



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

01/01/2000

– PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 04/2000

“Dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências”.....

**A CÂMARA MUNICIPAL APROVA E O PREFEITO MUNICIPAL DE
PIRASSUNUNGA SANCIONA E PROMULGA A SEGUINTE LEI COMPLEMENTAR :**

Artigo 1º - Fica a Prefeitura do Município Pirassununga autorizada a constituir Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga – CET Pirassununga, empresa pública municipal.

Artigo 2º - Dentro das determinações da Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97, cabe à CET Pirassununga assumir todas as responsabilidades, bem como o credenciamento dos agentes de fiscalização para o pleno exercício de suas atribuições, serviços e obrigações referentes ao órgão executivo rodoviário municipal, tendo o seu Diretor-Presidente a incumbência de ser a autoridade municipal de trânsito, dentro da diretriz básica de dar prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Artigo 3º - A CET Pirassununga terá por objetivo promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura de Pirassununga para a área de Transporte Públicos e de Carga, bem como de Trânsito, competindo-lhe especialmente:



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

09/06

- I – Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II – Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III – Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV – Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
- V – Estabelecer, em conjunto com órgãos de polícia ostensiva de trânsito as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI – Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97 (Código de Trânsito Brasileiro), no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII – Aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97 (Código de Trânsito Brasileiro), notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII – Fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX – Exercer as atividades previstas para o órgão executivo municipal de trânsito conforme o disposto no artigo 95 da Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97 (Código de Trânsito Brasileiro);
- X – Permitir a realização obras e eventos que interfiram na livre circulação de veículos e pedestres, de acordo com o regulamento pertinente, arrecadando as multas e os valores decorrentes da prestação de serviços;
- XI – Implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, arrecadando os valores daí decorrentes;
- XII – Arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos, escolta de veículos de cargas superdimensionadas e perigosas, arrecadando os valores decorrentes da prestação destes serviços;
- XIII – Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas ao serviço de remoção de veículo, escolta e transporte indivisível, arrecadando multas e os valores daí decorrentes;
- XIV – 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 dos condutores de uma outra unidade da Federação;
- XV – Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XVI – Promover e participar de projetos e programas de educação e de segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XVII – Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- XVIII – Registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração de animal, fiscalizando, atuando, aplicando, penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações e valores daí decorrentes;

Assinatura



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

03/06

XIX – Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão e de tração animal;

XX – Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XXI – Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido na Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97, além de dar apoio às ações específicas da Prefeitura Municipal.

XXII – Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e demais veículos da frota pública e privada, conforme legislação pertinente, estabelecendo, sempre que necessário, os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

XXIII – Prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito para terceiros interessados, durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com resarcimento dos custos apropriados;

XXIV – Coordenar, fiscalizar, operar e promover a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema de Transporte Público Municipal de Carga, bem como a aplicação dos recursos orçamentários e extra-orçamentários destinados a tais finalidades;

XXV – Promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares na forma e em locais determinados por decreto do Executivo de modo a melhor atender seus objetivos;

XXVI – Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário no Município de Pirassununga, diretamente ou através de contratação de terceiros.

XXVII – Prestar os serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário a outras pessoas de direito público ou privado e ainda, pessoas físicas, mediante os competentes contratos, observando-se a legislação pertinente;

XXVIII – Realizar o planejamento os serviços compreendidos no Sistema de Transporte Público Municipal e de Cargas;

XXIX – Propor ao Prefeito Municipal a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no Sistema de Transporte Público Municipal, de Carga e de Trânsito, realizando levantamentos e estudos técnicos econômicos e financeiros necessários;

XXX – Aplicar as penalidades por infrações de trânsito, e as relativas à Prestação de Serviços do Sistema de Transporte Público Municipal e de Carga, arrecadando multas e os valores delas decorrentes;

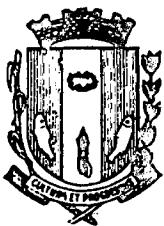
XXXI – Coordenar, planejar, fiscalizar e administrar os Terminais Públicos de Passageiros do Município, arrecadando as taxas de serviço e demais valores relativos à exploração dos equipamentos e lojas neles situados;

