

Área temática 1 - APG3 Administração pública, governo e terceiro setor

**GESTÃO PÚBLICA: UM ESTUDO SOBRE A OCUPAÇÃO DOS DEPOSITOS
DE VEICULOS DO DETRAN/AL**

RESUMO

O presente trabalho traz um estudo de caso na Subchefia de Recepção e Guarda de Veículos (SUBRGV) do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (DETRAN/AL). Possui como objetivo geral analisar a evolução da ocupação nos pátios de veículos do DETRAN/AL, seguidos dos objetivos específicos tais como, mencionar a evolução do aumento do número dos veículos nesse espaço desde 1998 até o ano de 2019; demonstrar o comparativo dessa evolução com base na implementação da Lei Seca e os tipos de veículos durante os anos de 2011 a 2014; discutir o aumento de apreensão veicular nesse espaço físico e informar se o acúmulo desses veículos são de fato uma problemática para o órgão. A justificativa do trabalho está na necessidade de compreender se houve de fato um aumento dos números dos veículos apreendidos durante esse tempo e se com a vigência da Lei Seca esse número cresceu. Portanto, surgiu a seguinte indagação, com a implantação da lei seca no Brasil, o DETRAN/AL passou a obter um número maior de ocupação de veículos no pátio? A metodologia adotada na pesquisa é de caráter quantitativo, contando com a realização de um estudo bibliográfico e documental, com base em dados secundários, ou seja, documentos analisados do DETRAN/AL, artigos e livros para melhor compreensão dos dados.

Palavras-chave: Apreensão de Veículos; Detran; Gestão Pública; Lei Seca; Ocupação de Depósitos; Remoção de Veículos.

ABSTRACT

The present work brings a case study in the Subchefia of Reception and Guard of Vehicles (SUBRGV) of the State Department of Traffic of Alagoas (DETRAN/AL). Its general objective is to analyze the evolution of occupation in the vehicle yards of DETRAN / AL, followed by specific objectives such as, mentioning the evolution of the increase in the number of vehicles in this space from 1998 to 2019; demonstrate the comparison of this evolution based on the implementation of the Dry Law and the types of vehicles during the years 2011 to 2014; discuss the increase in vehicle seizure in this physical space and inform if the accumulation of these vehicles is in fact a problem for the agency. The justification of the work is the need to understand whether there was in fact an increase in the numbers of vehicles seized during that time and whether, with the prohibition law, that number increased. Therefore, the following question arose, with the implementation of the Dry Law in Brazil, did DETRAN / AL start to obtain a greater number of vehicle occupancy in the yard? The methodology adopted in the research is of a quantitative character, counting on the realization of a bibliographic and documentary study, based on secondary data, that is, documents analyzed from DETRAN / AL, articles and books for a better understanding of the data.

Keywords: Seizure of Vehicles; Detran; Public Management; Dry Law; Deposit Occupation; Vehicle Removal

1.INTRODUÇÃO

Em um contexto dos desafios colocados a todos os governos pelo número de aumentos de acidentes ocorridos, segundo Abreu, Souza e Mathias (2018) em 2012, foram registradas 1,3 milhão mortes por acidentes de trânsito no mundo e esses índices são mais elevados em países de renda baixa e média, onde se concentram mais de 80% dessas mortes, mesmo com a metade da frota de veículos se comparada àquela dos países de alta renda per capita.

Ainda de acordo com Abreu, Souza e Mathias (2018) se por um lado as taxas de mortalidade por acidentes de trânsito são elevadas no Brasil e com tendência de aumento, existem evidências de que uma legislação mais rigorosa e punições mais severas aos infratores são determinantes na redução do número de acidentes de trânsito e da mortalidade, pois esses agravos são evitáveis e previsíveis.

É nesse contexto que foram implantado como medida dessa redução, a Lei Seca, de 2008, alterou parte do Código de Trânsito no Brasil (CTB) e instituiu taxa de alcoolemia zero para todos os condutores de veículo automotor e estabeleceu penalidades como multa, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e apreensão do veículo na identificação de qualquer concentração de álcool por litro de sangue e mais, classificou como crime com pena de reclusão, quando a concentração de álcool for superior a 0,6g/L.

Portanto, o presente artigo traz um estudo de caso na Subchefia de Recepção e Guarda de Veículos (SUBRGV) do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (DETRAN/AL), de acordo com o portal institucional o órgão é responsável por coordenar, controlar e executar a política de trânsito, no âmbito do estado de Alagoas, prestando um serviço de qualidade, com credibilidade, na busca permanente de um trânsito seguro. Busca promover políticas de trânsito no âmbito do estado, com foco na educação e segurança, visando à preservação da vida, reconhecida pela excelência nos serviços prestados à sociedade, comprometida com um trânsito mais seguro e elaborando políticas de trânsito no âmbito de todo estado, afim de garantir o cumprimento da legalidade com melhoria contínua nos serviços para atender os anseios da sociedade.

Como forma de melhor compreensão dessa pesquisa, o objetivo geral é analisar a evolução da ocupação nos pátios de veículos do DETRAN/AL, seguidos dos objetivos específicos tais como, mencionar a evolução do aumento do número dos veículos nesse espaço desde 1997 até os dias atuais, demonstrar o comparativo dessa evolução com base na implantação da lei seca, discutir o aumento de apreensão veicular nesse espaço físico e informar se o acúmulo desses veículos são de fato uma problemática para o órgão.

A metodologia adotada na pesquisa é de caráter quali-quantitativo, contando com a realização de um estudo de um estudo bibliográfico e documental, com base em dados secundários, ou seja, documentos analisados do DETRAN/AL, artigos e livros para melhor compreensão desses dados. A justificativa do trabalho está na necessidade de compreender se houve de fato um aumento dos números dos veículos apreendidos durante esse tempo e se com a vigência da lei seca esse número cresceu.

Por tanto, surgiu a seguinte indagação, com a implantação da lei seca no Brasil o DETRAN/AL passou a obter um número maior de ocupação de veículos no pátio? A presente problemática traz uma abordagem frente as melhoras do espaço físico para o órgão evitando assim o a superlotação, danos ao meio ambiente e à saúde da população, permitindo também uma melhor operacionalização das atividades do órgão.

2. GESTÃO PÚBLICA

Para compreender sobre gestão pública, se faz preciso mencionar a constituição federal (1988), a qual retrata o setor público como aquele que tem anterioridade em relação ao setor privado devido ao cuidado com o coletivo e para com as relações comuns entre pessoas. Assim o bem-estar deve ser pautado como primordial ao funcionamento regular da sociedade e o setor privado deve seguir a imperatividade das normas legais institucionalizadas pelo Estado.

