

# Divergências emperram municipalização do trânsito

AJ16960

Cristina D'Avila

*A municipalização do trânsito de Vitória pode melhorar o tráfego caótico da cidade, mas o Governo do Estado atrasa a assinatura do convênio com a Prefeitura, que permite a mudança. O processo se arrasta na burocracia estatal há quase cinco meses. O rateio das multas é o pivô da divergência, pois o trânsito é uma poderosa fonte geradora de receita aos cofres públicos. Enquanto isso, a Prefeitura da capital destinou quase a metade do orçamento de sua Secretaria de Transportes - R\$ 2 milhões dos R\$ 4,5 milhões - para investimentos no setor este ano e já começou a estruturar o recém-criado Departamento de Trânsito. O diretor-geral do Departamento Estadual de Trânsito, Mário Natali, calcula que até o final deste primeiro semestre a situação esteja resolvida. Fora do Espírito Santo, crescem as experiências de municipalização. A capital paulista é pioneira nesta área, enquanto o Rio de Janeiro enfrenta dificuldades.*

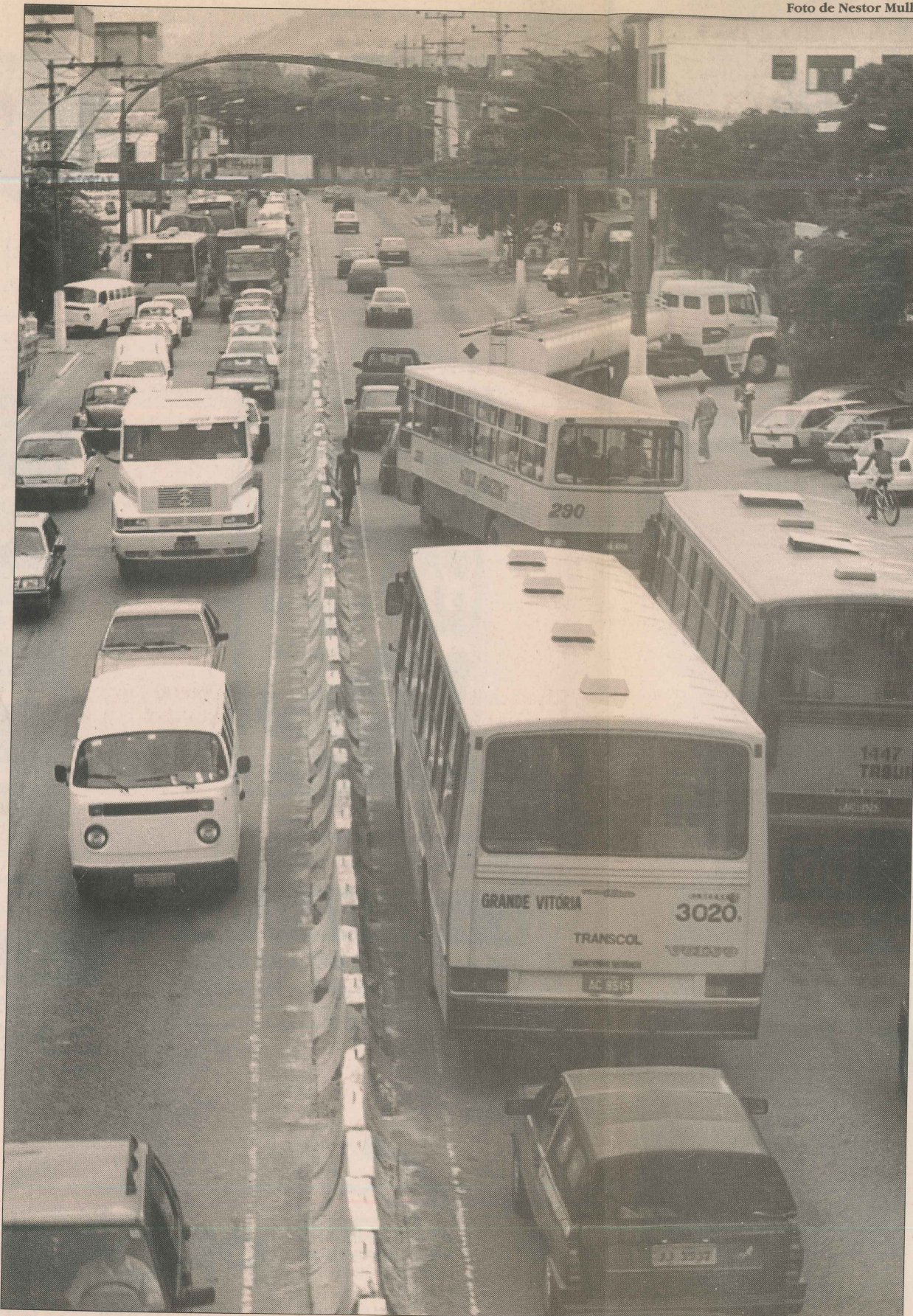


Foto de Nestor Muller

## Cidade de São Paulo é pioneira

A experiência paulista de municipalização do trânsito é a mais antiga do país. A Prefeitura de São Paulo assumiu a gerência do trânsito em 1973, através de um convênio firmado com o Governo do Estado. Passados três anos, foi criada a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), uma empresa pública responsável pelos serviços de engenharia, fiscalização e educação no trânsito no município.

A assessora de diretoria da CET-SP, Dulce Lutfalla, disse que antes da municipalização o trânsito era caótico na maior cidade da América Latina. "A Prefeitura tem uma capacidade maior de investimento. Se o trânsito não anda, o município não bate na porta do governador e sim na do prefeito. O trânsito é uma competência local e diz respeito ao dia-a-dia da cidade", ressaltou.

