

Nota de Esclarecimento

À sociedade campineira,

A Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC), com intuito de garantir o seu posicionamento e tornar claras informações necessárias à população, buscando reduzir as dúvidas a respeito de diversos temas sobre a fiscalização de trânsito no município, contemplando as denúncias sobre multas, a CPI dos radares e cancelamento de multas, publicamente manifesta-se:

1- Sobre o aumento das multas dos agentes da Mobilidade Urbana em 2010 e a associação dos números à denúncia de incentivo/produtividade na aplicação de multas:

Categoricamente, não existe nenhuma orientação da direção da empresa para ampliação das notificações ou endurecimento da fiscalização nas ruas.

Os números de 2010 foram apresentados em abril desse ano, durante entrevista coletiva, com a presença maciça dos órgãos de imprensa. Naquela ocasião, o total das notificações dos agentes da Mobilidade Urbana foi apresentado e a ampliação das notificações justificadas na ordem de 47,5%, passando de 79.584 para 117.396 no município.

O olhar apressado para o número, sem contextualização ou análise, tem trazido interpretações equivocadas – que geram comentários – dentro do senso comum, no estilo que: “em Campinas, o número de multas dos agentes é muito alto”, que existe uma “indústria da multa”. **O que não é verdade.**

Se foram aplicadas 117.396 notificações pelos agentes no ano passado, uma conta simples precisa ser feita. A cidade registrou cerca de 321 notificações/dia. Como a EMDEC contava com 318 profissionais nas ruas para o trabalho de fiscalização, **cada agente registrou, em média, uma única multa por dia, sendo que sua jornada diária tem carga horária de 6 horas trabalhadas.**

Esse não nos parece um dado absurdo, pois basta sair às ruas para ter a clara percepção que as infrações ocorrem em todo momento – a grande maioria delas sequer é registrada pela impossibilidade do efetivo de cuidar do trânsito, com suas inúmeras atribuições e, ainda registrar, todas as infrações.

Um dos principais órgãos de imprensa da cidade veiculou, quando da divulgação do balanço, o desrespeito das regras de trânsito a todo momento, por motoristas. Em 26/04/2011, mostrando flagrantes nas avenidas Moraes Salles, John Boyd Dunlop e Lix da Cunha; e em 6 de julho, novos flagrantes foram veiculados destacando-se o uso do celular e a falta de cinto.

Esse ponto merece, também, um momento de reflexão. Os agentes da Mobilidade Urbana da EMDEC, ao longo de sua jornada, fiscalizam, sim, o trânsito; mas monitoram as vias, sinalizando e atendendo ocorrências de acidentes, interferências, acompanham cada obra e serviço executado com reflexo no sistema viário, sejam eles públicos (na rede de esgoto, água, telefonia, energia, poda de árvores) ou privados

(eventos, manifestações, a corridas, passagem de cargas especiais etc.), além de trabalhos educativos nas salas de aulas, com o "Projeto A gente aprende. Agente ensina", que toda semana leva os agentes para aulas de cidadania no trânsito em uma escola da cidade.

Frente a tantas atribuições, a maior parte da jornada do agente é dedicada ao atendimento à sociedade e a Mobilidade Urbana; e não somente à fiscalização.

Após os números descartarem, de vez, o velho discurso da "indústria de multas", é preciso justificar, ainda, o aumento das notificações de um ano para o outro. E, neste ponto, a EMDEC destaca três fatores que influenciaram esse crescimento:

a) crescimento da frota dos veículos, na ordem de 7,1% no ano, subindo de 684.530 para 733.075 veículos licenciados na cidade – totalizando 48.545 novos veículos no ano, o que significa 133 novos veículos nas ruas por dia.

b) aumento do efetivo da fiscalização, o número de agentes subiu de 285 nas ruas em 2009; para 318, em 2010 (11,6% de crescimento das equipes).

Lembrando que desde 2006 há o processo de unificação das funções de agente de trânsito e agente de transporte, habilitando todos os agentes (trânsito e transporte) a se tornarem agentes da Mobilidade Urbana – portanto, com quadro, praticamente, completo em 2010, o que ampliou significativamente o número dos agentes qualificados e aptos a fiscalizar tanto o trânsito quanto o transporte.

c- aumento das infrações pelo uso do celular no volante, falta de cinto e estacionamento irregular - Em 2009, as infrações motivadas pelo uso do celular somaram 14.716 registros. Já no ano de 2010, subiram para 22.590 multas, um aumento de 53,50% nesse tipo de infração.