Coelho (2009) enfatiza que, algumas características são de total responsabilidade da esfera pública, como a cobrança de impostos é uma atividade operacional imperativa do Estado, não sendo passível ser realizadas pela esfera privada, como também, diversas taxas de serviços essenciais que, mesmo estando nas mãos da iniciativa privada, necessita da regulação governamental.

Segundo Cavalcanti (1964), administração é quando todos os órgãos executam os serviços do Estado, excluídos, apenas, os judiciários e legislativos. A noção merece ser considerada porque ela importa na integração, no aparelho do Estado, de numerosos serviços apenas tutelados ou controlados pelo Estado e que integram o seu aparelho administrativo. Mas não somente no sentido formal, como conjunto de órgãos pode ser considerada a administração. Pode também ter um sentido de atividade, conjunto de tarefas orientadas para a movimentação da burocracia estatal, em seu sentido mais amplo.

Nesse mesmo sentido Meirelles (2001) aborda administração pública como a que tem o nítido caráter subordinado e de mera execução da lei, ou seja, a Administração não pratica atos de governo; pratica, tão-somente, atos de execução, com maior ou menor autonomia funcional, segundo a competência do órgão e de seus agentes. São os chamados atos administrativos. É o que ocorre no DETRAN/AL, além das competências e atribuições o órgão detém de autoridade denominada poder de polícia, mencionadas no tópico seguinte.

2.1 DETRAN ALAGOAS

Nesse tópico será abordado um pouco sobre o órgão, o qual segundo dados coletados do portal institucional são responsáveis por coordenar, controlar e executar a política de trânsito, no âmbito do estado de Alagoas, prestando um serviço de qualidade, com credibilidade, na busca permanente de um trânsito seguro, por vezes derivado do poder de polícia administrativa, aquela que pode aplicar multas segundo critérios da lei.

Conforme Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em sua Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, compete ao Detran/AL as atribuições seguintes, cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar licença de aprendizagem, permissão para dirigir e carteira nacional de habilitação, mediante delegação do órgão federal competente.

Assim como, existem as atribuições de vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedir o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente; estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito, executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito.

Outras atribuições disponíveis no CTB é que o órgão pode aplicar as penalidades por infrações, notificar os infratores e arrecadar as multas que aplicar; arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos; comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas.

Vale destacar que o órgão também pode credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN; assim como, implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

E por fim, é competência do DETRAN/AL fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências; fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais e articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Dessa forma, cabe também ao DETRAN/AL na gestão de seus depósitos de guarda/custódia de veículos e no desempenho de suas atividades, buscar apresentar soluções e melhorias capazes de viabilizar uma melhor operacionalização dos leilões do órgão, devido ao número de veículos apreendidos, gerando assim resultados positivos que poderão ser alcançados por meio das melhorias dos processos públicos. Tais apreensões geram diversas competências internas e externas do órgão.

2.2 DEPOSITOS E APREENSÃO VEICULAR

Conforme a legislação sobre os veículos removidos aos Depósitos de Veículos Apreendidos (DVA) em razão do cometimento de infrações de trânsito para as quais são previstas a medida administrativa de remoção podem haver a penalidade de apreensão (CTB). Por outro lado, a Lei n.º 13.281, de 04 de maio de 2016, em seu art. 6º, determinou algumas revogações, excluindo, assim, a apreensão de veículos do rol de espécie de penalidades, a partir de novembro de 2016.

Segundo Magalhães e Junior (2016) no CTB foi estipulado a possibilidade de evolução da retenção para a remoção, onde dispõe que o veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código. Não sendo apresentando o condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito.

A Lei nº 13.160, de 2015, dispõe que caso não seja possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para regularizar a situação, para o que se considerará, desde logo, notificado.

Magalhães e Junior (2016) destacam que caso não seja efetuada a regularização no prazo estipulado pelo órgão, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será

retirada após comprovada a regularização. É o que está na Lei nº 13.160, de 2015, caso haja o descumprimento das obrigações estabelecidas, resultará em recolhimento do veículo ao depósito.

Uma das atribuições vista na Lei nº 13.160, de 2015 e que merece atenção sobre essa temática é que caso o veículo será removido, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via, não caberá remoção nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração.

Magalhães e Junior (2016) mencionam que a intenção do legislador é fazer com que o recolhimento ao depósito seja a exceção, devendo a fiscalização de trânsito se pautar pela seguinte regra: sendo possível sanar a irregularidade no local da infração ou, não sendo possível, mas desde que o veículo ofereça condições de segurança para circulação, não ocorrerá a remoção ao depósito. Ou seja, a inovação legislativa trouxe a necessária para a gestão pública uma maior atuação do poder de polícia administrativa, impondo a adoção da providência de menor potencial de restritividade possível dentre as diversas que se revelarem como adequadas.

2.2.1 LEI SECA

Segunda a Lei de Trânsito Brasileira é proibido dirigir sob a influência de álcool, e qualquer quantidade da substância no organismo caracteriza essa condição. Na abordagem da Lei Seca 2020, o motorista que soprar o bafômetro e o resultado der positivo, o condutor é multado de acordo com o artigo 165 do CTB.

Na Lei Nº 13.546, publicada em dezembro de 2017, houve uma inovação onde os motoristas que praticam homicídio no volante e estiverem embriagados terão uma pena maior – de cinco a oito anos de reclusão. Com isso em mente, informar-se sobre a lei ainda é importante para conhecer seus direitos, saber como proceder em uma abordagem e, se necessário, como recorrer de multa da Lei Seca.

Entrando na abordagem da Lei que estabelece o que pode e o que não pode no tráfego de veículos automotores pelas vias públicas brasileiras é importante destacar a Lei Nº 9.503/1997 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Desde sua publicação, em 1997, está previsto, no artigo 165, que dirigir sob a influência de álcool é uma infração de natureza gravíssima.

Fonseca (2018) deixa em destaque que quando abordamos o temo “Lei Seca”, não nos referimos à redação original do CTB, que caracterizava como infração apenas a constatação de mais de 0,6 gramas de álcool por litro de sangue no motorista abordado. Isso mudou a partir da Lei Nº 11.705/2008, que estabeleceu que qualquer quantidade de álcool presente no sangue do motorista o sujeita às penalidades do CTB. A partir daí que se começou a falar em “Lei Seca”, pois deixou de existir a tolerância e, hoje, mesmo uma pessoa que tomou apenas um copo de cerveja antes de dirigir pode ser multado. Além do maior rigor no texto legal, nos anos seguintes, os governos estaduais começaram a criar programas para planejar ações de fiscalização com foco na Lei Seca.

Fonseca (2018) destaca também que foi com a blitz e com o bafômetro que aumentaram o número de condutores multados. Os números de mortes em acidentes no Brasil são os mais baixos desde 2005 – caiu 20%, mesmo que a quantidade de acidentados tenha aumentado 19%. Mas foi a lei seca em 2018 quem criou a medida foi considerada bastante polêmica para explicar a história completa da Lei Seca no Brasil, precisamos, antes, falar sobre a Medida Provisória (MP) 415, de 2008.

