[3]					ETREDF	02			
					A4[1]					ETRM	02			
					A5[1]	E	03							
					A6[1]	EA	04							
172	**11/05/05**	A1				METU	01							19
					A2[2]	ERU	01							
					A3[3]	FU	01							
					A4[1]					ETREDF	03			
					A5[1]							ETRM[1]	03	
					A6[1]	E	04							
						EA	06							
183	**25/10/05**		A1[1]							TRU	03			18
			A3[1]							ETREDF	03			
		A7										ETRM[1]	03	
						E	04							
						EA	05							
186	**25/01/06**													

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

218	**20/12/06**	A1				METU	01							18
					$A2^{2}$	ERU	01							
					$A3^{3}$	FU	01							
					$A4^{1}$					ETRFEDF	03			
					$A5^{1}$					ETRM	03			
					$A6^{1}$	E	04							
						EA	05							
313	**08/05/09**													
586	**23/03/16**	A1				METU	01							19
					$A2^{2}$	ERU	01							
					$A3^{3}$	FU	01							
					$A4^{1}$					ETRFEDF	03			
					$A5^{1}$					ETRM	03			
					$A6^{1}$	E	02							
										EH	08			
617	**06/09/16**	A1				METU	01							19
				$A2^{3}A5^{1}$		ERU	01							
					$A3^{3}$	FU	01							
					$A4^{1}$					ETRFEDF	03			
					$A6^{1}$					ETRM	03			
						E	02							
										EH	08			
777	**13/06/2019**				$A1^{2}$			$METU^{1}$	01					23
				$A2^{3}A6^{2}$				ERU^{2}	01					
					$A3^{4}$	AU	01							
			$A4^{2}$			FU	01							
		A8				NU	01							
										ETRFEDF	05			
						ETM	05							
						E	08							
883	**13/12/21**			$A1^{2}A8$		EU	05							78
					$A2^{3}$	EEDF	05							
					$A3^{4}$	EM	05							
			$A4^{2}$							$E^{1}EA$	63			
					$A6^{2}$									
		A9												

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

1.019	**10/04/25**			A1A8		EU	05						75
					A2[3]	EEDF	05						
					A3[4]	EM	05						
			A4[2]	1						E[1]EA	60		
					A6[2]								
		A9											

Legenda: NºR - Número da Resolução; DP – Data da Publicação; CP – Código Primário; CE – Código Equivalente; CC – Código Combinado; CD – Código Derivado; QM – Quantidade de Membros; Total de Membros.
Fonte: Elaborado pela autora

Apêndice H - Relação de Entidades de Classe

Quadro 4.7 - Organização da Relação de Entidades de Classe Conforme Cadastro Nacional de Entidades Sindicais (CNES)