### Guardas civis

Segundo Lutfalla, a capital paulista aplica e arrecada as multas integralmente, desde 1991. Antes, esta era uma tarefa exclusiva da Polícia Militar; que anotava a infração ou atuava exclusivamente. A partir deste ano, o convênio foi revisto e criada a figura dos agentes municipais, uma espécie de guardas-trânsito civis - eles somam 1,2 mil. Outros 400 agentes atuam no estacionamento rotativo, que possui 22 mil vagas.

Os militares têm uma relação próxima à Prefeitura paulista, que fornece uniformes, botas, viaturas, rádios, guinchos, o prédio onde funciona a repartição, telefone, máquina de escrever, entre outros. O entendimento deles é que o trabalho no trânsito paulista

só funciona com a fiscalização. "Se um semáforo é instalado, precisamos saber se ele está sendo obedecido, caso contrário o investimento feito com o dinheiro da cidade fica inócuo", assinalou Lutfalla.

A CET-SP funciona 24 horas e possui um serviço telefônico para atender ao público. A arrecadação de multas gira em torno de US\$ 100 milhões ao ano. A instalação de semáforos inteligentes (eletrônicos), que adequam seu tempo de funcionamento ao fluxo de veículos numa via, é uma inovação que começa a ser implantada em parte da cidade.

### Conta dividida

Ao administrar o trânsito, a Prefeitura paulista descobriu que o planejamento é uma arma poderosa. Em São Paulo, existem esquemas operacionais prontos para o trânsito nos casos de enchentes, incêndios, realização de grandes eventos, como partidas de futebol, shows e Fórmula-1.

A análise prévia de projetos que resultarão em impacto no trânsito, como hipermercados, shoppings centers, grandes escritórios e outros, é uma outra forma que o município encontrou de dividir a conta dos custos com infra-estrutura com os empreendedores da iniciativa privada, desde 1988, por meio de uma lei. Nesses estudos, as vias próximas ao empreendimento têm o fluxo virtual de trânsito simulado e os empresários ficam responsáveis pela instalação de semáforos, adequação de entradas e saídas, e outros tipos de investimentos. Houve casos de um empreendedor que acabou tendo que construir um pontilhão.