Essa medida administrativa dispõe que o recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, será aplicado em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. Portanto, percebe-se que há

menção à quantidade de álcool na corrente sanguínea, diferentemente do que havia na redação original de 1997. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. Por isso que os governos estaduais organizaram programas para tornar as blitzes rotineiras, como forma de coibir de vez o comportamento irresponsável dos motoristas (FONSECA, 2018).

Dispõe o CTB que o motorista que soprar o bafômetro e o resultado der negativo, ou seja, não apontar nenhuma quantidade de álcool, está liberado. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. Ou seja, também é uma penalidade gravíssima, com multa de dez vezes (ou o dobro, em caso de reincidência), suspensão do direito de dirigir por 12 meses, retenção do veículo e recolhimento da carteira de motorista.

Outro aspecto mencionado no CTB é que conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência: Penas – detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar.

Curso de reciclagem é outro fator de penalidade expressa no CTB composto por 30 horas/aula sobre legislação de trânsito, direção defensiva, relacionamento interpessoal e noções de primeiros socorros. No final das aulas, os alunos são submetidos a um teste com 30 questões de múltipla escolha, das quais é necessário acertar 21 para obter a aprovação. Bafômetro: Regras lei seca 2018 bafômetro Dependendo da quantidade de álcool, a conduta pode ser considerada crime de trânsito.

A Constituição Federal de 1988, dispõe sobre o direito de permanecer calado, que equivale, segundo os juristas, ao princípio *nemo tenetur se detegere*, ou seja, o direito de não gerar provas contra si próprio. Grande polêmica que envolve a Lei Seca 2019 no Brasil é que, se a recusa em se submeter ao bafômetro é um direito constitucional. Ou seja, ninguém é obrigado a realiza-lo.

Mas, em um caso de fiscalização de Lei Seca, o motorista abordado por agentes de trânsito se recusar a submeter-se ao teste do bafômetro e o agente público pode aplicar a penalidade imediatamente. Cabe ressaltar que o ato administrativo praticado pelo agente de trânsito possui presunção relativa de legitimidade e veracidade, ou seja, ele sempre deve estar em conformidade com a lei para ser legítimo e verídico.

Por fim, caso o indivíduo queira recorrer seja por conta do motivo que explicamos acima ou por qualquer outro, se você sentir que a multa da Lei Seca 2019 foi aplicada injustamente, tem todo o direito de recorrer. Se ela não funcionar, o condutor recebe uma notificação de imposição de penalidade, a partir da qual é possível apresentar um recurso.

3. METODOLOGIA

O presente estudo utilizou o método de pesquisa quanti-qualitativa que segundo Creswell (2014), são complementares. Inicialmente foi aplicado uma entrevista informal com os servidores do DETRAN/AL, e posteriormente foram realizados levantamentos dos dados, por meio de dados internos e externos, tais entrevistas e levantamentos deram base para o entendimento dessa pesquisa proposta.

A área geográfica delimitada para o estudo foi inicialmente Subchefia de Recepção e Guarda de Veículos (SUBRGV) do Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (DETRAN/AL). A pesquisa é classificada quanto a sua natureza como uma pesquisa aplicada, pois segundo Freitas e Prodanov (2013), o objetivo da pesquisa

aplicada é gerar conhecimentos para aplicação prática sendo direcionados para a solução de problemas específicos. Envolvendo verdades e interesses locais.

Segundo Cooper e Schinder (2008), o objetivo do estudo se diferencia como causal ou descritivo a depender das variáveis que envolvem o estudo, caso o problema do estudo esteja baseado no “porquê” e em como uma variável produz mudança na outra, o estudo será classificado como causal; do contrário, caso seja descobrir “o que, quem, onde, quando ou quanto” será descritiva.

Pelas características demonstradas, vê-se que o estudo em questão se trata de um estudo com objetivo descritivo em primeiro momento e em segundo momento se classificará como sendo exploratório, em relação aos seus objetivos. Em relação à dimensão do tempo o estudo se enquadra como sendo transversal, pois será feito uma vez e representará um comportamento vigente em determinado momento (COOPER; SCHINDLER, 2008).

Para o processo de levantamento de dados foi utilizado como instrumento de pesquisa com base em documentos internos e por meio do portal do órgão, análise bibliográfica por meio de revisões de artigos e livros da área. Para Lakatos e Marconi (2010), a pesquisa bibliográfica refere-se a reunião de materiais científicos publicados e validados academicamente acerca do assunto a ser explorado, através de diversos meios de acervo de conhecimento como: livros, revistas, teses, publicações, monografias e outros.

Ademais, esta técnica de pesquisa não se caracteriza por simplesmente reiterar o que já foi explanado sobre um assunto, mas viabiliza uma análise da temática investigada à luz de um novo contexto e por meio de novos métodos, possibilitando deste modo, deduzir novas abstrações das ideias preexistentes.

Após essa coleta, os dados obtidos foram agrupados onde as tabelas e os gráficos secundários onde passaram a serem analisados, e posteriormente realizada a análise em cima da evolução da ocupação nos pátios de veículos do DETRAN/AL, essa será análise feita com dados de 1997 até os dias atuais. Desta maneira, a apresentação de dados se encontra de maneira descritiva no próprio estudo afim de tentar responder a problemática dessa pesquisa, derivada do seguinte questionamento, com a implantação da lei seca no Brasil o DETRAN/AL passou a obter um número maior de ocupação de veículos no pátio? Com a análise dos dados exposto no tópico seguinte será possível identificar se houve aumento e se trouxeram melhoras do espaço físico do órgão.

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A análise dos resultados se dá em função da extração de dados secundários, realizada por meio do acesso ao sistema corporativo do órgão no dia 22 de julho de 2019. A natureza dos dados é referente a rotatividade dos depósitos de veículos no período de janeiro de 1998 ao final do primeiro semestre de 2019 (21 anos e 6 meses).

4.1 HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO GERAL

A tabela 1 apresenta a movimentação logística em 10 anos, compreendendo o período de janeiro de 1998 a dezembro de 2007. O total de entradas foi de 22.065 veículos e o de saídas foi de 21.427, restando um saldo de 640 veículos nos depósitos, com médias de ocupação mensal de 5,33 e anual de 64 veículos, respectivamente.

