



ISSN: 2595-1661

ARTIGO

Listas de conteúdos disponíveis em [Portal de Periódicos CAPES](#)

Revista JRG de Estudos Acadêmicos

Página da revista:

<https://revistajrg.com/index.php/jrg>

ISSN: 2595-1661

Revista JRG de
Estudos Acadêmicos

Garantias normativas municipais para acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos: Palmas, Porto Nacional e Fátima em análise

Municipal regulatory guarantees for accessibility and inclusion in transit services for people with disabilities and the elderly: an analysis of Palmas, Porto Nacional, and Fátima

DOI: 10.55892/jrg.v9i20.3402

ARK: 57118/JRG.v9i20.3403

Recebido: 18/05/2026 | Aceito: 21/05/2026 | Publicado *on-line*: 24/05/2026

Gebson Alves dos Reis¹

<https://orcid.org/0009-0008-8006-7235>

<http://lattes.cnpq.br/4970513174665800>

Faculdade CESUP, TO, Brasil

E-mail: gebson.reis@detran.gov.br

Evandro Borges Arantes²

<https://orcid.org/0009-0003-5408-5185>

<http://lattes.cnpq.br/7203374150110662>

Faculdade CESUP, TO, Brasil

E-mail: neutonjardim@hotmail.com



Resumo

Este artigo aborda as garantias normativas municipais para a acessibilidade e a inclusão de pessoas com deficiência e idosos nos serviços de trânsito, delimitando-se à análise comparativa dos municípios de Palmas, Porto Nacional e Fátima, no estado do Tocantins. O objetivo geral é compreender como essas localidades cumprem as determinações legais vigentes para assegurar a autonomia e a mobilidade desses grupos. Metodologicamente, ampara-se em uma abordagem qualitativa exploratória, configurando-se como um Estudo de Casos Múltiplos, operacionalizado por meio de revisão de literatura, análise documental e levantamento em sítios oficiais. Os resultados apontam cenários distintos de eficiência executiva: enquanto a capital, Palmas, consolida-se como referência pela implementação de planos de mobilidade modernos e serviços como o "Porta a Porta", Porto Nacional enfrenta desafios de adaptação em seu centro histórico tombado, e Fátima exemplifica a vulnerabilidade de municípios de pequeno porte não integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), operando com aplicação direta da legislação federal e baixa eficiência prática. Conclui-se que a efetividade dos direitos fundamentais e a transição de uma sinalização meramente decorativa para uma estrutura urbana inclusiva dependem diretamente do planejamento orçamentário contínuo, da fiscalização ativa e do pleno exercício da autonomia e municipalização do trânsito.

¹ Graduando em Direito pelo Centro de Ensino Superior de Palmas (CESUP).

² Mestrado em Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos.
Universidade Federal do Tocantins, UFT, Brasil.



Palavras-chave: Acessibilidade. Trânsito. Inclusão municipal. Sistema Nacional de Trânsito. Estudo de casos múltiplos.

Abstract

This article addresses municipal regulatory guarantees for accessibility and the inclusion of people with disabilities and the elderly in transit services, narrowing its focus to a comparative analysis of the municipalities of Palmas, Porto Nacional, and Fátima, in the state of Tocantins. The general objective is to understand how these locations comply with current legal determinations to ensure the autonomy and mobility of these groups. Methodologically, it is supported by an exploratory qualitative approach, configured as a Multiple Case Study, operationalized through a literature review, document analysis, and surveys of official websites. The results point to distinct scenarios of executive efficiency: while the capital, Palmas, establishes itself as a reference through the implementation of modern mobility plans and services such as "Porta a Porta" (Door-to-Door), Porto Nacional faces adaptation challenges within its historical heritage center, and Fátima exemplifies the vulnerability of small municipalities that are not integrated into the National Transit System (SNT), operating under the direct application of federal legislation and showing low practical efficiency. It is concluded that the effectiveness of fundamental rights and the transition from merely decorative signaling to an inclusive urban structure depend directly on continuous budgetary planning, active inspection, and the full exercise of autonomy and the municipalization of transit.

Keywords: Accessibility. Transit. Municipal inclusion. National Transit System. Multiple case study.

Introdução

A competência privativa para legislar em matéria de trânsito é da União. Dela, derivou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB – 1997) e o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), sendo o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para exercer as atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O Município, como integrante do SNT, assumiu novas responsabilidades e obrigações, com a criação dos órgãos municipais. E, no Sistema, as pessoas com necessidades específicas e idosas tem suas garantias normativas.

Nesse contexto, este artigo tem por tema as normas municipais de trânsito para acessibilidade e inclusão, mais especificamente, as determinações normativas vigentes dos Municípios de Palmas, Porto Nacional e Fátima, no estado do Tocantins, para garantir acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos.