As infrações por falta do uso de cinto de segurança cresceram 51,55%, subindo de 10.181, em 2009; para 15.430, no ano de 2010.

Essa tendência de crescimento nas multas pela falta do cinto de segurança não é constatada apenas em Campinas. Segundo o Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de São Paulo (DER/SP), nos últimos três anos, esse tipo de infração cresceu 70% nas rodovias estaduais. Foram 69.544 multas em 2010, contra 41.119 infrações em 2007.

Vale destacar, ainda, que entre as infrações manuais (registradas pelos agentes da Mobilidade Urbana), destacam-se as infrações por estacionamento irregular.

Dados do Disque CIMCamp, que registra as ocorrências e emergências de trânsito, mostram que as solicitações para que a EMDEC fiscalize o estacionamento em locais proibidos representam 81,04% de todas as chamadas emergenciais feitas pela população.

Outra questão a ser respondida, neste contexto, está associada à denúncia de um agente correlacionando multas à produtividade e horas extras.

Sobre o tema, a EMDEC não se furtou de abrir uma sindicância interna para apuração dos fatos. Sindicância que terá 30 dias, a contar da sua abertura, em 08/07, para concluir os trabalhos. Medida administrativa necessária nestes casos.

Em que se pese que os trabalhos da Sindicância estejam na fase inicial, o anonimato dos denunciantes traz inúmeras dificuldades aos esclarecimentos; mesmo por que nenhuma prova ainda foi apresentada.

Essa mesma Sindicância, também, deverá apurar a declaração de membro das Juntas de Recursos e Infrações (JARI), que apontou "orientações" para o indeferimento das multas dos agentes de trânsito. **Outra denúncia que a EMDEC refuta veementemente.**

Os trabalhos da Comissão já tiveram início. Na sexta-feira, dia 8 de julho, o coordenador das JARI, Dorian Lacerda Guimarães, foi convocado pela Comissão e fez o seu depoimento. E os trabalhos continuam nos próximos dias.

Já sobre a questão das horas extras, a EMDEC, como qualquer empresa, garante aos seus trabalhadores o pagamento de horas extras, sempre que sua jornada exceda o contratual e haja necessidade justificada de trabalho extraordinário.

As horas extras são pagas para atendimento a eventos, a operação das duas ciclofaixas de lazer (Centro e Ouro Verde) aos domingos e feriados, a atendimentos emergenciais que exijam a ampliação do efetivo, como diante de chuvas com grande transtornos, como a última registrada no município. Esses são os motivos de remuneração por hora extra.

2- Sobre denúncias que só o cidadão comum é multado no trânsito e a maior parte de seus recursos indeferidos e que recursos de multas do trânsito para empresas de transporte público são sistematicamente atendidos.

Em primeiro lugar, é necessário esclarecer que a frota do transporte público está sujeita a dois tipos de multas/notificações.

Por tratar-se de veículos em circulação, a frota de ônibus do transporte coletivo está sujeita às regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) como qualquer outro veículo – portanto, sujeita às multas de trânsito.

Já ao operar no Sistema InterCamp, a frota do transporte público tem um regulamento a seguir e seu descumprimento é passível das multas administrativas do Sistema – multas do transporte – que em nada se relacionam com as multas de trânsito.

O Regulamento de Infrações e Penalidades (Reinpe) do transporte está previsto no Decreto 16.618, de 02/04/2009.

As multas do Sistema de Transporte, a título de exemplo, são aquelas sobre cumprimento de horários, itinerários e viagens; atendimento do operador (motorista e cobrador) com os usuários, respeito à parada para embarque e desembarque, entre outras.

3- Mas, afinal, o que apontam os recursos de multas de trânsito para a frota de ônibus e miniônibus (alternativos) no transporte público e, de forma geral, aos municípios?

No ano de 2010, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI (*), que são órgãos independentes e com a participação de representantes da sociedade, julgaram 6.543 recursos de municípios. Desse total, 2.933 foram deferidos (o que representa 45% de decisão favorável aos motoristas em geral); e 3.610 recursos negados aos municípios (totalizando 55% de recursos indeferidos).

Para a frota das empresas de ônibus, as multas de trânsito somaram, em 2010, 1.233 notificações. Desse total, foram julgados 16 recursos, sendo 11 indeferidos (desfavorável às empresas) e 5 favoráveis (o que significa 31,25%).