Tabela 1: Rotatividade dos veículos em todos os depósitos no período de 01/01/1998 a 31/12/2007

PORTE DO VEÍCULO	SALDO ANTERIOR	ENTRADAS	SAIDAS	SALDO PERIODO	MÉDIA MENSAL	MÉDIA ANUAL
-------------------------	-----------------------	-----------------	---------------	----------------------	---------------------	--------------------

GRANDE PORTE	0	961	949	12	0,1	1,2
PEQUENO PORTE	0	14.393	14.079	314	2,62	31,4
BICICLETA E MOTO	1	6.561	6.249	313	2,61	31,3
SEM TIPO	1	150	150	1	0,01	0,1
TOTAL GERAL	2	22.065	21.427	640	5,33	64

Fonte: elaborado pelo autor (2020).

A tabela 2 aponta que no período de janeiro de 2008 a dezembro de 2010 (3 anos) houveram 9.485 entradas e 8.311 saídas de veículos, restando um saldo de 1.814 veículos ocupando os pátios do órgão, representando um aumento de 183,44% em relação ao período anterior. As médias mensal e anual para esse período foram de 50,39 e 604,67, respectivamente.

Tabela 2: Rotatividade dos veículos em todos os depósitos no período de 01/01/2008 a 31/12/2010

PORTE DO VEÍCULO	SALDO ANTERIOR	ENTRADAS	SAIDAS	SALDO PERIODO	MÉDIA MENSAL	MÉDIA ANUAL
GRANDE PORTE	6	175	171	10	0,28	3,33
PEQUENO PORTE	244	3.990	3.615	619	17,19	206,33
BICICLETA E MOTO	246	5.320	4.525	1.041	28,92	347
SEM TIPO	144	0	0	144	4	48
TOTAL GERAL	640	9.485	8.311	1.814	50,39	604,67

Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Na tabela 3, é possível observar o salto quantitativo de entradas e saídas de veículos, ocasionado após a implementação da Lei Seca na região metropolitana de Maceió durante o período de janeiro de 2011 a dezembro de 2014. Nesse mesmo período, o quantitativo de veículos que deram entrada nos depósitos do órgão foi de 15.121 contra 12.099 saídas. Comparadas as entradas desse período com as do período passado, constata-se um aumento de 59,42%. Já com relação as retiradas, observou-se um aumento de 45,58% em relação ao período anterior.

Quanto ao saldo do período, após descontadas todas as entradas e saídas, restaram 4.836 veículos nos depósitos, representando um aumento de 166,59% em relação ao saldo anterior. Quanto as médias mensal e anual, os valores foram de 100,75 veículos por mês e 1.209 veículos por ano.

Tabela 3: Rotatividade dos veículos em todos os depósitos no período de 01/01/2011 a 31/12/2014

PORTE DO VEÍCULO	SALDO ANTERIOR	ENTRADA	SAIDA	SALDO PERIODO	MÉDIA MENSAL	MÉDIA ANUAL
GRANDE PORTE	6	461	429	38	0,79	9,50
PEQUENO PORTE	574	5.844	5.280	1.138	23,71	284,50
BICICLETA E MOTO	968	8.812	6.386	3.394	70,71	848,50
SEM TIPO	266	4	4	266	5,54	66,50
TOTAL GERAL	1.814	15.121	12.099	4.836	100,75	1.209

Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Ao observar a tabela 4, é possível verificar que no período de janeiro de 2015 a dezembro de 2018 – período em que houve intensificação e expansão das operações de fiscalização da Lei Seca no interior do estado, as quantidades de entrada foram de 15.584 e as de saída foram de 12.328 veículos, representando aumentos de 3,06% e 1,89% em relação ao período anterior.

Nesse mesmo cenário, a quantidade de veículos que estavam armazenados nos depósitos do órgão foi de 8.093, o que representa um acréscimo de 67,35% em relação ao

período passado. Quanto as médias mensal e anual para esse período, os valores foram de 169 veículos por mês e 2.023 veículos por ano.

Tabela 5: Rotatividade dos veículos em todos os depósitos no período de 01/01/2015 a 31/12/2018

PORTE DO VEÍCULO	SALDO ANTERIOR	ENTRADA	SAIDA	SALDO PERÍODO	MÉDIA MENSAL	MÉDIA ANUAL
GRANDE PORTE	39	633	618	54	1,13	13,50
PEQUENO PORTE	1.172	5.722	5.210	1.684	35,08	421,00
BICICLETA E MOTO	3.449	9.213	6.494	6.168	128,50	1.542,00
SEM TIPO	177	16	6	187	3,90	46,75
TOTAL GERAL	4.837	15.584	12.328	8.093	168,60	2.023,25

Fonte: elaborado pelo autor (2020)

Referente a tabela 6, no primeiro semestre de 2019, 1.259 veículos deram entrada nos depósitos e 1.131 deram saída, gerando um resultado de 8.222 veículos que estavam sob a custódia do órgão. Esse saldo residual representa uma diferença de 129 veículos a mais em relação ao saldo do período anterior que foi de 8.093 automóveis custodiados, ou seja, um aumento de 1,59%.

Tabela 6: Rotatividade dos veículos em todos os depósitos no período de 01/01/2019 a 30/06/2019

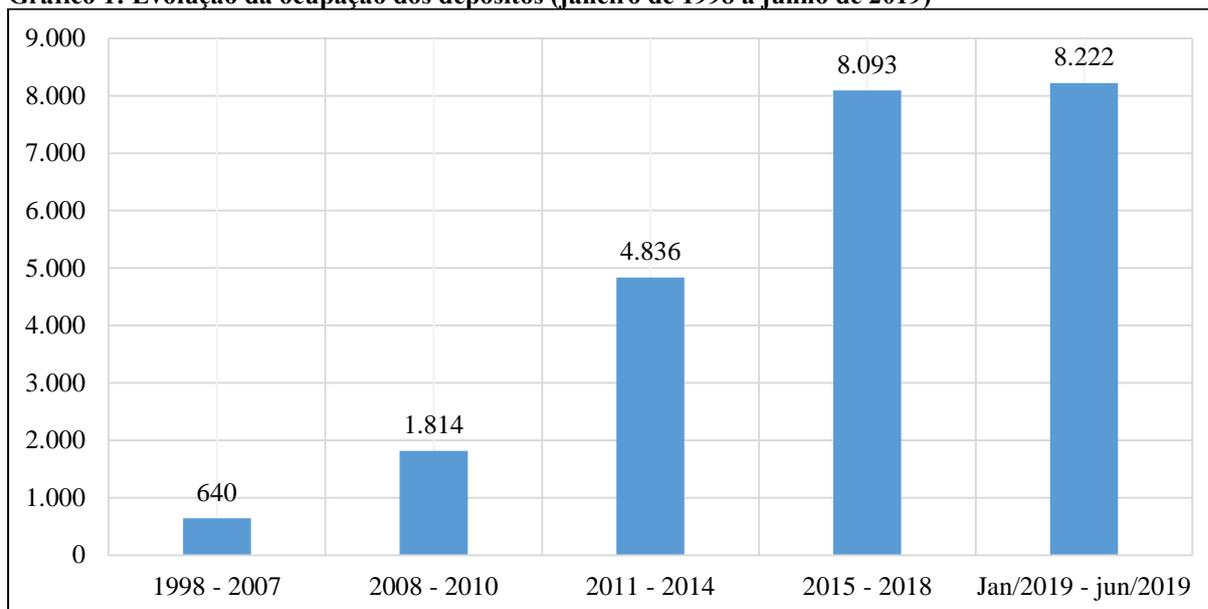
PORTE DO VEÍCULO	SALDO ANTERIOR	ENTRADA	SAIDA	SALDO PERÍODO	MÉDIA MENSAL	MÉDIA ANUAL
GRANDE PORTE	54	29	36	47	0,98	11,75
PEQUENO PORTE	1.702	208	311	1.599	33,31	399,75
BICICLETA E MOTO	6.213	1.022	784	6.451	134,40	1.612,75
SEM TIPO	125	0	0	125	2,60	31,25
TOTAL GERAL	8.094	1.259	1.131	8.222	171,29	2.055,50

Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Verifica-se também que os valores mais recentes apresentam uma leve estabilização se comparados a série histórica apresentada nesse estudo, evidenciando o impacto na ocupação dos depósitos do órgão ao longo dos anos e décadas em decorrência do aumento da frota veicular alagoana e da implementação e intensificação das operações de fiscalização da Lei Seca no estado de Alagoas, conforme pode ser observado no gráfico 1.

Importante ressaltar que os valores apresentados no gráfico 1 são referentes aos saldos remanescentes apurados nos períodos de 1998 a 2007 (10 anos), 2008 a 2010 (3 anos), 2011 a 2014 (4 anos), 2015 a 2018 (4 anos) e de janeiro a junho de 2019 (6 meses).

Gráfico 1: Evolução da ocupação dos depósitos (janeiro de 1998 a junho de 2019)

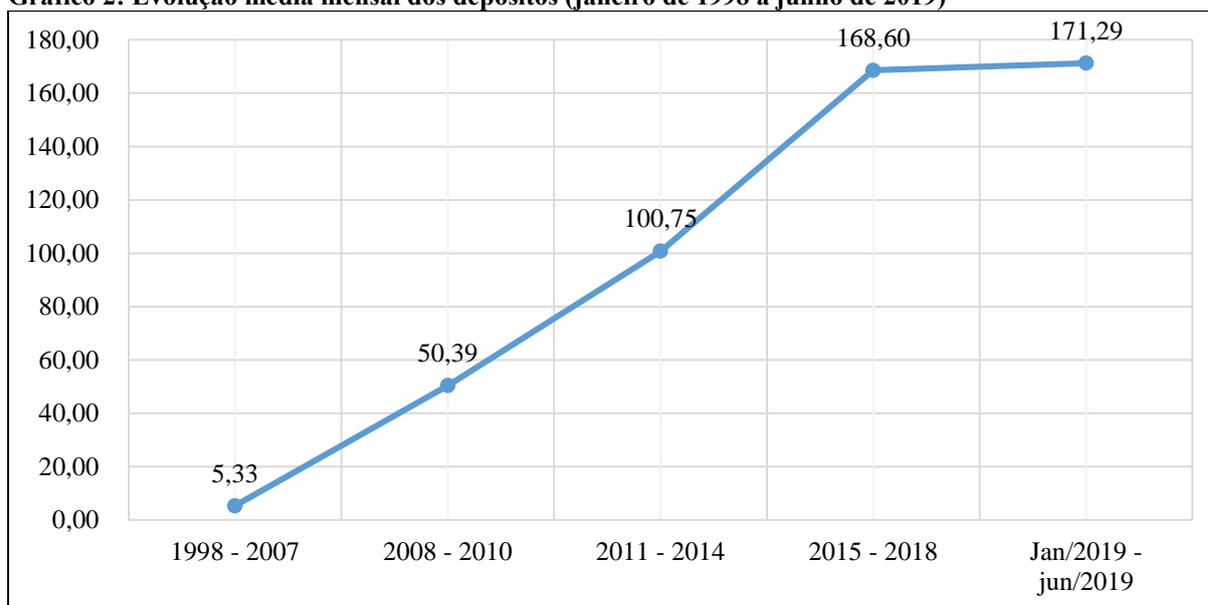


Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Isso permite identificar a situação em que se encontram os depósitos do órgão, tendo em vista que a superlotação destes espaços inviabiliza a realização de novas operações de fiscalização, comprometendo a efetividade do órgão quanto ao planejamento, coordenação, fiscalização, controle e execução da política estadual de trânsito e as instituições de segurança pública no que diz respeito ao combate ao crime organizado e manutenção da segurança nas estradas do Estado.

No gráfico 2 é possível visualizar a evolução da ocupação média mensal de veículos para cada período apurado. As médias mensais foram obtidas através da divisão do saldo do período pela quantidade de meses contidos no período em questão. O resultado obtido é uma estimativa da média de veículos que ocuparam os depósitos em cada mês do período.

Gráfico 2: Evolução média mensal dos depósitos (janeiro de 1998 a junho de 2019)



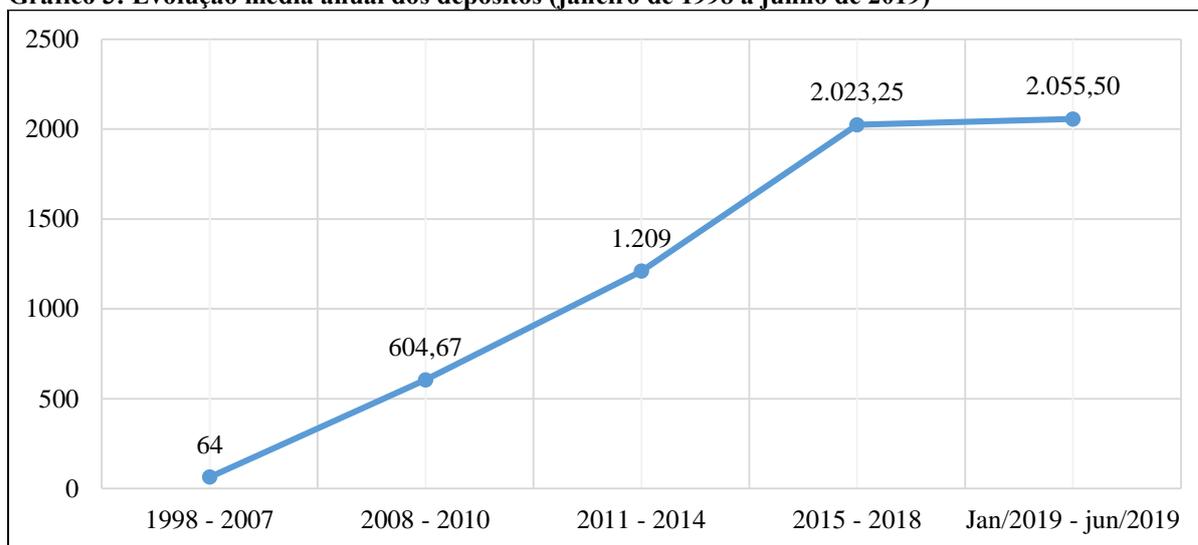
Fonte: elaborado pelo autor (2020).