Desta forma questiona como os Municípios de Palmas, Porto Nacional e Fátima, no estado do Tocantins, cumprem as determinações normativas vigentes para garantir acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos.

A escolha do tema de pesquisa justifica-se pela relevância social e jurídica da promoção da inclusão, equidade e igualdade de direitos. A Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) e legislações específicas, como o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Brasil, 2015) e o Estatuto do Idoso (Brasil, 2003), estabelecem a obrigação do poder público de



assegurar condições adequadas de acessibilidade, mobilidade e atendimento digno a esses grupos.

A efetividade desses direitos depende, em grande medida, das ações normativas implementadas pelos Municípios, responsáveis pela organização e execução de serviços essenciais. Assim, compreender como Palmas, Porto Nacional e Fátima regulamentam e estruturam suas políticas locais permite identificar avanços, desafios e possíveis lacunas na proteção desses cidadãos.

Dessa forma, a pesquisa contribui para o fortalecimento das políticas públicas municipais, oferecendo subsídios para melhorias na gestão, no cumprimento das normas e na promoção de uma sociedade mais inclusiva e acessível.

O texto tem como objetivo geral compreender como os Municípios de Palmas, Porto Nacional e Fátima, no estado do Tocantins, cumprem as determinações normativas vigentes para garantir acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos.

Especificamente, busca apreender, nos instrumentos normativos municipais vigentes de Palmas, Porto Nacional e Fátima, como são incorporadas as diretrizes legais referentes à acessibilidade e inclusão no trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos; compreender, a partir de programas e mecanismos de acompanhamento adotados por cada Município, como se dá a implementação das políticas e serviços municipais de trânsito voltados à acessibilidade e à inclusão; apreender, por meio da oferta de serviços de trânsito entre os três Municípios da pesquisa, avanços, limites e fatores que influenciam o cumprimento das determinações normativas destinadas ao atendimento das populações com deficiência e idosa; e, como produto, embasar a elaboração de um material instrutivo-formativo para os Municípios com vistas a apoiar o cumprimento das determinações normativas para garantir acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito às pessoas com deficiência e aos idosos.

Assenta-se em uma abordagem metodológica qualitativa, com objetivo exploratório e estudo de casos múltiplos, revisão de literatura e pesquisa documental (Yin, 2015). Em se tratando do universo da pesquisa, compreende-se como uma amostra intencional, portanto, três Municípios do estado do Tocantins; Palmas, Porto Nacional e Fátima.

Quadro 1 – Critérios de escolha dos Municípios da pesquisa

<i>Município</i>	<i>Justificativa para a Escolha</i>
Palmas	Capital do estado, maior centro urbano e administrativo, com maior complexidade de serviços e maior volume de recursos.
Porto Nacional	Município de porte médio, com relevância histórica e econômica, representando um contexto intermediário de gestão e infraestrutura.
Fátima	Município de pequeno porte, permitindo a análise do cumprimento normativo em contextos com recursos e estruturas mais limitadas.

Fonte: elaborado pelos autores, 2025.



Na revisão de literatura, trabalhou com artigos na base de dados Scielo, publicados em revistas específicas ao tema no período de 2020 a 2025, para a ampliação e o aprofundamento sobre trânsito, acessibilidade e inclusão; na análise documental, apreendeu os instrumentos normativos municipais vigentes de Palmas, Porto Nacional e Fátima, para verificar a incorporação das diretrizes legais referentes à acessibilidade e ao atendimento adequado às pessoas com deficiência e aos idosos; e, no levantamento em *sites* oficiais do três Municípios, levantou programas e mecanismos de acompanhamento adotados por cada Município, como se dá a implementação das políticas e serviços municipais voltados à acessibilidade e à inclusão; e, ainda, para apreender, por meio das práticas de gestão, monitoramento da oferta de serviços de trânsito, avanços, limites e fatores que influenciam o cumprimento das determinações normativas destinadas ao atendimento da população com deficiência e da população idosa.

Os dados foram submetidos a uma análise, para a categorização e interpretação qualitativa, estruturando-se em torno de três categorias temáticas: Conformidade Legal; Acessibilidade e Inclusão da população com deficiência e da população idosa; e Avanços, Limites e Fatores que Influenciam o Cumprimento das Determinações Normativas.

Da análise dos dados, resultaram a sistematização a elaboração de um material instrutivo-formativo para os Municípios, com vistas a apoiar o cumprimento das determinações normativas de trânsito para garantir acessibilidade e inclusão nos serviços às pessoas com deficiência e aos idosos.