Tipo	Sigla	Nome Fantasia	Abrangência	Modalidade
1	ANIT	Associação Nacional dos Instrutores de Trânsito	Nacional	E
2	FENAINST	Federação Nacional dos Instrutores de Trânsito e de Todos os Trabalhadores em Centros de Formação de Condutores	Nacional	M
3	SEAME	Sindicato dos Empregados e Instrutores de Autoescolas dos CFCs do Estado de Minas Gerais	Estadual	M
3	SIEAERJ	Sindicato dos Instrutores e Empregados em Autoescolas de Aprendizagem do Estado do Rio de Janeiro	Estadual	M
3	SIEAME-DF	Sindicato dos Instrutores e Empregados em Auto e Moto Escolas do Distrito Federal	Distrital	M
3	SIEPAE - BAHIA	Sindicato dos Instrutores e Empregados em Centros de Formações de Condutores do Estado da Bahia	Estadual	M
3	SINDAUC	Sindicato dos Empregados dos Instrutores, Diretores, em Autoescolas e Centros de Formação de Condutores A e B, Despachantes Documentalistas de Ribeirão Preto e Região	Regional	M
3	SINDAUTOSE	Sindicato dos Trabalhadores e Instrutores em Autoescolas do Estado de Sergipe	Estadual	M
3	SINDEMICFCES	Sindicato dos Empregados e Instrutores de Centro de Formação de Condutores A e B do estado de Mato Grosso	Estadual	M
3	SINDIF	Sindicato dos Instrutores e Funcionários de CFCS	Sem dados	Sem dados
3	SINDIFOR/ES	Sindicato dos Instrutores (as) Trabalhadores (as) e Prestadores (as) de Serviços nos Centros de Formação de Condutores de Veículos do Estado do Espírito Santo	Estadual	M
3	SINDITEGO	Sindicato dos instrutores e trabalhadores em Centros de Formação de Condutores do Estado de Goiás	Estadual	M
3	SINDITRANS-PB	Sindicato dos Instrutores de Trânsito do Estado da Paraíba	Estadual	E
3	SINDIVACE	Sindicato dos Instrutores de Veículos Automotores do Estado do Ceará	Estadual	E
3	SINFAEP	Sindicato dos Instrutores e Funcionários de Autoescola do Estado do Piauí	Estadual	M
3	SINFCETO	Sindicato dos Instrutores de Transito e Funcionários de Centro de Formação de Condutores no Estado do Tocantins	Estadual	M
3	SINPOCEFC-GO	Sindicato dos Profissionais dos Centros de Formação de Condutores de Veículos Automotores do Estado de Goiás	Estadual	M
3	SINS/RS	Sindicato dos Instrutores, Examinadores, Diretores Gerais, Diretores de Ensino e Empregados da Área de Instrução, Avaliação, Formação e Aperfeiçoamento	Estadual	M
3	SINTRAADETE	Sindicato dos Trabalhadores em Autoescola, Instrutores, Centro de Formação de Condutores, Despachantes, Documentaristas e Anexos de Guarulhos, do Alto Tietê e Vale do Paraíba (SP)	Regional	M
3	SINTRACENF	Sindicato dos Trabalhadores, Instrutores em Auto Moto Escolas, Centro de Formação de Condutores A e B, Despachante Documentalista de São José do Rio Preto e Região	Regional	M

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

3	SINTRADESP	Sindicato dos Trabalhadores, Instrutores, Gerentes, Diretores em Autoescolas – Centros de Formação de Condutores Categorias “A” e “B”, de todas as demais categorias, e de todos os Trabalhadores em Despachantes de Veículos do Estado do Paraná	Estadual	M
3	SINTRADETES-ES	Sindicato dos Trabalhadores, Diretores, Instrutores de Autoescola de Aprendizagem, Centro de Formação de Condutores A, B, C,D e E do Estado do Espirito Santo	Estadual	M
3	SINTRAED	Sindicato Trab. Instr. Auto Esc. C.F.C. Desp. Emp. de Transp. Esc. Anex. de Bauru e Região	Regional	M
3	SINTRAINSTRU/PE	Sindicato dos Trabalhadores, Diretores e Instrutores de Autoescola e Centros de Formação de Condutores A, B, C, D, e do Estado de Pernambuco	Estadual	M
3	SINTRAMOC	Sindicato dos instrutores e trabalhadores de Autoescolas de Montes Claros/MG	Municipal	M
3	SINTRATEOR - SP	Sindicato dos Empregadores Instrutores e Diretores em Autoescola, Centro de Formação de Condutores A, B, C e D, Despachantes e Documentalistas, Transporte Escolar de Osasco e Região	Regional	M
3	SINTRAUTO	Sindicato dos Trabalhadores e Instrutores em Autoescolas, Centro de Formação de Condutores (Categorias A e B), Despachantes, Empresa de Transporte Escolar e Anexos da Baixada Santista, Litoral Norte e Sul (SP)	Regional	M

Legenda: Tipos: 1 - Associação; 2 - Federação; e 3 – Sindicato. Modalidades: E - exclusiva; M – Mista
Fonte: Elaboração da Autora

Apêndice I - Caracterização de Arenas Consultivas Temáticas biênios 2019-21, 2022-24 e 2025-27