De acordo com o gráfico acima, a taxa de ocupação mensal de veículos nos depósitos saiu de 5,33 no período de 1998-2007 e chegou a 50,39 veículos por mês no período 2008-2010.

Em seguida essa média saiu de 50,39 para 100,75 veículos por mês no período de 2011-2014. No período 2015-2018 ele chegou a 168,6 veículos ocupando os depósitos do órgão, encerrando o balanço em 2019 ao chegar a 171,29 custodiados. No ano de 2019, a taxa de crescimento em relação a 1998-2007 foi de 3.113,7%.

No gráfico 3 é possível visualizar a evolução da ocupação média anual de veículos para cada período apurado. As médias anuais foram obtidas através da divisão do saldo do período pela quantidade de anos que compõem o período em questão. O resultado obtido é uma estimativa da média de veículos que ocuparam os depósitos durante cada ano do período.

Gráfico 3: Evolução média anual dos depósitos (janeiro de 1998 a junho de 2019)



Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Conforme observado no gráfico acima, no período de 1998 a 2007 (10 anos), a média anual de veículos acomodados nos depósitos do órgão era de 64 e no período de 2008 a 2010 (3 anos), esse número saltou para 604,67, representando um crescimento de 844,80%, ou seja, a taxa de ocupação média anual dos depósitos nesse último período foi 9,5 vezes maior que o período anterior.

Já no período de 2011 a 2014 (4 anos), momento em que houve a implementação da Lei Seca em Maceió e região metropolitana, esse número dobrou, saindo de 604,67 para 1.209 veículos por ano, o que representa um salto de 99,94% da taxa de ocupação anual. Esse dado evidencia o impacto inicial que essa legislação exerceu na ocupação dos depósitos do órgão.

No que se refere ao período de 2015 a 2018 (4 anos), momento em que as operações de fiscalização da Lei Seca foram ampliadas para todo o estado, o número de veículos subiu de 1.209 para 2.023 veículos acomodados nos depósitos do órgão. A taxa de crescimento foi de 67,35% em relação ao período anterior, corroborando com a afirmação de que sim, a implantação da lei seca no Brasil resultou em um aumento significativo da ocupação de veículos nos pátios do DETRAN/AL.

Por último, mas não menos importante. No período de janeiro a junho de 2019 (6 meses), a ocupação anual do DETRAN/AL subiu de 2.023 para 2055 veículos acomodados nos pátios do órgão, uma diferença de 32 veículos, a qual representa uma leve variação de 1,59%. Vale salientar que esse número só não foi maior em razão do leilão de veículos para circulação realizado no dia 08 de novembro de 2018.

4.2 Histórico de ocupação por tipo de veículo

A tabela 7 apresenta a progressão da ocupação dos depósitos pelo tipo/porte do veículo. Aqui é possível observar quais foram os tipos de veículo que mais acumularam nos depósitos do

órgão. Os números apresentados na tabela correspondem aos saldos do período para cada categoria de veículo.

Tabela 7: Evolução da ocupação dos depósitos por tipo de veículo

TIPO/PERÍODO	1998 - 2007	2008 - 2010	2011 - 2014	2015 - 2018	2019
GRANDE PORTE	12	10	38	54	47
PEQUENO PORTE	314	619	1138	1684	1599
MOTO E BICICLETA	313	1041	3394	6168	6451
SEM TIPO	1	144	266	187	125

Fonte: elaborado pelo autor (2020).

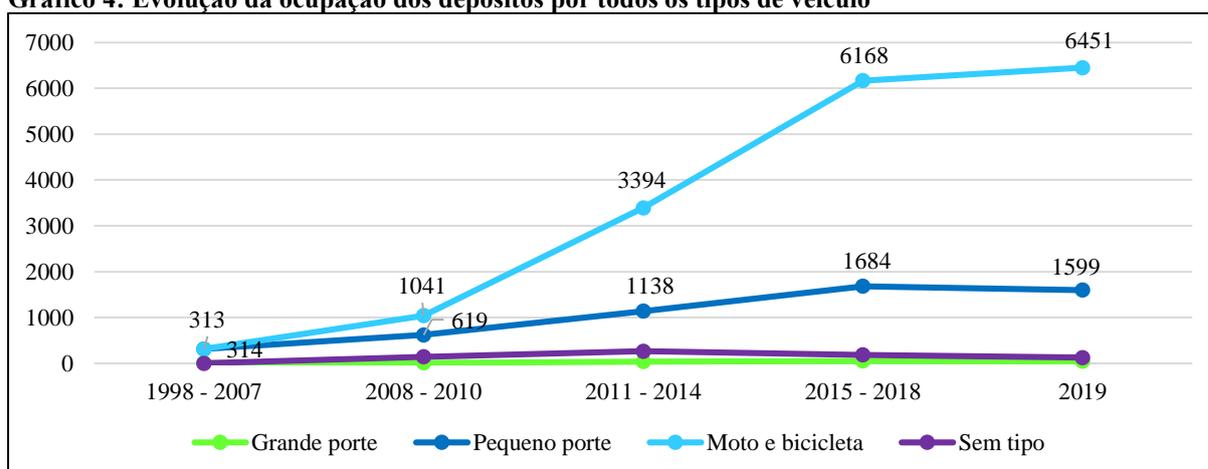
Como pôde ser observado na tabela acima, todos os tipos de veículos tiveram um considerável crescimento a partir do ano de 2008 em diante, sendo que o destaque vai para os veículos do tipo **bicicleta e moto** que tiveram uma disparada na contagem de apreensões, tendo em vista que no ano de 2019 a taxa de crescimento para essa categoria em relação ao período de 1998-2007 foi de 1.961,02%.

No período 2008-2010, essa categoria apresentou uma taxa de crescimento de ocupação de 232,59% em relação a 1998-2007, 226,03% de 2008-2010 para 2011-2014, desse período para 2015-2018 a taxa de crescimento da ocupação foi de 81,73% e 4,59% no primeiro semestre de 2019 em relação ao período de 2015-2018.