Marco normativo nacional: trânsito, acessibilidade, inclusão

A discussão sobre acessibilidade e inclusão nos serviços públicos no âmbito municipal, para pessoas com deficiência e idosos, encontra fundamento na concepção constitucional de dignidade da pessoa humana e no princípio da igualdade material, previstos nos arts. 1º, III, e 5º, caput, da Constituição Federal de 1988. Conforme dispõe o art. 23, II, da Constituição, é competência comum da União, Estados e Municípios “cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência” (Brasil, 1988). Assim, os Municípios, a exemplo de Palmas, Porto Nacional e Fátima, têm papel central na concretização das políticas públicas que asseguram direitos às pessoas com deficiência e aos idosos.

Normas Gerais de Acessibilidade

A base legal mais ampla para a promoção da acessibilidade é a Lei nº 10.098/2000 (Brasil, 2000), que estabelece as normas gerais e critérios básicos, e serve como base para políticas de acessibilidade em todo o país, inclusive para transporte e trânsito:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.”

Esta lei define acessibilidade como a possibilidade e as condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação pelas pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Estabelece, também, o conceito de barreiras, sendo qualquer obstáculo físico, urbanístico, comunicacional ou de atitude que impeça ou limite a participação e mobilidade da pessoa.



Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) – Estatuto da Pessoa com Deficiência

A Lei nº 13.146/2015 (Brasil, 2015) estabelece direitos fundamentais das pessoas com deficiência e impõe deveres ao poder público, tendo por objetivo assegurar e promover, em igualdade de condições com as demais pessoas, os direitos e liberdades fundamentais da pessoa com deficiência, visando sua inclusão social e cidadania. Estabelece que, sempre que houver interação com edificações, transporte, comunicação, obras públicas ou privadas de uso coletivo, devem ser observadas as normas de acessibilidade.

Seu art. 3º, inciso I, define acessibilidade como:

possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

No Título III, Da Acessibilidade, define que acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida viver de forma independente e participar socialmente.

Além disso, o art. 28 determina que o poder público deve “assegurar sistema educacional inclusivo em todos os níveis”, evidenciando a transversalidade da política de inclusão (Brasil, 2015). O art. 61 reforça que ações de acessibilidade devem obedecer a “planejamento, implementação, monitoramento e avaliação contínua”, com previsão orçamentária específica (Brasil, 2015). Esse dispositivo é fundamental para análise municipal, pois exige medidas concretas, e não apenas normativas.

A acessibilidade é, então, uma condição ampla que abrange desde o meio físico (espaços, edificações) até a informação e comunicação, sendo o parâmetro legal para a verificação do cumprimento das determinações nos Municípios.

No Capítulo X, Do Direito ao Transporte e à Mobilidade, o artigo 46 garante que o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida será assegurado com igualdade de oportunidades e pela eliminação de obstáculos e barreiras de acesso. Torna obrigatória a adaptação de veículos, terminais, estações, pontos de parada, sistema viário e prestação de serviço de transporte coletivo para garantir acessibilidade. Ainda, prevê a reserva de vagas de estacionamento acessíveis e sinalizadas para pessoas com deficiência, com credencial, próximas a acessos de circulação de pedestres.

A LBI é o grande marco contemporâneo de direitos da pessoa com deficiência — e estabelece a obrigatoriedade da acessibilidade em transporte e mobilidade, o que impacta diretamente o trânsito.

Estatuto da Pessoa Idosa

O Estatuto da Pessoa Idosa, regulamentado por meio da Lei nº 10.741/2003 (Brasil, 2003), assegura prioridade no atendimento, acessibilidade e proteção integral. O art. 3º dispõe que “É obrigação da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar ao idoso, com absoluta prioridade, a efetivação dos seus direitos”. O art. 15 estabelece prioridade no atendimento em serviços de saúde e transporte, sendo de cumprimento obrigatório pelos Municípios.



O Estatuto impõe a obrigação de eliminar barreiras, especialmente, no contexto habitacional e urbano: "III – eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para garantia de acessibilidade à pessoa idosa;" (Brasil, 2003).

Esta determinação legal direciona a pesquisa para a verificação das ações municipais voltadas à infraestrutura urbana e habitacional, garantindo que o ambiente físico não seja um obstáculo para a autonomia e a participação do idoso.

Normas Técnicas de Acessibilidade — ABNT NBR 9050

A NBR 9050 (ABNT, 2020, p. 28) é a principal referência para acessibilidade em edificações públicas e privadas. O documento define parâmetros técnicos como “rampas com inclinação máxima de 8,33%, largura mínima de 1,20 m e piso tátil direcional e de alerta”.