A fiscalização do que diz respeito ao uso do solo, como estacionamento irregular, deverá ficar com o município



O atraso da municipalização do trânsito, para o secretário de Transportes de Vitória, Marcelo Ferraz, torna a população "vítima de vaidades pessoais das sucessivas direções do Detran". Marcelo não esconde que o atual diretor-geral do órgão estadual, Mário Natali, "tem provocado dificuldades", contrariando a boa-vontade já manifestada pelo governador Victor Buaziz e o prefeito da capital Paulo Hartung de descentralizar as atividades do Detran.

O Detran propõe que 40% do valor das multas do veículo parado em local proibido fiquem com o órgão, 30% com o município e os 30% restantes com o Batalhão de Trânsito, responsável pela fiscalização nas ruas. A PMV, porém, quer ficar com a parte do Batalhão, aumentando sua fatia para 60%, enquanto os 40% restantes seriam destinados ao Detran. Em contrapartida, o município oferece R\$ 100 mil, 10 motos, assume o compromisso de informatizar todo o processo de emissão e controle dos boletins de ocorrência, além de R\$ 20 mil mensais.

### Acessório

O prefeito Paulo Hartung encaminhou sua proposta ao governador, em meados de novembro. Natali esclarece que encaminhou a minuta do convênio, visando à descentralização,

à Casa Civil, em 11 de setembro de 1995, para ser apreciada pela Procuradoria Geral do Estado. "O que me coube fazer eu fiz. Agora depende do governador". O superintendente de Comunicação Social, Otaviano de Carvalho, mostrou o interesse do Governo na municipalização, mas admitiu que a prioridade hoje da Procuradoria são os processos da área fiscal.

Independentemente da assinatura do convênio com a PMV, Natali entende que a capital já poderia bancar a manutenção da sinalização e a parte de engenharia de trânsito da cidade, com a verba de R\$ 4.286.270,69, referente ao Imposto de Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), sem precisar da multa. E citou a parceria feita entre o Detran e a Prefeitura de Cachoeiro de Itapemirim, iniciada há mais de quatro anos, como modelo bem sucedido.

A polêmica em torno da questão do rateio das multas, para o diretor do Detran, é um mero "acessório". Natali defende a municipalização gradativa. Num primeiro momento, o Detran assume os serviços de engenharia e sinalização. Posteriormente, seria acertada a questão das multas.

### Impacto

O atraso na assinatura do

convênio, para Marcelo Ferraz, repercute na sinalização semaforica da cidade, que apresenta problemas de manutenção. Em alguns locais, onde a PMV realiza obras, os sinais não foram reprogramados, como ocorre no cruzamento das Avenidas Leitão da Silva com Nossa Senhora da Penha e na César Hilal com a Leitão da Silva, segundo ele. "O sofrimento dos motoristas poderia ser minimizado", disse.

Segundo Marcelo Ferraz, outro reflexo se refere à "impunidade generalizada" existente no trânsito da capital hoje. "Existem os abusos e não há punição, porque o efetivo do Batalhão de Trânsito é reduzido, falta estímulo e condições de trabalho, como apito, capa de chuva, por exemplo".

O Departamento de Trânsito da PMV é comandado pelo coronel Luiz Sérgio Aurich, além de outras dez pessoas – duas delas pertenceram aos quadros do Detran. Está subdividido em sinalização, controle de tráfego e engenharia. Marcelo Ferraz nega ociosidade da nova estrutura de sua Secretaria, alegando que atualmente está sendo organizada a rotina administrativa da repartição.