Esse aumento também está associado ao aumento da frota de motos e bicicletas no Brasil, que de acordo com dados extraídos do guia Anuário da Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, em 18 anos – de 2000 a 2018, a frota de veículos de duas rodas saiu de pouco mais de 4 milhões de unidades ao ano para 27,1 milhões, ou seja, houve um crescimento de 571,78% da frota nacional (ABRACICLO, 2011, 2019).

O gráfico 4 apresenta de forma bastante intuitiva como se deu o comportamento das diferentes categorias de veículos antes, durante e depois da implementação da Lei Seca no Estado de Alagoas. Dessa forma, é possível identificar que os veículos que se enquadram na categoria moto e bicicleta destacam-se pela grande quantidade de apreensões, seguida pelos veículos de pequeno porte, sem tipo e encerrando com os veículos de grande porte.

Gráfico 4: Evolução da ocupação dos depósitos por todos os tipos de veículo



Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Logo em seguida, vem a categoria de **pequeno porte**, que apesar de não apresentar um quantitativo tão expressivo de remoções quanto o das motos e bicicletas, apresentou um salto de 409,24% no primeiro semestre de 2019 em comparação ao período de 1998-2007.

De 1998-2007 para 2008-2010, a taxa de crescimento da ocupação foi de 97,13%, desse último período para 2011-2014 a taxa de ocupação subiu a uma taxa de 83,85%. De 2011-2014 para 2015-2018 a taxa de ocupação variou positivamente 47,98% e desse período para o primeiro semestre de 2019 houve uma queda de -5,05%.

Esse aumento da quantidade de veículos de pequeno porte ocupando os depósitos condiz com o aumento da frota de automóveis no Brasil, a qual, segundo o DENATRAN, cresceu 225,99% em 20 anos – de 1998 a 2018, saindo de pouco mais de 17 milhões de veículos em 1998 para 55,6 milhões em 2018 (DENATRAN, 2016, 2019).

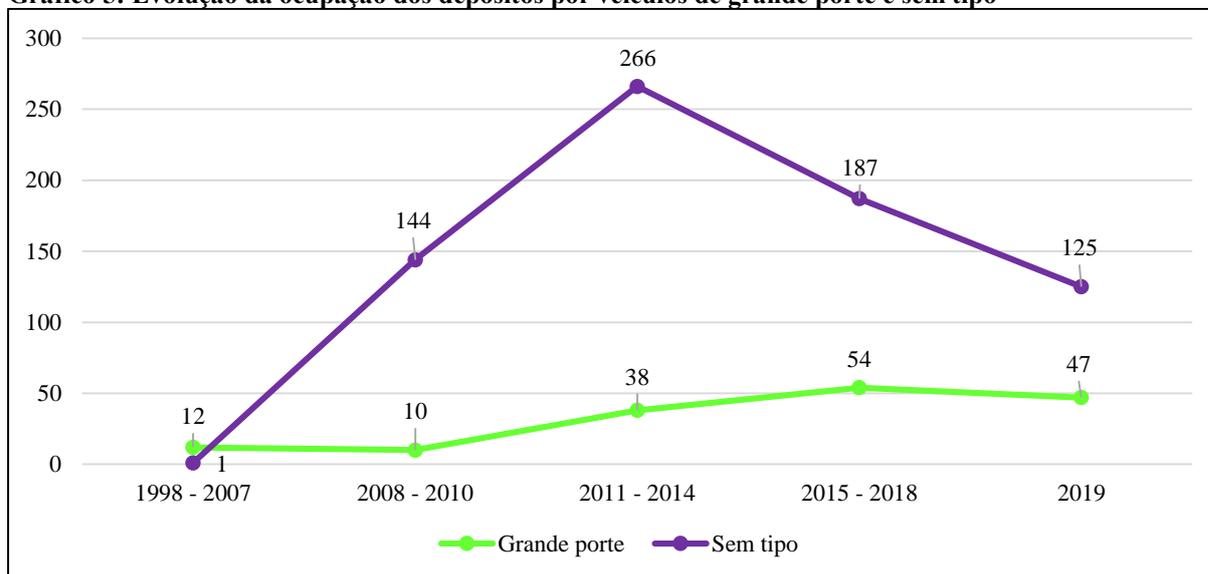
Logo, a frota nacional de veículos da categoria de pequeno porte é duas vezes maior que a de motos e bicicletas, porém, conforme observado no gráfico 4 a realidade nos depósitos do DETRAN/AL não condiz com a realidade da frota nacional, visto que, atualmente, nesses depósitos a quantidade de veículos da categoria moto e bicicleta é 3 vezes maior.

No gráfico 5 estão dispostos os números das categorias de veículos “sem tipo” e “grande porte”, bem como a sua variação durante os cinco períodos analisados.

Os veículos da categoria “sem tipo” aparecem com essa denominação devido a uma falha do sistema e por isso não dá para saber de que tipo de veículo se trata. Conforme exposto no gráfico, essa categoria (linha superior) atingiu o seu pico de ocupação dos depósitos no período de 2011 a 2014 ao atingir a marca de 266 unidades acomodadas nos depósitos, representando um crescimento de 26.500% em relação ao período inicial de 1998-2007.

Do período de 1998-2007 para 2008-2010, essa categoria aumentou a sua ocupação em 14.300%. Em seguida essa ocupação subiu 84,72% de 2008-2010 para 2011-2014, seguido por uma queda de -29,7% no período de 2015-2018 e em 2019 houve outra queda de -33,16% em relação ao período anterior.

Gráfico 5: Evolução da ocupação dos depósitos por veículos de grande porte e sem tipo



Fonte: elaborado pelo autor (2020).

Já os veículos de **grande porte** foram os que apresentaram os menores números de apreensões em relação a outras categorias, mas, mesmo assim foi possível identificar que quando essa categoria atingiu o seu pico de ocupação no período de 2015-2018 – período em que houve a intensificação da Lei Seca para o interior do estado, a taxa de crescimento em relação ao período inicial de 1998-2007 foi de 350%.

Inicialmente essa categoria sofreu uma variação negativa de -16,67% do período 1998-2007 a 2008-2010. No entanto, foi possível identificar que essa mesma categoria cresceu 280%

do período 2008-2010 para 2011-2014. Já a partir do período 2015-2018 a taxa de crescimento de ocupação para essa categoria foi de 42,11% em relação a 2011-2014, saindo de 38 para 54 veículos apreendidos no período. Essa categoria encerrou o período de 2019 com outra queda leve na ocupação de -12,96%, caindo de 187 unidades para 125 veículos de grande porte ocupando os depósitos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notável que a Lei Seca implicou um salto nas apreensões de veículos pelo Detran/AL, conforme evidenciado e estatisticamente analisado na série histórica, a qual representou um crescimento quase que exponencial da ocupação desses depósitos de veículos nos últimos 20 anos.