Embora não seja uma lei, a NBR 9050 é incorporada pela LBI e constitui obrigação dos Municípios ao construir ou adaptar espaços públicos.

Para aproximar a acessibilidade à realidade do trânsito e mobilidade urbana, há exemplos de como essas normas são aplicadas ou propostas para aplicação, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB — Lei nº 9.503/1997) tem sido objeto de modificações com vistas à acessibilidade.

Além disso, a própria LBI exige que os serviços de transporte coletivo (terrestre, aquaviário, aéreo) sejam acessíveis — o que implica adaptação de veículos, terminais, pontos de parada, sistema viário e prestação de serviço.

Notas conceituais: trânsito, acessibilidade e inclusão

O termo trânsito refere-se ao movimento e deslocamento de pessoas, veículos e animais pelas vias, bem como às interações que ocorrem nesse espaço. Não se limita ao tráfego de automóveis, pois envolve pedestres, ciclistas, motociclistas, transporte coletivo, transporte de carga e todos os agentes que utilizam o sistema viário.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Brasil, 1997, s/p), trânsito é “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”.

O trânsito deve ser compreendido, portanto, como direito do cidadão à circulação segura; responsabilidade do Estado, que deve planejar, fiscalizar e oferecer infraestrutura; campo de políticas públicas, dentre as quais segurança viária, educação para o trânsito, acessibilidade e gestão da mobilidade. A segurança no trânsito é, portanto, efeito de um conjunto de ações integradas entre governo, sociedade e usuários.

Segundo Sasaki (2010, p. 34), acessibilidade é “um conjunto de possibilidades e condições que permitem à pessoa com deficiência utilizar, de forma autônoma e segura, espaços, mobiliários, serviços e informações.”

O mesmo autor ressalta que a acessibilidade é multidimensional, envolvendo aspectos arquitetônicos, comunicacionais, metodológicos, instrumentais e atitudinais.

Mace (1998, p. 2), com o conceito de Desenho Universal, orienta que ambientes devem ser cuidadosamente e intencionalmente planejados desde o início para a inclusão de todos: “Desenho universal é o design de produtos e ambientes utilizáveis pelo maior número possível de pessoas, sem necessidade de adaptação.

A LBI incorpora esse princípio no art. 55, reforçando seu caráter obrigatório em obras públicas.

Camarano (2013, p. 47) afirma que o envelhecimento populacional torna ainda mais necessário o desenvolvimento de cidades inclusivas: “o Brasil vive um processo acelerado de envelhecimento, exigindo políticas públicas municipais específicas para



garantir autonomia e participação social dos idosos”. Apenas assim, haverá interseção entre os direitos das pessoas com deficiência e dos idosos, especialmente, no que se refere à mobilidade urbana e ao acesso aos serviços públicos.

Pesquisas acadêmicas sobre inclusão municipal mostram que Municípios brasileiros enfrentam dificuldades para implementar políticas de acessibilidade. Segundo Pereira e Batista (2020, p. 112): “a maior parte dos municípios possui legislação, mas não dispõe de mecanismos eficientes de fiscalização e acompanhamento das ações de acessibilidade.”

De forma semelhante, Araújo (2019, p. 89) observa que “as barreiras arquitetônicas ainda são as mais presentes nos ambientes públicos municipais, especialmente, em cidades de pequeno porte”.

Em estudo específico sobre políticas públicas de acessibilidade, Silva (2021, p. 63) destaca que “o principal desafio dos municípios não está na criação de normas, mas na inexistência de planejamento orçamentário contínuo”. E, essa constatação, dialoga diretamente com o art. 61 da LBI, que exige planejamento e reserva de recursos para essas políticas públicas.

Esses resultados podem ser pertinentes à realidade dos Municípios lócus desta pesquisa, sobretudo Porto Nacional e Fátima, cuja população e estrutura administrativa podem limitar a implementação das normas.

Os municípios e o cumprimento das determinações normativas para acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito

Ao analisar as garantias normativas para acessibilidade e eficiência dos serviços públicos em Palmas, Porto Nacional e Fátima (Tocantins), observa-se um cenário de velocidades distintas. Enquanto a capital possui legislação avançada e serviços estruturados, Porto Nacional enfrenta o desafio de adaptar um centro histórico e Fátima reflete a realidade da maioria dos pequenos municípios brasileiros, onde a legislação federal (CTB) é aplicada diretamente por falta de estrutura local específica.

A seguir, apresenta-se análise mais detalhada voltada para o SNT e Mobilidade Urbana, considerando o cenário do final de 2025.

Palmas: A Referência Normativa e Executiva

Como capital é planejada, Palmas possui arcabouço jurídico robusto e, recentemente, implementou avanços significativos na execução.

