

Carta-resposta ao SINDICFC-MG

Habilitação acessível, serviço público confiável e proteção da vida

Belo Horizonte, 16 de setembro de 2026

Ao Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Estado de Minas Gerais, SINDICFC-MG,

Prezadas e prezados,

Agradeço a Carta de Propostas para o Trânsito e para o Detran-MG, destinada à gestão 2027–2030. Recebo o documento como contribuição de profissionais que acompanham o funcionamento dos serviços e conhecem as consequências de uma etapa que não avança, de uma orientação contraditória ou de um exame que exige deslocamento desnecessário.

A resposta do Estado deve considerar quem precisa da habilitação para trabalhar, quem procura regularizar um veículo e quem necessita de atendimento adaptado. Deve também respeitar os profissionais credenciados, que precisam de regras claras para exercer suas atividades. Facilitar o acesso e preservar a segurança são objetivos que precisam caminhar juntos.

Nosso Plano de Governo prevê digitalizar os serviços de trânsito e reduzir etapas presenciais e filas. Estabelece padrões de atendimento na Carta Mineira de Serviços Públicos e propõe estradas mais seguras orientadas por mapa de risco. A partir dessa base, respondo aos dez compromissos apresentados, incorporando o debate sobre saúde pública e detalhando os encaminhamentos que proponho assumir.

1. Gestão técnica com continuidade administrativa

Adotarei critérios técnicos para a escolha dos gestores e valorizarei o conhecimento acumulado pelos servidores. As funções de direção deverão exigir experiência compatível e capacidade demonstrada para conduzir equipes e melhorar o atendimento. A transição entre dirigentes terá registros sobre compromissos, contratos, projetos e riscos, para que mudanças de gestão não interrompam o serviço.

O aproveitamento da experiência de servidores da Polícia Civil será examinado pelas formas de cooperação juridicamente cabíveis. Essa contribuição deverá respeitar as atribuições das instituições e preservar a capacidade de investigação criminal. Não se resolve a carência de uma área simplesmente desorganizando outra.

A recomposição e a qualificação das equipes partirão de suas responsabilidades e do volume de trabalho. Não haverá substituição indiscriminada de profissionais por razões partidárias. A avaliação da gestão deverá considerar o serviço entregue à população, e não a conveniência política de suas decisões.

2. Modernização tecnológica com continuidade do serviço

Determinarei um diagnóstico técnico dos sistemas críticos e um plano de modernização com etapas públicas. Os relatos sobre SDAF, SDIF, SIAEX e SS06 serão examinados com as equipes responsáveis. A decisão entre integrar, modernizar ou substituir cada sistema deverá considerar compatibilidade com as bases nacionais, contratos, custos, disponibilidade e segurança.

Com a Prodemge e os demais responsáveis pelos sistemas, estabeleceremos níveis de serviço e procedimentos de contingência. Falhas recorrentes precisarão ter causa identificada e prazo de tratamento. Não aceitarei que o usuário seja encaminhado de um órgão a outro sem que ninguém responda pela solução.

A implantação de mudanças será gradual, com testes e possibilidade de reversão quando necessária. Vamos preservar os registros e estabelecer rastreabilidade das operações. A contratação de tecnologia deverá evitar dependência desnecessária de um fornecedor e prever condições para continuidade e manutenção.

A utilização de biometria observará as exigências aplicáveis e a proteção dos dados. Falhas de autenticação deverão ter tratamento assistido, sem dispensar a verificação de identidade. O cidadão terá informação sobre o andamento do processo e sobre a providência necessária para resolver eventuais impedimentos. Digitalizar não pode significar esconder a fila atrás de uma tela.

3. Agendamento organizado e exames mais próximos

Assumo descentralizar os exames conforme a demanda e reduzir deslocamentos e espera. O diagnóstico regional distinguirá a procura efetiva da oferta disponível, identificando faltas de bancas, equipamentos, locais de aplicação e pessoal. A ampliação combinará novos polos e reforço das bancas itinerantes onde houver necessidade demonstrada.

A digitalização das provas teóricas será acompanhada de acessibilidade e condições de aplicação. A proposta de utilizar instalações de CFCs será analisada com critérios públicos, sem credenciamento automático. A preparação e a avaliação precisam manter independência. A autoridade pública competente continuará responsável pelos elementos do exame que lhe cabem, observadas as normas nacionais, inclusive quanto ao banco de questões.