XXXII – Promover as licitações bem como assinar contratos de concessões, permissões e autorizações referentes ao serviços do Sistema de Transporte Público Municipal, de Carga e de Trânsito, exercendo seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação;

XXXIII – Coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, bem como concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao Sistema de Transporte Público Municipal;

XXXIV – Exercer as atividades delegadas pela Prefeitura, dentre aquelas previstas na Lei Orgânica do Município;

XXXV – Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviço do Sistema Municipal de Transporte Público, de Carga e de Trânsito, bem como quaisquer outras previstas na legislação municipal, arrecadando as multas e os valores daí decorrentes;



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

XXXVI – Exercer as atividades delegadas pela Prefeitura, dentre aquelas previstas na Lei Orgânica do Município.

XXXVII – Participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinadas ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços públicos de transporte, de carga e de trânsito.

§ 1º - Os serviços relativos ao planejamento do sistema de Transporte Público Municipal, de Carga e de Trânsito, elaboração de projetos, implantação, operação e manutenção poderão ser executados diretamente pela CET Pirassununga ou através da contratação de terceiros, cabendo-lhe a fiscalização e o controle dos serviços.

§ 2º - No prazo de 90 dias a CET Pirassununga assumirá o gerenciamento dos contratos de permissão do serviço de Transporte Público Municipal que se encontrem em vigor, até o término do prazo contratual, previsto nos respectivos instrumentos.

§ 3º - Para os efeitos desta lei complementar, define-se Sistema de Transporte Público Municipal como os serviços de transporte público de passageiros, prestados no perímetro do município, abrangendo as diversas modalidades de transporte coletivo, convencional e seletivo através de ônibus, microônibus, veículos ferroviários, táxis, lotações, fretamento, veículos escolares, dentre outros.

Artigo 4º - Além dos recursos expressamente previstos em dotação orçamentária, constituem receitas da Companhia CET Pirassununga.

I – A remuneração pelo planejamento, gestão, gerenciamento e fiscalização a ser paga pelas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte público, de carga e de trânsito do município nos termos estabelecidos em edital de licitação;

II – A remuneração pela prestação de serviços específicos a ela solicitados pela Prefeitura ou por terceiros, a ser previamente estabelecida por instrumentos próprios de convênio ou ajustes;

III – A remuneração pela utilização de bens materiais ou imateriais que integram o seu patrimônio, como tecnologias desenvolvidas, estudos, projetos, entre outros;

IV – A receita advinda da participação em empreendimentos associados, conforme previstos no inciso XXVII do artigo 3.º desta lei complementar;

V – As tarifas cobradas para autorização de estacionamentos em vias, logradouros e equipamentos públicos;

VI – O valor das multas e de quaisquer outros valores arrecadados por infrações às normas legais e contratuais que disciplinam o funcionamento do sistema de trânsito, de transporte público, de carga e de utilização dos equipamentos urbanos.

Artigo 5º - Para a consecução de seus fins, a CET Pirassununga poderá desenvolver toda e qualquer atividade econômica a tal efeito necessário, inclusive adquirir e alienar por compra e venda ou outra forma de ajuste, bem como promover a desapropriação de imóveis, obedecida a legislação pertinente, em função da estrita execução dos programas e planos de melhoramentos específicos determinados pela Prefeitura de Pirassununga e, se for o caso, aprovados pelo Legislativo Municipal, realizar financiamentos e outras operações de crédito, observada a legislação pertinente e celebrar convênios com entidades públicas.

Artigo 6º - A CET Pirassununga será administrada por uma Diretoria Executiva e por um Conselho Fiscal cuja composição e atribuições serão definidas na alteração do Estatuto Social a ser aprovado pelo Executivo.

Parágrafo Único – Os membros da Diretoria Executiva farão declaração pública de bens no ato de sua posse, a cada doze meses e, no término do exercício de seu cargo.

Artigo 7º - Os empregados da empresa são regidos pelo da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e pela legislação do regime previdenciário e assistência social.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

OSK

§ 1º - A contratação de empregados, salvo os membros da Diretoria Executiva e para os cargos de confiança, assim definidos por atos da Diretoria Executiva, será feita mediante concurso público de provas ou de provas e títulos.