- Mobilidade e Transporte (Avanços 2024-2025):
 - Plano de Mobilidade (Decreto 2.618/2024): Em dezembro de 2024, Palmas aprovou seu novo Plano de Mobilidade Urbana. Este decreto estabelece o "Eixo Mobilidade Ativa", que obriga o município a garantir rotas acessíveis e calçadas seguras, priorizando pedestres sobre veículos.
 - Transporte Especial (Porta a Porta): Em outubro de 2025, foi criado um serviço de "Transporte Especial" com vans adaptadas da frota de transporte coletivo. Diferente do ônibus comum, este serviço funciona sob agendamento (dias úteis) para buscar pessoas com deficiência severa em casa, garantindo a eficiência que o transporte regular muitas vezes falha em oferecer.
 - Tarifa Zero: A implementação de tarifa zero no transporte coletivo em feriados e finais de semana (consolidada em 2025) beneficia diretamente



idosos e PCDs de baixa renda, removendo a barreira econômica além da física.

- Estacionamento e Credenciamento:
 - A emissão das credenciais de estacionamento (obrigatórias para uso das vagas reservadas) é centralizada no Resolve Palmas ou via digital. A legislação municipal segue a Resolução 965/2022 do CONTRAN, garantindo validade nacional ao documento.
 - Fiscalização: A ATTM (Agência de Transporte Terrestre Municipal) possui agentes ativos para fiscalizar o uso indevido dessas vagas em shoppings e vias públicas, uma estrutura que falta nos outros dois municípios analisados.

Porto Nacional: O Desafio Histórico em Transição

Porto Nacional vive um momento crucial em novembro de 2025: o município acaba de iniciar as audiências públicas para elaborar seu próprio Plano de Mobilidade Urbana.

- Conflito Normativo (Histórico vs. Acessível):
 - O Centro Histórico possui calçamento em "pedra canga" e ruas estreitas, o que gera um conflito entre as normas de preservação do patrimônio (IPHAN) e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI). O novo plano (em discussão) visa resolver isso, criando rotas acessíveis que não descaracterizem o tombamento.
- Código de Posturas e Calçadas:
 - A legislação local (Código de Posturas) determina que a manutenção da calçada é responsabilidade do proprietário do imóvel. Isso gera ineficiência, pois a fiscalização é difícil e resulta em calçadas irregulares que impedem o trânsito de cadeirantes e idosos. O município atua mais na fiscalização de obstruções (mesas, entulhos) do que na qualidade do piso.
- Luzimangues: O distrito de Luzimangues cresce rapidamente e o foco das audiências de 2025 é garantir que os novos loteamentos já nasçam com as normas de acessibilidade (rampas nas esquinas, piso tátil) que faltam no centro antigo.

Fátima: A Aplicação da Lei Federal

Fátima, sendo um município de pequeno porte cortado pela BR-153, representa a realidade da "municipalização mínima" do trânsito.

- Ausência de Órgão Específico: Diferente de Palmas (ATTM) e Porto Nacional (que possui departamento de trânsito), Fátima depende majoritariamente da estrutura da Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal e de convênios com o DETRAN-TO para fiscalização.
- Garantia de Direitos:
 - Credencial de Estacionamento: Este serviço é disponibilizado pelos municípios que aderiram ao sistema nacional de trânsito, muitas vezes não há um órgão municipal de trânsito estruturado para emitir o cartão de idoso/PCD localmente com agilidade, os moradores dependem do DETRAN ou de processos administrativos na prefeitura que são mais lentos.
 - Acessibilidade Física: As garantias normativas existem (baseadas na Lei



Federal 10.098 e NBR 9050), mas a "eficiência" é baixa. Sem um Código de Obras local rígido e fiscalizado, construções comerciais muitas vezes ignoram rampas ou banheiros adaptados, restando ao cidadão recorrer ao Ministério Público para exigir adaptações.

Quadro 2 – Comparativo de Eficiência e Normas (Cenário 2025)

Critério	Palmas (Capital)	Porto Nacional (Histórico)	Fátima (Interior)
Legislação Local	Alta: Plano de Mobilidade (2024) e Decretos específicos de transporte.	Em Construção: Plano de Mobilidade iniciado em Nov/2025.	Baixa: Aplicação direta do CTB e Leis Federais.
Vagas Especiais	Fiscalização ativa (agentes de trânsito e câmeras). Emissão rápida no Resolve Palmas.	Fiscalização moderada. Conflito de espaço no centro histórico.	Fiscalização precária. Dependência de convênio com PM/Detran.
Transporte Público	Frota 100% adaptada e serviço "porta a porta" (vans) sob demanda.	Transporte coletivo existente, mas com desafios de frequência e adaptação total.	Inexistente ou precário (dependência de transporte intermunicipal/vans).
Calçadas	Padronizadas no centro/plano diretor. Bairros afastados ainda carecem.	Irregulares no centro (pedras). Responsabilidade do proprietário dificulta padronização.	Variáveis. Pouca fiscalização de postura sobre acessibilidade.