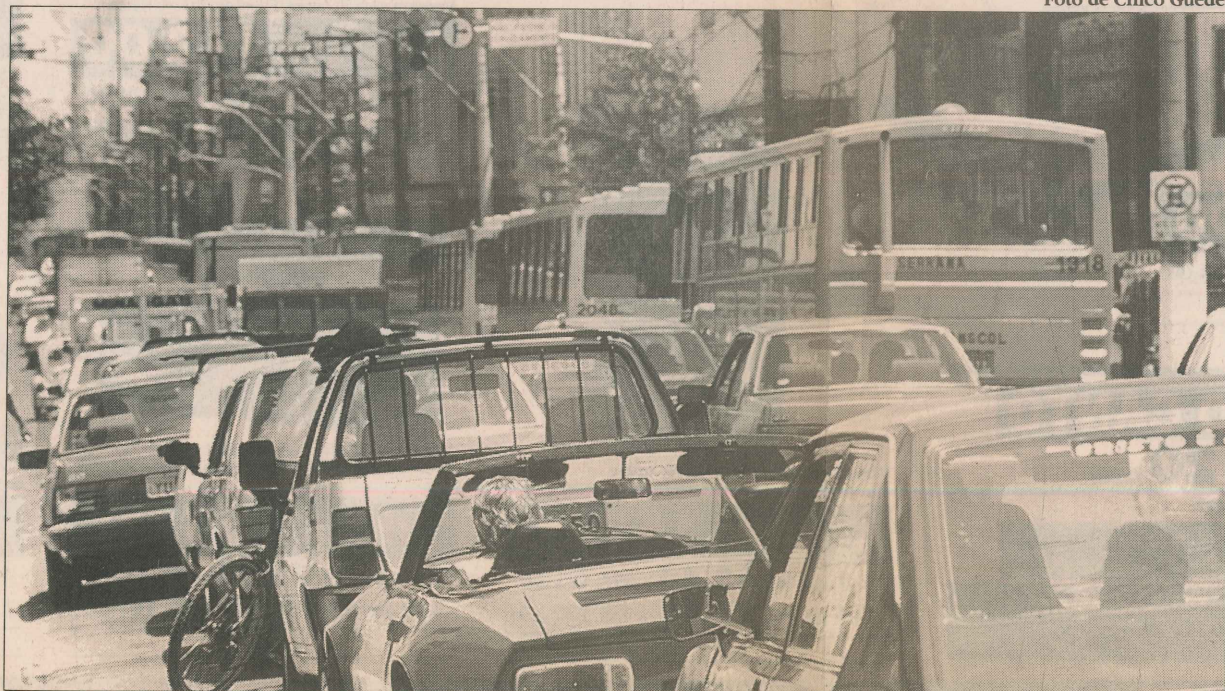
Uma ação concreta do município começou com a mudança do padrão da sinaliza-

ção das faixas para travessia de pedestres e estacionamentos, que deverá estar concluída até quarta-feira, dia 10, e custará R\$ 60 mil. Outros serviços já foram contratados pelo município.

O coordenador do Departamento de Intervenções Viárias da PMV, Érico Jenz Santos, acredita que a municipalização é uma tentativa de melhorar o trânsito da cidade. A falência do setor de transportes e trânsito no país, acompanhada do sucateamento do serviço público, é visível hoje através da falta de recursos para investimentos, a debandada de técnicos e a falta de monitoramento e planejamento. "A situação do tráfego da capital é mais complexa, porque a cidade é rota dos carros da área metropolitana e de várias partes do Estado", disse Santos.

O sucesso da gerência do trânsito da capital, para o técnico, deve estar associado ao intercâmbio de uma política que contemple a ocupação do solo, às diretrizes de crescimento da área metropolitana, aos estudos relativos ao transporte intermunicipal num esforço contínuo e conjunto. "Sem isso, há incertezas". Um segundo passo, na opinião de Santos, deverá ser uma estância metropolitana de administração do trânsito da Grande Vitória.