Já para a frota do serviço alternativo, as multas de trânsito em 2010 foram 664 notificações. Desse universo, foram 11 recursos dos permissionários, e os 11 foram indeferidos. (Veja comparativo dos recursos para cada categoria em quadro abaixo).

Mais um dado importante a se destacar é que, não raro, quando os deferimentos aumentam existem queixas que os “agentes” estão errando muito. O que é um grande equívoco. Os dados das notificações confirmam.

Em 2010, quando foram registradas 426.521 multas, houve 6.543 recursos – o que representou 1,5% das notificações; e 2.933 foram deferidos. Portanto, se houve erro nas autuações foi de apenas 0,7%.

Recursos Multas de Trânsito – 2010

Categorias	Julgados	Deferidos	Percentual	Indeferidos	Percentual
Municípios	6.543	2.933	45,00%	3.610	55,0%
Empresas de Ônibus	16	05	31,25%	11	68,7 %
Alternativos	11	00	00	11	100%

Recursos Multas de Trânsito – 2009

Categorias	Julgados	Deferidos	Percentual	Indeferidos	Percentual
Municípios	10.634	5.611	52,8%	5.023	47,2%
Empresas de Ônibus	58	33	56,89%	25	43,1 %
Alternativos	15	00	00	15	100%

(*) JARI - As JARI são órgãos colegiados, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários.

Sempre que funcionar mais de uma JARI junto à entidade ou órgão executivo de trânsito ou rodoviário, deverá ser nomeado um coordenador.

Segundo a legislação, cada JARI, tem, no mínimo, três integrantes, obedecidos os seguintes critérios para a sua composição: um integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade; representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade; representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito.

Em Campinas há três JARI. Cada uma delas é composta por cinco membros titulares (respeitando a paridade) e três suplentes. As reuniões são quinzenais.

É transparente que as multas de trânsito para os operadores do transporte devem estar em patamares significativamente abaixo das dos motoristas comuns. É claro que o motorista profissional depende da sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para sobreviver, para estar empregado; dele é cobrada uma postura defensiva ainda maior, pois sua responsabilidade no trânsito é proporcional às vidas sob sua responsabilidade.

Fato dos mais relevantes ainda é que se um munícipe discordar com a posição das juntas em âmbito local, ele pode e deve recorrer novamente, em segunda instância, sem a necessidade de pagar a multa. Não está com o município a última palavra no processo de recursos de multas. A decisão final é do órgão estadual, o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran).

4- Sobre as multas de transporte do Sistema Intercamp

As multas aplicadas à frota de ônibus e do serviço alternativo relacionadas à operação do transporte público são multas operacionais/administrativas, que apresentam outros dados.

Em 2010, alternativos e empresas de ônibus foram autuados 6.893 vezes. Desse total, houve 5.219 recursos, com deferimento de 3.450 para as empresas e cooperativas – 66% dos recursos.

Os números de 2009 apontam 2.881 infrações ao Reinpe (Regulamento de Infrações e Penalidades) para as empresas e cooperativas, com 2.386 recursos e 1.821 deferimentos (76%).

As empresas e cooperativas recorrem sistematicamente das multas, porque elas impactam diretamente nos seus negócios e operação.

5- CPI dos Radares, em andamento, na Câmara

As premissas da EMDEC em defesa da fiscalização eletrônica no município se sustentam em quatro pilares:

- **Ferramenta em defesa da vida**

A Fiscalização eletrônica na cidade é um instrumento em defesa da vida e contra os números não há argumentos. Desde a implantação dos radares em 1994, Campinas travou uma “guerra contra a violência no trânsito”; e foi vitoriosa.

A taxa de mortalidade por 10 mil veículos caiu 73,5% no ano passado em relação a 1995. Em 2010, a cidade registrou 1,36 mortes para cada grupo de 10 mil veículos, enquanto há 16 anos, esse índice era quase 4 vezes maior.

No total de ocorrências, os números representam uma redução de 181 mortes, em 1995, para 100 vítimas fatais em 2010.

- **Equipamentos são aferidos e homologados**

Vale destacar que a fiscalização eletrônica, por meio de radares, não é uma ferramenta abusiva. Afinal, só é autuado aquele que comete uma infração, que é comprovada por equipamentos aferidos e homologados pelo INMETRO.