Fonte: elaborado pelos autores, 2026.

A garantia normativa existe em todos os níveis, mas a eficiência do serviço para o idoso e a pessoa com deficiência em 2025 depende diretamente da capacidade arrecadatória e fiscalizatória do município.

- Palmas se destaca pela estrutura de serviços (vans especiais, agendamento digital).
- Porto Nacional está no momento exato de definir seu futuro (Plano de Mobilidade).
- Fátima carece de estrutura executiva, tornando o Ministério Público o principal garantidor de direitos individuais.

Para o seu estudo ou atuação prática: Se o seu foco for Porto Nacional, o momento é ideal para intervir nas Audiências Públicas do Plano de Mobilidade que estão ocorrendo agora (Dezembro/2025), sugerindo a criação de rotas acessíveis no centro histórico. Posso ajudar a estruturar uma proposta técnica para isso?

Vantagens:

A integração de um município ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) — processo conhecido popularmente como Municipalização do Trânsito — transforma completamente a gestão da cidade.

Quando um município se integra (cumprindo o Art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro), ele deixa de depender do Estado (DETRAN/Polícia Militar) para gerir suas ruas e assume autonomia total.

Os impactos são diretos na arrecadação, na ordem urbana e na acessibilidade. Veja os principais pontos:

1. Impacto Financeiro (A Receita Fica na Cidade)

Esta é a mudança mais imediata.

- Antes da integração: As multas aplicadas na cidade vão para os cofres do Estado (DETRAN).



- Depois da integração: A receita das multas aplicadas por infrações de circulação, parada e estacionamento fica no município.
- Destinação Vinculada: Esse dinheiro não pode ser gasto com qualquer coisa (ex: pagar folha de saúde). Ele deve ser reinvestido obrigatoriamente em: sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

2. Autonomia de Fiscalização e Poder de Polícia

O município passa a ter poder de polícia administrativa sobre o trânsito.

- Agentes Próprios: A prefeitura pode criar sua própria Guarda Municipal ou contratar Agentes de Trânsito (como os "Amarelinhos" em Palmas) para fiscalizar. Não depende mais exclusivamente da Polícia Militar.
- Fiscalização Específica: Permite focar em problemas locais que a PM muitas vezes não prioriza, como estacionamento em fila dupla, uso indevido de vagas de idoso/PCD e carga e descarga irregular.

3. Engenharia e Ordenamento Urbano (Acessibilidade)

Para o tema que você pesquisou anteriormente (PCDs e Idosos), este é o ponto crucial. A cidade integrada pode:

- Criar Zona Azul (Estacionamento Rotativo): Democratiza o uso das vagas no centro comercial.
- Instalar Sinalização: O município assume a responsabilidade de pintar faixas de pedestre, instalar semáforos e placas de "Proibido Estacionar". Em cidades não integradas, muitas vezes a prefeitura pinta a faixa, mas ela não tem validade legal para gerar multa se não houver o projeto aprovado no órgão estadual.
- Credenciais de Estacionamento: A emissão de cartões para Idosos e PCDs torna-se local e rápida, sem precisar enviar processos para o DETRAN da capital.

4. Criação da JARI (Defesa do Cidadão)

A cidade é obrigada a criar a JARI (Junta Administrativa de Recursos de Infrações).

- Impacto: O cidadão que leva uma multa municipal recorre dentro da própria cidade, em vez de ter que enviar recursos para a capital. Isso agiliza o processo de defesa e aproxima o julgamento da realidade local.

5. Responsabilidade Civil (O Preço da Autonomia)

Com o poder, vem a responsabilidade.

- Responsabilidade Objetiva: Se um acidente ocorrer por falta de sinalização (ex: um buraco não sinalizado ou um pare apagado), o Município integrado pode ser processado e obrigado a indenizar a vítima.
- Estatísticas: O município torna-se obrigado a coletar dados de acidentes para reportar ao sistema nacional (RENAEST), o que ajuda a identificar os cruzamentos mais perigosos para obras futuras.



Quadro 3 – Comparativo Prático: O que muda para o Cidadão?