Sobre a escolha do local de exame em Belo Horizonte, examinaremos o funcionamento das opções de agendamento e os impedimentos relatados. Defendo escolha entre locais autorizados com disponibilidade, com regras transparentes e distribuição que não favoreça determinados prestadores ou permita selecionar uma banca em razão de suposta facilidade de aprovação.

Revisaremos horários e procedimentos que imponham esperas desnecessárias ou condições inseguras. O candidato deverá conhecer a faixa de atendimento e receber aviso de alteração. Cancelamento por falha administrativa não será tratado como reprovação; seu tratamento deverá evitar a repetição de cobranças ou exigências indevidas. A ampliação da oferta será acompanhada de registros que permitam auditar a aplicação e fundamentar os resultados.

4. Formação segura e integração com a saúde pública

Reconheço o papel dos CFCs e dos instrutores na formação de condutores e assumo apoiar sua qualificação. O objetivo é uma preparação que desenvolva capacidade de decisão e convivência segura no trânsito, não apenas treinamento para cumprir uma etapa administrativa.

O Estado observará as regras nacionais de habilitação e dialogará sobre seus efeitos com os profissionais e os usuários. Não assumo criar exigências estaduais incompatíveis com essas regras. A simplificação deve ser acompanhada de orientação e avaliação consistente. Valorizar a formação profissional não exige impor barreiras sem fundamento a quem procura se habilitar.

Os examinadores terão critérios públicos e formação para aplicá-los de modo uniforme. Não adotaremos metas artificiais de aprovação ou reprovação. Resultados discrepantes deverão motivar análise técnica, sem condenar previamente um profissional e sem alterar o rigor necessário à segurança.

Acolho a elaboração de um Plano Estadual de Segurança Viária, articulado às diretrizes nacionais e aos municípios, com metas anuais e acompanhamento regional. Ele deverá reunir educação, engenharia, fiscalização e formação, com atenção a ciclistas, motociclistas, novos motoristas e pedestres. A prioridade dos investimentos será orientada pelo risco e pela gravidade das ocorrências, conforme nosso plano.

Segurança viária também será tratada como política de saúde. Apoio integrar as informações do Corpo de Bombeiros Militar, do DER-MG, do Detran-MG, dos municípios, da Polícia Militar, do SAMU e da SES-MG. A finalidade é orientar a prevenção e melhorar o percurso do socorro à reabilitação, com apoio à rede regional de trauma.

Recebo a proposta de um Observatório Estadual Integrado de Saúde e Segurança Viária como uma função permanente de análise, aproveitando estruturas existentes antes de criar outro órgão. O estudo dos custos deverá distinguir os valores registrados nas internações do impacto social mais amplo. As estatísticas também deverão diferenciar atendimentos, internações e pessoas, para que a decisão pública não se baseie em contagens incompatíveis.

5. Previsibilidade normativa e procedimentos padronizados

Publicaremos orientações unificadas e manteremos um canal de solução das divergências operacionais. O cidadão e o profissional credenciado precisam saber quais documentos são exigidos, onde apresentar um pedido e como obter resposta. Exigências adicionais deverão ter fundamento identificável, e decisões negativas deverão ser motivadas e admitir a contestação cabível.

As mudanças estaduais relevantes serão precedidas de avaliação de impacto e escuta dos envolvidos, com prazo de adaptação compatível com sua complexidade. Haverá tratamento para processos em andamento. Quando uma determinação superior ou uma necessidade urgente de segurança exigir aplicação imediata, a administração explicará a razão e organizará o suporte à implementação.

Padronizar não significa ignorar diferenças justificadas entre serviços ou territórios. Significa impedir interpretações contraditórias da mesma regra e permitir que exceções necessárias sejam conhecidas e fundamentadas. A segurança jurídica valerá tanto para quem utiliza quanto para quem presta o serviço.

6. Diálogo institucional sem duplicação de estruturas

Assumo manter uma mesa permanente de diálogo sobre os serviços de trânsito, com participação de entidades credenciadas, especialistas, municípios, representantes dos usuários e trabalhadores. A interlocução com o SINDICFC-MG terá continuidade e encaminhamentos registrados.