Devido à gravidade da violência no trânsito no Brasil e ao esforço das autoridades na tentativa de sanar esse problema é que foram adotadas medidas mais restritivas, dentre as quais é possível citar a Lei nº 11.705/2008 – Lei Seca, a qual passou por diversas modificações ao longo dos anos e resultou na drástica diminuição de acidentes de trânsito e casos de alcoolemia ao volante.

Por outro lado, o aumento de rigor nas operações de fiscalização de trânsito resultou num aumento de autuações que ocasionaram na retenção e na remoção de veículos. Diante disso, comprovou-se que de fato houve um aumento significativo dos números de veículos apreendidos durante a fase de implementação da Lei Seca na cidade de Maceió e região metropolitana, bem como, após a intensificação das operações de fiscalização no interior do Estado, conforme exposto na análise histórica da ocupação dos pátios do órgão.

Com base nisso, observa-se que o objetivo geral foi atendido, considerando que o presente estudo permitiu analisar a evolução da ocupação dos pátios do DETRAN/AL antes e depois da implementação da Lei Seca. Para isso, foram definidos quatro objetivos específicos, sendo eles: mencionar a evolução do aumento do número dos veículos nesse espaço desde 1998 até o ano de 2019; demonstrar o comparativo dessa evolução com base na implantação da lei seca; discutir o aumento de remoção veicular nesse espaço físico e informar se o acúmulo desses veículos são de fato uma problemática para o órgão.

O primeiro objetivo específico, o qual buscou mencionar a evolução do aumento do número de veículos nesse espaço desde 1998 até o ano de 2019 foi atendido, considerando que foi possível realizar uma abrangente análise a respeito da ocupação dos depósitos do órgão ao longo desse período.

O segundo objetivo específico, que tinha como finalidade demonstrar o comparativo dessa evolução com base na implementação da Lei Seca também foi atendido, visto que foi possível verificar a diferença que havia entre as quantidades de veículos apreendidas antes, durante e após a implementação da referida legislação, comprovando a ocorrência do salto no quantitativo de veículos apreendidos entre esses períodos.

Quanto ao terceiro e último objetivo específico, o qual tem como finalidade discutir o aumento da apreensão veicular nesse espaço físico e informar se o acúmulo desses veículos são de fato um problema para o órgão, é possível afirmar que sim, o acúmulo desses veículos é de fato um problema para o órgão, visto que compromete as rotinas de fiscalização de trânsito e operacionais do órgão, considerando que, se os depósitos estiverem lotados não será possível realizar as operações de fiscalização, fazendo com que a legislação e a finalidade do órgão deixem de ser cumpridas.

Face ao exposto, verificou-se que após a implantação da Lei Seca no Brasil e o início das operacionalizações de fiscalização em meados de 2011, o DETRAN/AL obteve sim um aumento do número de veículos apreendidos durante as fiscalizações de trânsito e conseqüentemente houve uma maior ocupação de veículos nos pátios do órgão.

Para a realização do presente estudo utilizou-se uma metodologia de natureza aplicada, sendo de objetivo descritivo e exploratório. É de caráter quantitativo e o método utilizado é hipotético-dedutivo. Quanto aos procedimentos, é realizado por meio de pesquisa bibliográfica, documental e de estudo de caso, por meio de acesso ao sistema informatizado do órgão para levantamento de dados secundários a respeito da ocupação dos depósitos.

Considerando a metodologia adotada, percebe-se que uma das maiores limitações encontradas na realização do trabalho foi a restrição de acesso aos dados secundários, uma vez que esses dados só podem ser obtidos por meio do acesso de servidor público ao módulo dos depósitos de veículos. Isso se deve ao fato do sistema corporativo do órgão conter informações sigilosas a respeito de veículos, condutores e proprietários de veículos.

Outra limitação encontrada está na descrição de uma das categorias de veículos dos relatórios de ocupação dos depósitos, visto que não é possível identificar quais veículos se enquadram na categoria “sem tipo”.

Para finalizar, é possível concluir que essa área de pesquisa é muito abrangente e que esse assunto pode ser melhor explorado se o presente estudo servir de base para pesquisas futuras a respeito do gerenciamento dos depósitos de veículos, dentre as quais estão: Propor mapeamento de processos leilão de veículos para circulação; propor mapeamento de processos de leilão de sucata para reciclagem e aplicar a metodologia utilizada nesse trabalho em outros órgãos de fiscalização de trânsito (DER's, SMTT's e PRF's) e comparar os resultados obtidos e as diferenças de processos.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. R. de O. M.; SOUZA, E.M. de. MATHIAS, T.A de F. Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Caderno Saúde Pública** 2018. Disponível em:< <https://www.scielo.br/pdf/csp/v34n8/1678-4464-csp-34-08-e00122117.pdf>> Acesso em 12 mai. 2020.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em 12 mai. 2020.

_____. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm> Acesso em 12 mai. 2020.

_____. Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/113281.htm> Acesso em 12 mai. 2020.

_____. BRASIL. Lei nº 13.160, de 25 de agosto de 2015. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre retenção, remoção e leilão de veículo, e revoga a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/L13160.htm> Acesso em 12 mai. 2020.

_____. Lei nº 13.546, de 19 de dezembro de 2017. Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre crimes cometidos na direção de veículos automotores. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13546.htm> Acesso em 12 mai. 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988.

CAVALCANTI, T. B. Tratado de direito administrativo. v.1. 5.ed. São Paulo: Livraria Freitas Bastos, 1964.

COELHO, R. C. **O público e o privado na gestão pública**, Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; Brasília, CAPES, UAB, 2009.

COOPER, D.R; SCHINDLER, P.S. **Métodos de Pesquisa em Administração**. 7ª edição. Porto Alegre: Bookman, 2008.

CRESWELL, J.W. Research Design. Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches. 4ª ed. Lincoln: Sage Publications, 2014.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE ALAGOAS- DETRAN/AL. O DETRAN/AL. Disponível em:< <https://www.detrان.al.gov.br/conteudo/o-detrانal/>> Acesso em 12 mai. 2020.

FONSECA, G. Tudo O Que Você Deve Saber Sobre a Lei Seca 2020. 2018. Disponível em:<<https://doutormultas.com.br/lei-seca-2020/>> Acesso em 12 mai. 2020.

FREITAS, E.C; PRODANOV, C.C. Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico. 2º ed. Rio Grande do Sul, 2013.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. rev. ampl. São Paulo: Atlas, 2010.

MAGALHÃES, A; JÚNIOR, N.L. Recolhimento de veículo ao depósito. **Jus.com**. 2016. Disponível em:< <https://jus.com.br/artigos/52098/recolhimento-de-veiculo-ao-deposito>> Acesso em 12 mai. 2020.

MEIRELLES, H. L. **Direito administrativo brasileiro**. 26.ed. São Paulo: Malheiros, 2001.