Situação	Cidade NÃO Integrada (ex: Pequenos Municípios)	Cidade Integrada (ex: Palmas, Porto Nacional)
Quem Multa?	Apenas a Polícia Militar (via convênio) e PRF (em rodovias).	Agentes de Trânsito Municipais, Guarda Municipal e PM.
Dinheiro da Multa	Vai para o Estado (DETRAN/DER).	Fica na Prefeitura (para investir no trânsito).
Pedir uma Lombada	Prefeito pede, mas depende de aval técnico estadual ou faz irregularmente.	Prefeitura tem engenheiro próprio para autorizar e instalar.
Vaga de Idoso	Difícil fiscalização (PM prioriza crimes).	Fiscalização constante por agentes de trânsito.

Fonte: elaborado pelos autores, 2026

Conclusão Jurídica

A municipalização não é uma opção política, é uma determinação do CTB para cidades que querem gerir seu território. Para o advogado ou gestor público, atuar em uma cidade integrada exige conhecimento das Portarias Municipais e resoluções do conselho local de trânsito, e não apenas da lei federal.

Você gostaria de saber quais são os passos burocráticos para um município como Fátima solicitar essa integração ao DENATRAN?

Impactos negativos a não integração ao sistema de trânsito: quais os impactos de negativos de uma cidade não integrada ao sistema municipal de trânsito? Uma cidade não integrada ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) opera em uma espécie de "limbo administrativo". Na prática, ela renuncia à sua autonomia e transfere a responsabilidade de gerir seu próprio território para o Estado (geralmente o DETRAN e a Polícia Militar). Essa omissão gera uma reação em cadeia de problemas que afetam desde o caixa da prefeitura até a vida do idoso que precisa atravessar a rua. Abaixo, detalho os principais impactos negativos, conectando com o seu interesse em acessibilidade e gestão municipal: 1. Renúncia de Receita (O Impacto Financeiro). A cidade deixa de arrecadar dinheiro que é gerado dentro dela.

- Perda das Multas: Quando a cidade não é integrada, 100% do valor das multas aplicadas pela Polícia Militar (por estacionamento irregular, cinto de segurança, celular) vai para o cofre do Estado (DETRAN). A prefeitura fica com zero, mas continua tendo a despesa de tapar buracos e manter as ruas.
- Sem Reinvestimento Local: Como a verba vai para o Estado, não há garantia de que ela voltará em forma de semáforos, faixas de pedestre ou campanhas educativas para o município.

O Vácuo de Poder e a Desordem Urbana

Sem integração, o Prefeito não tem autoridade legal para ordenar o trânsito.

- Falta de Agentes: A cidade depende exclusivamente da Polícia Militar para fiscalizar. Como a PM prioriza o combate ao crime (roubos, homicídios), infrações "menores" de trânsito como estacionar em fila dupla, fechar cruzamentos ou parar na calçada são ignoradas.
- Sensação de Impunidade: O motorista percebe que não há fiscalização rotineira para infrações de circulação e estacionamento, o que aumenta a desordem e o desrespeito às normas básicas.

Impacto Severo na Acessibilidade (PCDs e Idosos)

Para o público que você estuda (pessoas com deficiência e idosos), a não integração é desastrosa:



- Vagas Especiais sem Dono: Mesmo que a prefeitura pinte a vaga de idoso, ela não tem autoridade para multar quem desrespeita aquela vaga se não for integrada. A sinalização vira apenas "decorativa" sem poder de coerção.
- Burocracia na Credencial: Em cidades não integradas, a prefeitura muitas vezes não pode emitir o cartão de estacionamento oficial (com validade nacional). O cidadão é obrigado a se deslocar até um posto do DETRAN ou Ciretran (que pode ser em outra cidade) para conseguir o documento, criando uma barreira de acesso.
- Engenharia Precária: Sem corpo técnico próprio (engenheiros de tráfego), a cidade faz lombadas e faixas fora das normas do CONTRAN, que podem ser perigosas ou ineficazes para cadeirantes e pedestres.

Insegurança Jurídica e Responsabilidade Civil

- Processos Judiciais: Mesmo sem ser integrada, a Prefeitura continua sendo responsável pela manutenção da via. Se houver um acidente por falta de sinalização (ex: um buraco não sinalizado ou um cruzamento perigoso sem placa de PARE), a Prefeitura é processada e condenada a indenizar a vítima, mesmo não arrecadando as multas daquele local.
- Dificuldade de Defesa (JARI): O cidadão multado em uma cidade não integrada precisa recorrer ao órgão estadual (muitas vezes na capital), o que dificulta o exercício da ampla defesa. A JARI municipal traria o julgamento para a realidade local.