§ 2º - Poderão ser postos à disposição da Empresa servidores municipais da Administração Direta ou Indireta.

Artigo 8º - Fica o Poder Executivo autorizado a ceder e transferir à Empresa, total ou parcialmente, seus direitos e deveres de concedente, relativos a contratos de concessão de serviços públicos, firmados com as empresas particulares que operem os serviços objeto desta autorização.

As compras, obras e serviços contratados pela Empresa serão precedidos de licitação, observada a legislação aplicável.

Artigo 9º A CET Pirassununga deverá enviar balancete anual à Prefeitura de Pirassununga constando toda movimentação financeira do período (total arrecadado com autuações e destinação das verbas).

Artigo 10 - No prazo de 60 (sessenta) dias o Poder Executivo elabora o Estatuto da Empresa, que regerá os atos de seus dirigentes.

Artigo 11 - As despesas decorrentes da execução desta lei complementar correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 12 - Esta lei complementar entra em vigor na data da publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pirassununga, 16 de maio de 2.000.

Antônio Carlos Bueno Barbosa

A Comissão de Justiça, Legislação e Redação, para dar parecer.

Sala das Sessões, 16 de 05 de 2000

Pirassununga, 16 de 05 de 2000

(Assinatura)

Presidente

A Comissão de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos, para dar parecer.

Sala das Sessões, 16 de 05 de 2000

(Assinatura)

(Presidente)

A Comissão de Finanças, Orçamento e Fazenda, para dar parecer.

Sala das Sessões, 16 de 05 de 2000

Pirassununga, 16 de 05 de 2000

(Assinatura)

Presidente

A Comissão de Educação, Saúde Pública e Assistência Social, para dar parecer.

Sala de Sessões, 16 de 05 de 2000

(Assinatura)

Presidente

*Em 1º votação, foi rejeitado
por unanimidade dos votos
presentes (8 x 0).*

P. 21.11.00

(Assinatura)



- JUSTIFICATIVA -

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE:

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES VEREADORES:

A Constituição da República Federativa do Brasil, aprovada em 1988, alterou significativamente a distribuição das arrecadações entre os níveis de jurisdição federal, estadual e municipal, redefinindo também algumas atribuições. A gestão do trânsito entretanto permanece sob a responsabilidade dos governos estaduais, conforme definido pela Lei nº 5.108 de 21/9/66, que instituiu o *Código Nacional de Trânsito*, e que foi regulamentada pelo Decreto nº 62.127 de 16/01/68, que instituiu o *Regulamento do Código Nacional de Trânsito*, e que estabelecem o Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos federais e estaduais de trânsito. Este sistema vigorou até 22 de janeiro de 1998 com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro.

O problema não está entretanto como à primeira vista possa parecer numa modificação de enfoque criada pela aprovação da Constituição e não acompanhada pela atualização do Código de Trânsito. O crescimento das cidades fez com que a dificuldade na administração dos problemas de trânsito pelos governos estaduais também crescesse, as equipes técnicas envolvidas entre as instâncias estaduais e municipais respondem a diferentes chefias e as decisões não acompanham a velocidade exigida pelo dinamismo do problema trânsito. Estes fatores começaram a ser sentidos antes da aprovação da Constituição e o Brasil já contava com experiências positivas neste setor.

O principal fator é a proximidade do cidadão ao centro de decisões do poder que pode assim, com muito maior eficácia atender a comunidade, detectar a existência de falhas no sistema e mais rapidamente corrigi-las, otimizar o aproveitamento de recursos do município para a solução dos problemas, que na sua maior parte não dizem respeito somente a trânsito.

Embora a iteração comunidade-administração municipal seja fator fundamental de sucesso da gestão municipalizada, também deve ser ressaltada a importância que o maior conhecimento dos problemas específicos de cada local da cidade é muito maior em se tratando de técnicos do próprio município, problemas estes que aparentemente não possuem qualquer correlação com o trânsito e principalmente com segurança de trânsito, mas que são determinantes para a solução de problemas, tais como a existência de feira livre em um determinado dia da semana em uma determinada via, que cria um problema de travessia não comum em um ponto de uma avenida próxima e ali gera atropelamentos, a incidência de insolação em uma determinada posição de um acidente ou na lente de um semáforo e que torna crítica a visibilidade nestes pontos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

CFB

São fatores que podem ser detectados de forma muito mais rápida por um técnico local e solucionados portanto com muito mais rapidez se comparados com a passagem eventual de um especialista que tem sob sua jurisdição vários municípios em todo o estado.