Quadro 4.8 – Caracterização de Arenas Consultivas Temáticas biênios 2019-21, 2022-24 e 2025-27

NºP	DP	Biênio	NºRR	DP	CCP	CR	Representação
588	16/12/19	19-21	777	13/06/19	A2[3]A6[2]	METU[1]	Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)
						ERU[2]	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
						AU	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
						FU	Polícia Rodoviária Federal (PRF)
						NU	Ministérios que compõem o CONTRAN
						ETRFEDF	Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (DETRAN/AP) Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS) Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (DETRAN/ES) Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN/PR) Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (DETRAN/RJ)
						ETM	Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Teresina/PI (STRANS) Companhia de Trânsito e Transportes de Macapá/AP (CTMAC) Serviço Autônomo Municipal de Trânsito e Transportes de Blumenau/SC (SETERB) Secretaria de Mobilidade Urbana de São José dos Campos/SP Autarquia Municipal de Mobilidade de Petrolina/PE (AMMPLA)
						E	Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPSIT) Conselho Federal de Medicina (CFM) Associação Brasileira dos Condutores de Ambulância (ABRAMCA) Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) Federação Nacional das Autoescolas e Centros de Formação de Condutores (FENEAUTO) Instituto Nacional dos Centros de Formação de Condutores e Cursos para a Educação de Trânsito (INACENFOR) Associação Brasileira das Entidades de Ensino à Distância de Trânsito e Transporte (ASBEAD) Sindicato dos Centros de Formação de Condutores de Santa Catarina (SINDEMOSC)

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

643	31/05/22	22-24	883	13/12/21	A2[3]	EU	Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) Polícia Rodoviária Federal (PRF)
						EEDF	Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (DETRAN/AP) Departamento Estadual de Trânsito do Mato Grosso do Sul (DETRAN/MS) Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco (DETRAN/PE) Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (DETRAN/RJ) Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS)
						EM	Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito (SMDT/PR) Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina-PR (CMTU) Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP) Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Defesa Civil (TO) Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS)
						E[1]EA	Instituto Mulheres para o Trânsito Federação Nacional das Autoescolas e Centros de Formação de Condutores (FENEAUTO) Instituto Nacional de Projetos para o Trânsito e Segurança (INPROTRAN) Confederação Nacional dos Transportes (CNT/SEST SENAT/ITL) Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito (IBDTRÂNSITO) Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) Associação Brasileira das Autoescolas (ABRAUTO) Fundação Thiago de Moraes Gonzaga Associação Brasileira das Entidades de Ensino A Distância de Trânsito e Transporte (ASBEAD) Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)

Continua na próxima página

Continuação da página anterior

04	25/07/25	25-27	1.019	10/04/25	A2[3]	EU	Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN Polícia Rodoviária Federal (PRF) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
						EEDF	Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (Detran/AP) Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran/RS) Departamento Estadual de Trânsito da Paraíba (Detran/PB) Polícia Militar do Estado de São Paulo (PM/SP) Conselho Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul (CETRAN/MS)
						EM	Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito (SMDT/PR) Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina-PR (CMTU) Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP) Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Defesa Civil (TO) Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS)
						E[1]EA	Instituto Mulheres para o Trânsito Federação Nacional das Autoescolas e Centros de Formação de Condutores (FENEAUTO) Instituto Nacional de Projetos para o Trânsito e Segurança (INPROTRAN) Confederação Nacional dos Transportes (CNT/SEST SENAT/ITL) Instituto Brasileiro de Direito de Trânsito (IBDTRÂNSITO) Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO) Associação Brasileira das Autoescolas (ABRAUTO) Fundação Thiago de Moraes Gonzaga Associação Brasileira das Entidades de Ensino A Distância de Trânsito e Transporte (ASBEAD) Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)

Legenda: NºP: número da portaria; DP: data da publicação; B – Biênio; NºRR – Número da Resolução de Referência; CC – Código Convencionado Proposto; CT – Câmara Temática; CR – Código da Representação