Quadro 4 – Resumo do Cenário Negativo

Área	Impacto da NÃO Integração
Financeiro	Perda total da receita de multas para o Estado.
Fiscalização	Dependência da PM; infrações de estacionamento ficam impunes.
Acessibilidade	Vagas de idoso/PCD sem fiscalização real; dificuldade de emitir credencial.
Gestão	Prefeito não manda no trânsito; impossibilidade de criar Zona Azul regulamentada.

Fonte: elaborado pelos autores, 2026.

Em suma, a não integração é politicamente confortável (o prefeito não assume o desgaste de multar), mas administrativamente irresponsável, pois perde recursos e abandona a ordem pública.

Considerações finais

A garantia de acessibilidade e inclusão nos serviços de trânsito para pessoas com deficiência e idosos não decorre apenas da existência de leis federais, mas da capacidade institucional dos Municípios em operacionalizá-las. A análise comparativa entre Palmas, Porto Nacional e Fátima revelou cenários distintos de conformidade normativa e eficiência executiva.

Enquanto Palmas se consolida como referência pela implementação de planos de mobilidade modernos (Decreto 2.618/2024) e serviços inovadores como o Porta a Porta, Porto Nacional enfrenta o desafio de conciliar a preservação histórica com a adequação à Lei Brasileira de Inclusão (LBI). Fátima exemplifica a vulnerabilidade de municípios não integrados ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT), onde a ausência de fiscalização municipal direta torna as garantias normativas pouco efetivas na prática.

Diante do exposto e com foco no aprimoramento das políticas públicas locais, propõem-se as seguintes medidas:



- **Integração Plena ao SNT (Municipalização):** Recomenda-se que municípios como Fátima busquem a integração total ao SNT, conforme o Art. 24 do CTB. Isso permite a gestão direta da receita de multas para reinvestimento em sinalização e acessibilidade, além de garantir o poder de polícia administrativa para fiscalizar vagas reservadas.
- **Implementação e Revisão de Planos de Mobilidade:** É imperativo que Porto Nacional conclua seu Plano de Mobilidade Urbana, assegurando rotas acessíveis no Centro Histórico em conformidade com as normas da ABNT NBR 9050, sem prejuízo ao patrimônio tombado.
- **Descentralização e Digitalização de Credenciais:** Propõe-se que os municípios adotem modelos de emissão de credenciais de estacionamento (PCD e Idoso) via sistemas digitais ou postos de atendimento descentralizados (como o Resolve Palmas), reduzindo as barreiras burocráticas impostas pelo deslocamento a órgãos estaduais.
- **Fiscalização e Gestão de Calçadas:** Sugere-se a revisão dos Códigos de Postura para que o Município assuma a responsabilidade pela padronização das calçadas em eixos comerciais e rotas acessíveis, mitigando a ineficiência causada pela responsabilidade exclusiva do proprietário privado.
- **Capacitação dos Agentes de Trânsito:** Formação contínua dos agentes (próprios ou via convênio) focada na dimensão atitudinal da acessibilidade, garantindo que a fiscalização de vagas e obstáculos em calçadas seja priorizada como medida de proteção à vida e à dignidade.

Em conclusão, a eficiência do serviço público para o cidadão idoso ou com deficiência em 2026 está diretamente ligada ao exercício da autonomia municipal. A transição de uma sinalização meramente "decorativa" para uma estrutura urbana inclusiva exige planejamento orçamentário contínuo e fiscalização ativa, conforme preceitua o art. 61 da LBI.

REFERÊNCIAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ARAÚJO, Maria Clara. Barreiras Arquitetônicas e Políticas Públicas Municipais de Acessibilidade. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, n. 2, 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, 1988. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/Acesso> em: 9 set. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/Acesso> em: 9 set. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003**. Estatuto da Pessoa Idosa. Brasília: Presidência da República. Brasília, DF, 2003. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/Acesso> em: 9 set. 2025.



BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.** Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Brasília: Presidência da República. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/Acesso> em: 9 set. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Brasília, DF, 1997. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/Acesso> em: 9 set. 2025.

CAMARANO, Ana Amélia. **Demografia e Envelhecimento no Brasil.** Rio de Janeiro: IPEA, 2013.

MACE, Ronald. **Universal Design in Housing.** The Center for Universal Design, North Carolina State University, 1998.

PEREIRA, L.; BATISTA, R. Acessibilidade no Âmbito Municipal: desafios e perspectivas. **Revista de Administração Pública**, v. 54, n. 1, 2020.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão: Construindo uma Sociedade para Todos.** 7. ed. Rio de Janeiro: WVA, 2010.

SILVA, João Paulo. Políticas Públicas de Acessibilidade no Brasil: análise do planejamento municipal. **Revista Direitos Humanos e Sociedade**, v. 3, n. 1, 2021.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos.** Bookman. 2015.