Sem um trabalho de educação junto à comunidade (escolas, empresas, centros comunitários) todo o investimento em sinalização e engenharia terá sua eficácia reduzida pois o cidadão comum (não motorista) desconhece o que está sendo colocado na via para sua segurança e não se utilizará adequadamente destes equipamentos. Também a eficácia do trabalho junto as crianças mostra excelentes resultados quando estas começam a criticar e exigir posturas corretas dos pais e parentes motoristas.

A administração do trânsito sem a utilização de conhecimentos técnicos da engenharia de tráfego pode trazer resultados opostos à segurança, ou seja aumentar a insegurança. São inúmeras as "curvas da morte" que conhecemos nas estradas e avenidas brasileiras, culpar o motorista para nós gestores de trânsito é muito prático e nos alivia o problema imediato, visto que muitas vezes o culpado(vítima) não poderá mais se defender, mas será que em uma análise nossa, enquanto técnicos ele seria efetivamente o culpado, ou será se que se tivéssemos sinalizado o local, corrigido a drenagem e a sobrelevação ele embora imprudente, estaria vivo?

Finalmente, como em qualquer outro setor de atividade humana, o respeito a regras e regulamentos somente se dá mediante fiscalização e fiscalização rigorosa. Nenhum país que alterou a sua curva de crescimento no número de vítimas no trânsito o fez sem a adoção de um sistema de fiscalização eficaz. Também neste aspecto o pioneirismo da municipalização da ação fiscalizadora coube ao Município de São Paulo e os resultados na redução de acidentes são indiscutíveis.

Durante muito tempo trânsito no Brasil era, culturalmente, assunto de polícia, e hoje a idéia de que somente um trabalho altamente especializado pode modificar os assustadores índices de acidentes do país parece começar a se disseminar.

A ação precisa e imediata que o poder municipal pode ter nos problemas de trânsito salva vidas, e a segurança é obtida pela aplicação combinada e complementar das ações nas três áreas (educação, engenharia e fiscalização) já citadas.

O sistema nacional de saúde, em que pesem as muitas dificuldades, vem obtendo significativos resultados na erradicação de moléstias como a varíola, a paralisia infantil, a meningite, entre outras, entretanto vem acumulando custos e saturação dos leitos hospitalares pela ocupação destes por vítimas de uma moléstia que se não poderemos erradicar, pelo menos temos o dever de controlar, os acidentes de trânsito.

O tratamento que os profissionais da área médica poderiam oferecer a vítimas de outras causas de internação seria substancialmente melhor se os centros cirúrgicos e as unidades de emergência não tivessem que receber tantas vítimas de acidentes, cujo tratamento demanda um esforço muito maior e um consumo de materiais e insumos demaisidamente grande. Se atentarmos para o fato que o acidente que o trabalhador sofre no trânsito ao ir ou voltar ao seu trabalho é computado como acidente de trabalho, o número de vagas hospitalares

Q



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

08/06

ocupadas por esta causa é estarrecedor! Neste aspecto em particular, a não municipalização deixa para o município somente a consequência, ou seja a saturação hospitalar.

Acidente zero é utopia, porém o controle do trânsito pode reduzir acidentes e fazer com que os profissionais de saúde tenham condições de efetivamente dispensar à população um atendimento mais completo e realmente desenvolver estratégias de saúde pública e não eternamente atender emergências, e isto evidentemente é melhorar a qualidade de vida

Tecnicamente a questão "Trânsito" está intrinsecamente ligada às características urbanas de uma cidade, sendo, junto com os equipamentos e instalações de infra-estrutura, diretamente influenciada pelo grande adensamento populacional ocorrido no país nos anos 70 e consequente concentração imobiliária e serviços/comércio em regiões espacialmente restritas, sem que fossem tomadas providências de adequação. O alto índice de verticalização das edificações é a principal causa do aumento de densidade populacional em um espaço constante ao longo do tempo.