Fonte: Elaborado pela autora

Anexo A - Dados de Municipalização do Trânsito por UF

Tabela 2.1 – Dados de Municipalização do Trânsito por UF

UF	QM	QMI	PI (%)
Acre (AC)	22	02	9,09%
Alagoas (AL)	102	19	18,63%
Amapá (AP)	16	06	37,50%
Amazonas (AM)	62	13	20,97%
Bahia (BA)	417	72	17,27%
Ceará (CE)	184	85	46,20%
Espírito Santo (ES)	78	12	15,38%
Goiás (GO)	246	57	23,17%
Maranhão (MA)	217	69	31,80%
Mato Grosso (MT)	141	66	46,81%
Mato Grosso do Sul (MS)	79	74	93,67%
Minas Gerais (MG)	853	90	10,55%
Pará (PA)	144	65	45,14%
Paraíba (PB)	223	35	15,70%
Paraná (PR)	399	54	13,53%
Pernambuco (PE)	184	42	22,83%
Piauí (PI)	224	12	5,36%
Rio de Janeiro (RJ)	92	76	82,61%
Rio Grande do Norte (RN)	167	22	13,17%
Rio Grande do Sul (RS)	497	481	96,78%
Rondônia (RO)	52	12	23,08%
Roraima (RR)	15	01	6,67%
Santa Catarina (SC)	295	109	36,95%
São Paulo (SP)	645	339	52,56%
Sergipe (SE)	75	22	29,33%
Tocantins (TO)	139	07	5,04%
Total	5.568	1.842	32,97%

Legenda: UF – unidade da federação; QM – quantidade de municípios; QMI – quantidade de municípios integrados; PI – percentual integrado.

Fonte: Adaptado Ministério dos Transportes (2023)

Anexo B - Declaração de Autoria e Uso de Inteligência Artificial

DECLARAÇÃO

Declaro que o presente Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) é de minha **autoria**, tendo sido elaborado em conformidade com os princípios éticos da pesquisa científica, as normas institucionais da Universidade de Brasília e a legislação brasileira vigente.

Declaro, ainda, que todas as análises, interpretações, conclusões e recomendações apresentadas neste trabalho são de minha inteira responsabilidade intelectual, estando devidamente fundamentadas e referenciadas.

Quanto ao uso de **Ferramentas de Inteligência Artificial (IA)**, informo que:

( ) **não utilizei** ferramentas de IA durante a elaboração deste trabalho;

ou

(x) **utilizei** ferramenta de IA **exclusivamente como apoio**, sem prejuízo da autoria intelectual e da responsabilidade científica.

Quando utilizadas, as ferramentas de IA tiveram finalidade **auxiliar**, sendo empregadas para os seguintes fins:

( ) Apoio à organização de ideias e à estruturação do texto

( ) Revisão gramatical e aprimoramento da clareza linguística

( ) Sugestões de formatação e adequação às normas acadêmicas

( ) Apoio à compreensão inicial de conceitos teóricos, posteriormente verificados em fontes acadêmicas confiáveis

(x) Outros usos auxiliares

Declaro que nenhuma ferramenta de Inteligência Artificial foi utilizada para a **geração autônoma de conteúdo acadêmico original**, tais como análises e discussões de resultados, interpretações, conclusões ou recomendações, sem a devida revisão crítica, validação teórico-metodológica e responsabilização da autora.

Declaro que foi utilizada exclusivamente ferramenta gratuita de design gráfico na confecção de ilustração e/ou melhoria de imagem.

Declaro, por fim, estar ciente de que a prestação de informações falsas, a omissão de autoria ou a atribuição indevida de produção intelectual constituem práticas vedadas no meio acadêmico e **podem ensejar responsabilização nos termos da legislação brasileira**.

Por ser verdade, firmo a presente declaração.

Brasília, 23/06/2026

Adriana Modesto de Sousa

gov.br
Documento assinado digitalmente
ADRIANA MODESTO DE SOUSA
Data: 23/06/2026 20:39:52-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br