Foto de Chico Guedes



A falta de sincronia dos semáforos de Vitória tem gerado engarrafamentos diários, em especial na Zona Norte

## Valente sugere 'tempero local'

O presidente da Associação Brasileira dos Detrans (Abdetran), Marcos Valente Isser, disse que não existe uma "receita de bolo" pronta para se municipalizar o trânsito. "Há particularidades em cada Estado e município. O tempero é local", explica o também diretor-geral do Detran do Paraná. Em Belo Horizonte, desde 1992, o município gerencia os serviços de trânsito e transporte. No Rio de Janeiro, a experiência esbarra em dificuldades, enquanto no Paraná ela é muito restrita.

Enquanto o novo Código Nacional de Trânsito não é aprovado pelo Senado, Marcos Isser defende que a experiência da municipalização ocorra dentro do diálogo e da parceria entre os poderes públicos. De acordo com ele, a integração das áreas federal, estadual e municipal deve prevalecer. "Quando Estado e município não estão juntos, corre-se o risco de um não querer fiscalizar para o outro".

A sinalização na cidade, para ele, deve ser assumida pelo município. Nas rodovias estaduais e federais, a competência deve ficar a cargo dos governos estadual e federal (nesta ordem). "O controle sobre a frota de veículos, sua propriedade, inspeção, segurança, expedição e apreensão da carteira de habilitação, multas – no caso de o motorista ser flagrado alcoolizado e sem habilitação – são responsabilidades do Detran", disse Isser.

De acordo com ele, a fiscalização do veículo quanto ao estacionamento regulamentar, que diz respeito ao uso do solo, à fila dupla, e ao uso da via são competências dos municípios.

Em Belo Horizonte, a BHtrans é a empresa municipal que gerencia o transporte e o trânsito da capital mineira, desde 1992. Ao município compete planejar, operar, implantar projetos, sinalizar e controlar o estacionamento rotativo. A fiscalização da Polícia de Trânsito fica a cargo do Estado. O assessor-técnico da presidência da BHtrans, Dimas Gazolla, disse que as mul-

tas são rateadas entre o Estado e o município, embora a capital se prepare para assumir a polícia de trânsito. As mudanças com a municipalização renderam como principal fruto a agilidade de intervir no trânsito e a eficiência das ações.

No Rio de Janeiro, o secretário municipal de Transportes, Márcio de Queiroz Ribeiro, enfrenta problemas. O convênio com o Estado, que transferiu o gerenciamento das áreas de engenharia e a sinalização do trânsito, durou apenas dois anos (até junho de 94, cerca de seis meses antes do então governador Leonel Brizola deixar o cargo). "A situação está nebulosa hoje", admitiu Márcio. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) é subordinada à Secretaria de Transportes.

O serviço de sinalização é oneroso (atualmente está sendo remodelado), mas a receita proveniente da arrecadação de multas fica somente com o Estado. Antes do convênio ser denunciado, havia o rateio da arrecadação: 40% para o município e o restante para o Estado. A aplicação de multas e a fiscalização são feitas exclusivamente pela PM. "Isso faz com que os motoristas se sintam desobrigados de seguir os regulamentos ao pé da letra. Há uma grande impunidade, pois o policiamento é muito restrito. Não existe ainda um Batalhão de Trânsito, mas apenas uma Companhia. Precisaria de 2,5 mil policiais e hoje temos no máximo 600. Temos 500 guardas municipais treinados, que não podem atuar. Nossa esperança é a aprovação do novo Código de Trânsito".

No Paraná, a Prefeitura é responsável pela sinalização. Desde a gestão Jaime Lerner, o Detran devolve 45% do valor das multas relativas ao estacionamento rotativo. No caso das lombadas eletrônicas, que identificam os veículos em alta velocidade, o rateio das multas ocorre assim: 45% para o município, 10% para a PM e o restante para o Detran.

## Números

Frota Cadastrada no Detran em 95

Vitória – 104.675

Grande Vitória – 220.495

Interior do Estado – 240.080

Total 460.575

Custo de Manutenção do Trânsito de Vitória – R\$ 751.337,00

Multas arrecadadas em Vitória – R\$ 266.096,30