Percebe-se, hoje, que, salvo cidades de origem e crescimento planejados, as grandes cidades de um modo geral e especificamente no Brasil padecem de espaço **suficiente e seguro** que garantam o direito de ir e vir dos cidadãos.

Na realidade ambos os adjetivos são causa e efeito do problema que se apresenta:

divisão de espaço comum = competição por espaço

Porém, a questão "Trânsito" transcende o paradigma acima ao constatarmos que a competição por espaço não ocorre em um ambiente de características físicas e sócio-econômicas imutáveis, introduzindo assim aspectos comportamentais em uma análise que, de início, se nos apresentava essencialmente técnica.

Observando-se a relação acima, verificamos que o termo referente à divisão de espaço comum relaciona-se às atividades de engenharia e de gestão urbana e o referente à competição por espaço às de educação, em seus mais variados níveis.

Das três atividades a gestão urbana é responsável pela multidisciplinaridade existente na questão "Trânsito", considerando-se conter em seu escopo o planejamento urbano, a fiscalização, o policiamento, as finanças e a administração pública, ao passo que as demais são, no caso, essencialmente específicas.

Contudo, é fato que a questão "Trânsito" não pode ser enfocada sob uma ótica que não seja a das três atividades em conjunto, sob o risco de transformar-se em uma atuação localizada e com período de curta duração.

A responsabilidade pelas atividades de engenharia e de gestão urbana é hoje, na maioria dos municípios, compartilhada entre o poder municipal e os órgãos responsáveis pelo trânsito, exceto embora existam vários municípios de porte considerável que, a partir de convênios, estão exercendo todas as atribuições pertinentes à questão "Trânsito".



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

CG
AS

O que se observou, após cada uma das, por assim dizer, municipalizações da gestão do sistema de trânsito foi um sensível aumento da qualidade e diversificação do serviço prestado, mensurável através de redução de acidentes, agilização da atividade de arrecadação e encaminhamento da receita à aplicação efetiva em operações relativas a trânsito, programas de educação sobre trânsito e outros.

A par de toda vantagem técnica e social alcançada com o modelo municipal de gestão do sistema de trânsito, o principal argumento foi a maior proximidade entre o usuário e o órgão público que pode, com maior eficácia atender às necessidades da comunidade, detectar existência de falhas operacionais no sistema, corrigindo-as instantaneamente, e otimizar a utilização de recursos para a solução de problemas, que muitas vezes não são apenas relacionados a trânsito.

Assim, tenho a honra de encaminhar a V. Excia. o Projeto de Lei anexo, que cria a Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga, que submeto à análise desta egrégia Casa de Leis e que se transformado em Lei, permitirá as providências necessárias ao executivo no sentido de inserir o Município de Pirassununga no Sistema Nacional de Transito, com a criação de seu orgão executivo municipal de trânsito, conforme preceitua a Lei n.º 9.503 de 22/09/1997, Código de Trânsito Brasileiro.

Por oportuno apresento, na pessoa de V. Excia, aos nobres Vereadores que compõe este legislativo os meus protestos de elevado apreço.

Atenciosamente


Antônio Carlos Bueno Barbosa
Prefeito Municipal

PI, MAIO, 16, 2.000



10
A

Municipalização do trânsito como fator de segurança e qualidade de vida

Porque Municipalizar é um fator de segurança

A Constituição da República Federativa do Brasil, aprovada em 1988, alterou significativamente a distribuição das arrecadações entre os níveis de jurisdição federal, estadual e municipal, redefinindo também algumas atribuições. A gestão do trânsito entretanto permanece sob a responsabilidade dos governos estaduais, conforme definido pela Lei nº 5.108 de 21/9/66, que instituiu o *Código Nacional de Trânsito*, e que foi regulamentada pelo Decreto nº 62.127 de 16/01/68, que instituiu o *Regulamento do Código Nacional de Trânsito*, e que estabelecem o Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos federais e estaduais de trânsito. Este sistema vigorou até 22 de janeiro de 1998 com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro.