A proposta de um conselho permanente será desenvolvida considerando o Cetran-MG já existente e preservando suas competências. Quero fortalecer a participação e as câmaras técnicas, não criar um colegiado concorrente nem interferir no julgamento de casos individuais. A composição e os procedimentos observarão as regras aplicáveis.

As consultas deverão receber devolutivas: o que foi acolhido, o que não foi e por qual razão. Ouvir o setor não significa transferir a ele a decisão pública. Significa utilizar sua experiência para construir soluções executáveis, com equilíbrio entre os participantes e proteção do interesse do cidadão.

7. Recursos do trânsito: inclusão social e transparência

Publicaremos demonstrativos mensais da arrecadação e da aplicação das receitas vinculadas ao trânsito. O acompanhamento deverá identificar o órgão responsável e distinguir multas de outras receitas, além de demonstrar obrigações, pagamentos, repasses e saldos. Recursos municipais ou federais não serão tratados como se estivessem livremente disponíveis ao governador.

Acolho o exame dos quatro exercícios anteriores solicitado pela entidade, sob condução técnica dos órgãos competentes. O trabalho deverá aproveitar auditorias existentes e dar prioridade às situações de maior risco. A referência ao Decreto nº 701/2025 será examinada com os registros da execução orçamentária: a existência de uma autorização de crédito, isoladamente, não comprova pagamento nem irregularidade. Eventuais achados terão apuração e encaminhamento, sem julgamento antecipado.

A destinação das multas observará o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro e as obrigações de repasse ao Funset. Não trataremos esses recursos como caixa livre para qualquer despesa. Tampouco instituiremos metas de autuação para financiar programas: a finalidade da fiscalização é segurança e cumprimento das regras.

Acolho a proposta de estruturar e implantar gradualmente uma política permanente de habilitação para pessoas de baixa renda, com seleção transparente e distribuição regional. O desenho observará a Lei Federal nº 15.153/2025, inclusive a identificação dos beneficiários pelo CadÚnico, e será integrado às oportunidades de inclusão produtiva, sem prometer emprego como consequência automática da habilitação.

Antes da abertura de vagas, serão conhecidos o custo por participante e a fonte de custeio. A cobertura deverá ser definida para o percurso completo previsto no programa, considerando aulas, exames, retestes e taxas, para evitar que o benefício seja interrompido por uma etapa não financiada. Os retestes terão critérios explícitos e não representarão obrigação ilimitada.

Não fixo um número de beneficiários sem esse dimensionamento. Assumo apresentar o desenho e o calendário de implantação, com execução anual compatível com os recursos legalmente disponíveis. A seleção dos prestadores será impessoal, com pagamentos vinculados aos serviços efetivamente realizados. O programa deverá atender o cidadão e preservar a qualidade da formação.

8. Atendimento presencial com cooperação regional

A transformação digital será acompanhada de atendimento presencial para quem precisa dele. Não usaremos a tecnologia para afastar quem tem dificuldade de acesso ou necessita de orientação. Vamos identificar os serviços que podem ser resolvidos remotamente e aqueles que exigem presença física, reduzindo deslocamentos e exigências documentais desnecessárias.

A proposta de utilizar CFCs e outras estruturas para atendimento de baixa complexidade será examinada por tipo de serviço. Eventuais projetos-piloto deverão ter instrumento jurídico adequado e definir custos, fiscalização, proteção de dados e responsabilidades. A cooperação não autorizará automaticamente um particular a decidir processos ou exercer funções reservadas à autoridade pública.

O acesso aos canais públicos será preservado, sem contratação obrigatória de serviço privado como condição para atendimento. O planejamento utilizará a rede existente e buscará parceria com municípios, respeitando sua autonomia. Os Governos Regionais poderão apoiar a articulação e o acompanhamento, sem duplicar a gestão do Detran-MG ou das UAIs.

9. Atendimento regionalizado às pessoas com deficiência

Assumo ampliar o atendimento especializado regional para a habilitação de pessoas com deficiência. O planejamento deverá enfrentar a espera e os deslocamentos relatados, preservando a qualidade da avaliação e a autonomia dos profissionais responsáveis.

Acolho como referência o modelo em três níveis apresentado pelo sindicato: triagem e organização documental próximas da residência; polos com juntas especializadas; e bancas itinerantes para cobrir necessidades regionais. A triagem local deverá evitar viagens inúteis, sem substituir a avaliação especializada quando ela for exigida.