Equipamentos esses que comprovam por meio de fotos – prova cabal e explícita do ato ilegal de desrespeitar o limite de velocidade, avançar o sinal vermelho, parar sobre a faixa de pedestre. Todos atos que colocam em risco a vida.

- **Sinalização em conformidade com a Lei**

Ressalta-se, ainda, que todos os equipamentos estão sinalizados conforme determina a Lei. Alguns motoristas até tentam argumentar que existem pegadinhas ou radares escondidos – o que não corresponde à realidade porque todas as vias têm sinalização que antecede os equipamentos de fiscalização.

Portanto, mais uma vez, é necessário lembrar que a instalação da CPI dos Radares, em Campinas, foi iniciada a partir de denúncias que aconteceram em outros municípios do Sul do País. Campinas não foi citada nas matérias veiculadas pelo Programa Fantástico. A única ligação foi a citação da participação das mesmas empresas na prestação dos serviços – fato que se repete em quase todo o país.

- **Irregularidades que motivaram a CPI não foram registradas em Campinas**

A CPI dos Radares foi baseada em três acusações, nenhuma delas constatada ou encontrada em nossa cidade:

a- Remuneração das prestadoras do serviço da fiscalização eletrônica pelo número de multas aplicadas (produtividade). Em Campinas, o pagamento é pela locação dos equipamentos, independente do número de autuações registradas.

b- Os locais para o recebimento dos radares não obedeceram a critérios técnicos e com a real necessidade dos equipamentos. Em Campinas, essa análise é feita pela EMDEC, justificada pelo fluxo de veículos, acidentalidade e riscos viários. Quem define os pontos de instalação e sua necessidade é o município e não a empresa de fiscalização eletrônica contratada.

c- Outra irregularidade, em destaque, foi o fato das empresas “apagarem” multas de apadrinhados. Fato que, de forma nenhuma, foi registrado em Campinas.

È importante lembrar, ainda, que uma das empresas que compõe o Consórcio Campinas Segura e citada na reportagem do Fantástico presta serviços em Campinas desde 1994; e em diversas cidades e órgãos de trânsito do país; entre eles: Bauri

(SP), Jundiaí (SP), Departamento de Estradas de Rodagem (DER SP), Concessionária Ecovias (SP) e Concessionária Renovias (SP).

É frente essa comprovação de que as irregularidades que motivaram as denúncias não se repetiram aqui, que o contrato para os serviços de fiscalização eletrônica, atualmente com o Consórcio Campinas Segura, está em vigência; foi prorrogado em setembro de 2009, com vigência até 2012.

Neste momento, já foi aberto um novo processo licitatório para a prestação de serviço nesta área. A licitação está em andamento desde o início de junho deste ano.

Nenhum apontamento realizado pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo a respeito do atual contrato teve decisão definitiva – o processo está em fase de julgamento. E mesmo qualquer decisão do Tribunal estará restrita ao âmbito contratual e não relacionada às multas aplicadas, pois todas elas atenderam aos critérios definidos pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e todas as suas exigências de sinalização das vias, de aferição dos equipamentos e das provas documentadas do ato de infração.

Ainda, diferentemente do informado pela imprensa, o contrato celebrado entre a EMDEC e o Consórcio Campinas Segura encontra-se em vigência, em virtude da prorrogação celebrada em setembro de 2009.

Já o Consórcio Campinas Segura, também, encontra-se em vigência, nos termos do contrato de Prestação de Serviços, bem como nos termos de prorrogação firmada entre as empresas consorciadas e registrado junto à Junta Comercial do Estado de São Paulo (Jucesp).

É preciso destacar que a prorrogação contratual firmada como o Consórcio Campinas Segura obedeceu aos ditames da Lei Federal 8.666/93.

Por fim, a EMDEC ressalta a toda a sociedade a necessidade de cuidado e responsabilidade na denúncia de qualquer irregularidade, sem a efetiva comprovação, colocando em risco toda a seriedade de um trabalho e também a integridade física e moral dos agentes da Mobilidade Urbana na sua atuação.

E, lembra que a maioria dos motoristas de Campinas (79%) não recebeu nenhuma multa no último ano; apenas 12% foram autuadas uma única vez; e uma pequena parcela de veículos é que acumula muitas multas. Há veículos na cidade que chegam a receber mais de 200 multas no ano. Está aí o risco do discurso generalizado contra as multas jogar a favor dos infratores e daqueles que colocam a vida em risco.

Campinas, 11 de julho de 2011.

Direção da EMDEC