O problema não está entretanto como à primeira vista possa parecer numa modificação de enfoque criada pela aprovação da Constituição e não acompanhada pela atualização do Código de Trânsito. O crescimento das cidades fez com que a dificuldade na administração dos problemas de trânsito pelos governos estaduais também crescesse, as equipes técnicas envolvidas entre as instâncias estaduais e municipais respondem a diferentes chefias e as decisões não acompanham a velocidade exigida pelo dinamismo do problema trânsito. Estes fatores começaram a ser sentidos antes da aprovação da Constituição e o Brasil já contava com experiências positivas neste setor.

A experiência pioneira da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de São Paulo, que através de convênio com o DETRAN - São Paulo passou a gerenciar o trânsito no Município de São Paulo em 1977, é o exemplo mais bem sucedido de gestão municipal de trânsito no Brasil e foi depois expandido para outros municípios no Brasil como Porto Alegre, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, e no estado de São Paulo há experiências bem sucedidas em Santos, Campinas, Jundiaí, e em diversos municípios na Grande São Paulo.

O principal fator é a proximidade do cidadão ao centro de decisões do poder que pode assim, com muito maior eficácia atender a comunidade, detectar a existência de falhas no sistema e mais rapidamente corrigi-las, otimizar o aproveitamento de recursos do município para a solução dos problemas, que na sua maior parte não dizem respeito somente a trânsito.

Embora a iteração comunidade-administração municipal seja fator fundamental de sucesso da gestão municipalizada, também deve ser ressaltada a importância que o maior conhecimento dos problemas específicos de cada local da cidade é muito maior em se tratando de técnicos do próprio município, problemas estes que aparentemente não possuem qualquer correlação com o trânsito e principalmente com segurança de trânsito, mas que são determinantes para a solução de problemas, tais como a existência de feira livre em um determinado dia da semana em uma determinada via, que cria um problema de travessia não comum em um ponto de uma avenida próxima e ali gera atropelamentos, a incidência de insolação em uma determinada posição de um acidente ou na lente de um semáforo e que torna crítica a visibilidade nestes pontos.

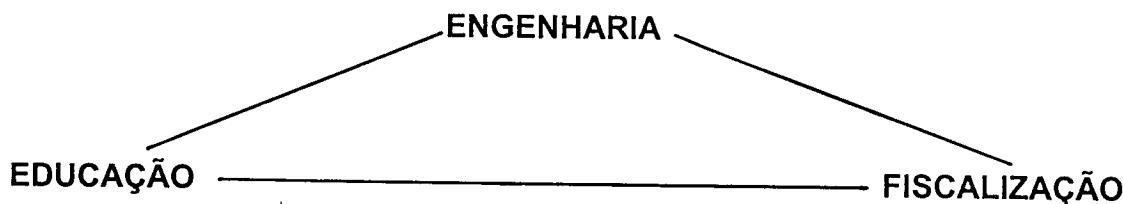


PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

São fatores que podem ser detectados de forma muito mais rápida por um técnico local e solucionados portanto com muito mais rapidez se comparados com a passagem eventual de um especialista que tem sob sua jurisdição vários municípios em todo o estado.

Segurança, entretanto, não se obtém somente com a providência de municipalizar, mas com o acompanhamento técnico especializado e com o desenvolvimento de programas lastreados no tripé básico em que se alicerça a segurança de trânsito:



Sem um trabalho de educação junto à comunidade (escolas, empresas, centros comunitários) todo o investimento em sinalização e engenharia terá sua eficácia reduzida pois o cidadão comum (não motorista) desconhece o que está sendo colocado na via para sua segurança e não se utilizará adequadamente destes equipamentos. Também a eficácia do trabalho junto as crianças mostra excelentes resultados quando estas começam a criticar e exigir posturas corretas dos pais e parentes motoristas.