O desenho considerará acessibilidade dos ambientes, apoio à comunicação, equipes habilitadas e meios adequados aos exames, inclusive veículos adaptados quando necessários. A avaliação será individualizada. A deficiência não será tratada como impedimento automático, e a administração não poderá substituir o julgamento técnico por uma decisão política.

A proposta de acionar equipes diante de filas superiores a 30 dias será examinada como referência para o escalonamento da resposta. O plano regional deverá informar a meta de espera e as condições para alcançá-la. Não anuncio prazo máximo universal antes de dimensionar a capacidade clínica e operacional.

Também não adotaremos o número de unidades ou um raio fixo de distância como única medida de cobertura. O que importa é o acesso efetivo: condições da viagem, custo suportado pela pessoa, necessidade de acompanhante e tempo até o atendimento. Esse cuidado deverá se estender ao encaminhamento e à informação sobre o próximo passo do processo.

10. Plano de ação para os primeiros 100 dias

Até o 100º dia de governo, apresentarei um diagnóstico inicial dos serviços estaduais de trânsito e um plano de ação público. Cada prioridade deverá indicar custo estimado, fonte de financiamento, prazo e responsável. O documento distinguirá providências administrativas imediatas de medidas que dependam de contratação, legislação ou cooperação com outras instituições.

O diagnóstico abrangerá a capacidade das equipes e o funcionamento dos sistemas, além da cobertura presencial e da situação dos exames. A espera pelo atendimento especializado às pessoas com deficiência será identificada separadamente. As lacunas de informação também serão publicadas, com prazo para tratamento, sem apresentar uma estimativa como se fosse um levantamento concluído.

Nesse período, iniciaremos a auditoria tecnológica e publicaremos o plano de contingência dos serviços críticos. Apresentaremos a primeira proposta de ampliação regional dos exames e os encaminhamentos para atendimento especializado, incluindo bancas itinerantes onde houver capacidade de execução. Instalaremos a mesa de diálogo e divulgaremos o balanço inicial das receitas vinculadas ao trânsito.

A CNH de baixa renda terá proposta de regulamentação, dimensionamento financeiro e cronograma de implantação. Quando depender de alteração legislativa ou orçamentária, indicaremos o instrumento e seu encaminhamento. A integração de dados de saúde e segurança começará com a identificação das bases e a definição das responsabilidades de compartilhamento protegido.

Não prometo substituir todos os sistemas ou eliminar todas as filas em 100 dias. Assumo dar início às correções, apresentar decisões fundamentadas e deixar claras as entregas seguintes. O diagnóstico não será condição para manter funcionando aquilo que já atende a população.

Indicadores que permitam cobrar resultados

Acolho o monitoramento proposto pelo SINDICFC-MG. O acompanhamento reunirá disponibilidade dos sistemas, execução dos recursos, habilitações concluídas no programa social, mortes e lesões graves no trânsito, satisfação dos usuários e tempos de espera. As metas serão definidas com base verificável e recorte regional.

Além das médias, serão identificadas as esperas mais longas e as localidades com maior dificuldade de acesso. Os indicadores de aprovação nos exames serão usados para análise da qualidade e da consistência da avaliação, nunca como ordem para aprovar ou reprovar um percentual de candidatos. A publicação preservará o sigilo individual e permitirá conhecer o resultado agregado.

As medidas da gestão deverão responder a perguntas simples: o atendimento ficou mais próximo? O sistema passou a funcionar com maior estabilidade? A regra ficou compreensível? A pessoa de baixa renda conseguiu concluir o processo? As intervenções contribuíram para reduzir os riscos no trânsito?

Agradeço ao SINDICFC-MG pela contribuição. Esta carta registra compromissos da candidatura e encaminhamentos para as propostas que dependem de estruturação. O diálogo continuará aberto, com respostas sobre aquilo que puder ser executado e sobre os limites que precisarem ser enfrentados.

Quero um Detran que respeite o tempo do cidadão, ofereça previsibilidade a quem trabalha e contribua para proteger vidas. Mais acesso e responsabilidade, sem burocracia desnecessária.

Atenciosamente,

Gabriel Azevedo

Candidato a governador de Minas Gerais pelo MDB