

Loucuras no trânsito

PAULO RUY VALIM

Não vou falar de excesso de velocidade, avanço de semáforo, muito menos de embriaguez ao volante, ou de pegadas entre motoristas irresponsáveis, reconhecidas loucuras. Mas, sim, do projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional, aprovado na Comissão de Viação da Câmara e aguardando prazo regimental para ser encaminhado ao Senado, que propõe modificações aos artigos 280 e 281 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Pelas modificações sugeridas, passa a ser exigida a assinatura do motorista no auto de infração lavrado dentro de área urbana, inclusive com a permissão de apresentar, no momento, duas testemunhas a seu favor. O agente de trânsito, por outro lado, caso o motorista se recuse a assinar o auto, poderá também apresentar duas testemunhas do fato.

Os argumentos para tal projeto são "as eventuais posturas arbitrárias e retalição por parte dos responsáveis pela fiscalização", na frase do relator do processo ao dar o seu voto. O velho Código Nacional de Trânsito não previa tal procedimento e, pelo mundo afora, nada parecido vai ser encontrado. Aliás, em todos os países que conseguiram sucesso no combate à violência no trânsito, por mais desenvolvidos que sejam, o rigor na punição aos infratores é a tônica pelo mundo.

Qual a motivação para a mudança no código? Além da frase mencionada acima pelo relator da matéria, a greve dos caminhoneiros, que paralisou o país, motivou alguns deputados, agindo de forma extremamente populista, a encaminhar estas modificações.

A posição do Fórum Nacional de Secretários Municipais de Transportes, junto com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), é muito clara e objetiva: todos devem se unir, União, Estados e Municípios, para continuar implantando as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, que complementam o código, que passou a vigorar em janeiro de 98, cujos resultados são incontestáveis.

O primeiro, mais importante e irrefutável argumento foi a significativa redução de mortes no trânsito, de 20% em média, em todo o país. Na cidade de São Paulo, cujo trânsito está municipalizado há muito tempo, com estatísticas muito confiáveis, o número de óbitos caiu de 2.042, em 97, para 1.558, em 98, redução de 24%. Em Belém, onde a municipalização tem dois anos e onde os indicadores eram muito ruins, caiu de 314 mortos, em 97, para 177, em 98, com 44% de queda. Finalmente, em Vitória, usando dados do Detran, baseados nos boletins de ocorrências de acidentes de trânsito, foram 35 mortes em 97, contra 15 em 98.

Em segundo lugar, também o número total de acidentes, e de feridos em acidentes, teve queda significativa em todo o país. Os dados da Grande Vitória são ilustrativos: para 13.883 acidentes com 2.816 feridos em 97, tivemos 11.848 acidentes e 2.275 feridos em 98.

Um terceiro dado, este muito importante do ponto de vista da necessidade de proteção aos que cumprem suas obrigações, é o que segue: tomando o período de um ano como referência, 75% dos motoristas não sofrem qualquer multa; outros 15% sofrem apenas uma multa; e ainda 5% levam, no máximo, 5 multas/ano.

Sobra somente uma parcela menor que 5%, de infratores contumazes, que praticam muitas infrações, correndo o risco de terem suas habilitações cassadas. Observem bem: praticam muitas infrações, se

não o fizessem, não estariam sendo punidos. Aliás, pegando o Espírito Santo como exemplo, o Detran ainda não cassou uma carteira sequer.

Será que para os 90% que cumprem as regras não seria uma segurança ficar livres daqueles 5%. Pois bem, seriam exatamente os infratores contumazes, e não os cidadãos de bem, os maiores beneficiados com as alterações propostas.

Um último dado importante, também da Grande Vitória. O número de multas aplicadas caiu com o novo código e esta queda vem se mostrando já por um ano e meio. Para 104.180 multas em 97, tivemos 47.242 em 98, queda de 54%, números que se mantêm em 99. Portanto, não há abuso na aplicação das multas. Até porque, no caso de Vitória, investimos milhões em sinalização, muito em educação e orientação. Nossos agentes, bem como os policiais de trânsito, trabalham muito mais de forma preventiva, mas não exitam em aplicar multas, quando necessário. Afinal, temos certeza de que, em nossa cidade, o motorista vai aprender e já está aprendendo a conviver bem com o trânsito, respeitando a sinalização, e não apenas temendo a fiscalização.

Sobre a medida específica de colher a assinatura do infrator, o que vamos ganhar com ela? Em minha opinião, ganharemos o risco de punir as pessoas de bom-senso, que, se errarem, reconhecerão seu erro e assinarão o auto de infração. Os verdadeiramente infratores, aqueles 5% a que me referi anteriormente, com certeza reagirão à autoridade, provocando conflito, ou fugirão, provocando situações de perigo no trânsito.

Pergunto aos deputados criadores da invenção: como fazer alguém que "furou" o sinal vermelho assinar um auto de infração? E o motorista em excesso de velocidade, como será perseguido? A meu ver, falta o mínimo de bom-senso a esta proposta, que não pode ser de forma nenhuma aprovada no Congresso Nacional e muito menos sancionada pelo presidente da República.

O novo Código já prevê o direito de defesa do motorista punido: é recorrer à Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI, onde são julgados os recursos interpostos por aqueles que se sentem punidos injustamente. Em entrevista recente, o responsável por essa instância no Estado informou que 80% dos recursos têm tido provimento. Boa parte por problemas de prazo, mas uma outra parcela por se considerar que o agente errou, ao aplicar a multa.

A Jari é, de fato, a alternativa lúcida e funcional à insanidade de se promover discussões no meio da rua, em momentos que, geralmente, são de muita tensão, para ver quem tem ou não razão.

Cada um de nós deve participar ativamente desde debate e praticar o respeito às leis de trânsito, cobrando o mesmo dos outros e exigindo das autoridades condições adequadas nas vias, campanhas permanentes de educação e punição para os infratores.

Concluo com um apelo aos nossos senadores e deputados: reprovem este projeto, busquem conhecer o que está sendo feito em cada cidade e em cada Estado, e cobrem, usando toda a força dos seus cargos, que os responsáveis por dirigir o trânsito, em cada local, realmente cumpram sua missão, aplicando o que está previsto no Código Brasileiro de Trânsito, aprovado depois de mais de seis anos de tramitação no Congresso.

PAULO RUY VALIM é secretário municipal de Transportes e Infra-Estrutura da PMV

Cada um de nós deve praticar o respeito às leis de trânsito