A administração do trânsito sem a utilização de conhecimentos técnicos da engenharia de tráfego pode trazer resultados opostos à segurança, ou seja aumentar a insegurança. São inúmeras as "curvas da morte" que conhecemos nas estradas e avenidas brasileiras, culpar o motorista para nós gestores de trânsito é muito prático e nos alivia o problema imediato, visto que muitas vezes o culpado(vítima) não poderá mais se defender, mas será que em uma análise nossa, enquanto técnicos ele seria efetivamente o culpado, ou será se que se tivéssemos sinalizado o local, corrigido a drenagem e a sobrelevação ele embora imprudente, estaria vivo?

Finalmente, como em qualquer outro setor de atividade humana, o respeito a regras e regulamentos somente se dá mediante fiscalização e fiscalização rigorosa. Nenhum país que alterou a sua curva de crescimento no número de vítimas no trânsito o fez sem a adoção de um sistema de fiscalização eficaz. Também neste aspecto o pioneirismo da municipalização da ação fiscalizadora coube ao Município de São Paulo e os resultados na redução de acidentes são indiscutíveis.

Durante muito tempo trânsito no Brasil era, culturalmente, assunto de polícia, e hoje a idéia de que somente um trabalho altamente especializado pode modificar os assustadores índices de acidentes do país parece começar a se disseminar.

A ação precisa e imediata que o poder municipal pode ter nos problemas de trânsito salva vidas, e a segurança é obtida pela aplicação combinada e complementar das ações nas três áreas (educação, engenharia e fiscalização) já citadas.

Porque segurança no trânsito é qualidade de vida

O sistema nacional de saúde, em que pesem as muitas dificuldades, vem obtendo significativos resultados na erradicação de moléstias como a varíola, a paralisia infantil, a meningite, entre outras, entretanto vem acumulando custos e saturação dos leitos hospitalares pela ocupação destes por vítimas de uma moléstia que se não poderemos erradicar, pelo menos temos o dever de controlar, os acidentes de trânsito.

O tratamento que os profissionais da área médica poderiam oferecer a vítimas de outras causas de internação seria substancialmente melhor se os centros cirúrgicos e as unidades de emergência não tivessem que receber tantas vítimas de acidentes, cujo tratamento demanda um esforço



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

19/6

muito maior e um consumo de materiais e insumos demasiadamente grande. Se atentarmos para o fato que o acidente que o trabalhador sofre no trânsito ao ir ou voltar ao seu trabalho é computado como acidente de trabalho, o número de vagas hospitalares ocupadas por esta causa é estarrecedor! Neste aspecto em particular, a não municipalização deixa para o município somente a consequência, ou seja a saturação hospitalar.

Acidente zero é utopia, porém o controle do trânsito pode reduzir acidentes e fazer com que os profissionais de saúde tenham condições de efetivamente dispensar à população um atendimento mais completo e realmente desenvolver estratégias de saúde pública e não eternamente atender emergências, e isto evidentemente é melhorar a qualidade de vida

Relação de proximidade entre os usuários e o poder regulador

Tecnicamente a questão "Trânsito" está intrinsecamente ligada às características urbanas de uma cidade, sendo, junto com os equipamentos e instalações de infra-estrutura, diretamente influenciada pelo grande adensamento populacional ocorrido no país nos anos 70 e consequente concentração imobiliária e serviços/comércio em regiões espacialmente restritas, sem que fossem tomadas providências de adequação. O alto índice de verticalização das edificações é a principal causa do aumento de densidade populacional em um espaço constante ao longo do tempo.

Percebe-se, hoje, que, salvo cidades de origem e crescimento planejados, as grandes cidades de um modo geral e especificamente no Brasil padecem de espaço **suficiente e seguro** que garantam o direito de ir e vir dos cidadãos.

Na realidade ambos os adjetivos são causa e efeito do problema que se apresenta:

divisão de espaço comum = competição por espaço

Porém, a questão "Trânsito" transcende o paradigma acima ao constatarmos que a competição por espaço não ocorre em um ambiente de características físicas e sócio-econômicas imutáveis, introduzindo assim aspectos comportamentais em uma análise que, de início, se nos apresentava essencialmente técnica.

Observando-se a relação acima, verificamos que o termo referente à divisão de espaço comum relaciona-se às atividades de engenharia e de gestão urbana e o referente à competição por espaço às de educação, em seus mais variados níveis.

Das três atividades a gestão urbana é responsável pela multidisciplinaridade existente na questão "Trânsito", considerando-se conter em seu escopo o planejamento urbano, a fiscalização, o policiamento, as finanças e a administração pública, ao passo que as demais são, no caso, essencialmente específicas.

Contudo, é fato que a questão "Trânsito" não pode ser enfocada sob uma ótica que não seja a das três atividades em conjunto, sob o risco de transformar-se em uma atuação localizada e com período de curta duração.

A responsabilidade pelas atividades de engenharia e de gestão urbana é hoje, na maioria dos municípios, compartilhada entre o poder municipal e os órgãos responsáveis pelo trânsito, exceto embora existam vários municípios de porte considerável que, a partir de convênios, estão exercendo todas as atribuições pertinentes à questão "Trânsito".

O que se observou, após cada uma das, por assim dizer, municipalizações da gestão do sistema de trânsito foi um sensível aumento da qualidade e diversificação do serviço prestado, mensurável através de redução de acidentes, agilização da atividade de arrecadação e encaminhamento da receita à aplicação efetiva em operações relativas a trânsito, programas de educação sobre trânsito e outros.

JK



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

13
KB

A par de toda vantagem técnica e social alcançada com o modelo municipal de gestão do sistema de trânsito, o principal argumento foi a maior proximidade entre o usuário e o órgão público que pode, com maior eficácia atender às necessidades da comunidade, detectar existência de falhas operacionais no sistema, corrigindo-as instantaneamente, e otimizar a utilização de recursos para a solução de problemas, que muitas vezes não são apenas relacionados a trânsito.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

4/10

O Código de Trânsito Brasileiro

A handwritten signature in black ink, appearing to read "G. P." or "G. P. J.".



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

15/11/2018

O Código de Trânsito Brasileiro

A Lei nº 95903 de 23 de setembro 1997 que instituiu o código de trânsito brasileiro modificou substancialmente o quadro vigente a nível legal e traz em seu bojo diversas alterações em relação à situação vigente, deve colaborar para a melhoria das atuais condições de gestão do trânsito no país, porém é importante se fazer algumas reflexões sobre as soluções nele propostas e que foram apontadas como o grande apanágio que irá instantaneamente solucionar todos os problemas que ainda enfrentamos.

Introduzir maior rigor nas penalidades, eliminar maus motoristas, quem pode ser contra? Deve-se aqui ter o cuidado de, antes de execrarmos o atual Código Nacional de Trânsito e finalmente o responsabilizarmos pela atual situação, buscarmos o conhecimento da questão no mestre Ruy Barbosa *"a Lei toda ela é boa, em havendo no executor a moral, a decência e a justiça que não houve no legislador"*.

O aumento desmesurado das penas irá única e exclusivamente incentivar a corrupção e a desproporcionalidade na tipificação de infrações irá apenas contribuir para mascarar de terrível um diploma legal que tem grandes méritos com relação a sua modernidade.

E um de seus grandes méritos, se não o seu maior mérito é justamente o de municipalizar o trânsito, ou seja, **a partir de sua promulgação, passam os municípios brasileiros a ser responsáveis pela gestão do trânsito dentro de seus limites territoriais**. Este fato é a concretização de todo um trabalho que a mais de cinco anos vem sendo desenvolvido por autoridades municipais, deputados e senadores, além de especialistas na área para se conseguir exatamente isto, a municipalização.

O momento porém, ao mesmo tempo que de alegria é um momento de cuidado, o respeito a normas e leis deve ser extremo, e principalmente legislar sobre trânsito deve ser atribuição exclusivamente federal.

Não se deve tirar o mérito das cidades que nos seus limites territoriais obrigaram o uso do cinto, mas ao mesmo tempo como pode o motorista que sai da divisa com o Uruguai, no extremo sul e vai entregar uma carga em Belém do Pará conhecer as *leis municipais de trânsito* de todas as cidades que ele irá cruzar?

As leis devem ser nacionais e o crescimento da importância das autoridades municipais na gestão do trânsito deve ser utilizado para exigir do CONTRAN ou do Congresso Nacional a mais ágil atualização das normas e leis e não serem criadas, sob nenhuma hipótese legislações paralelas municipais.

CR



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

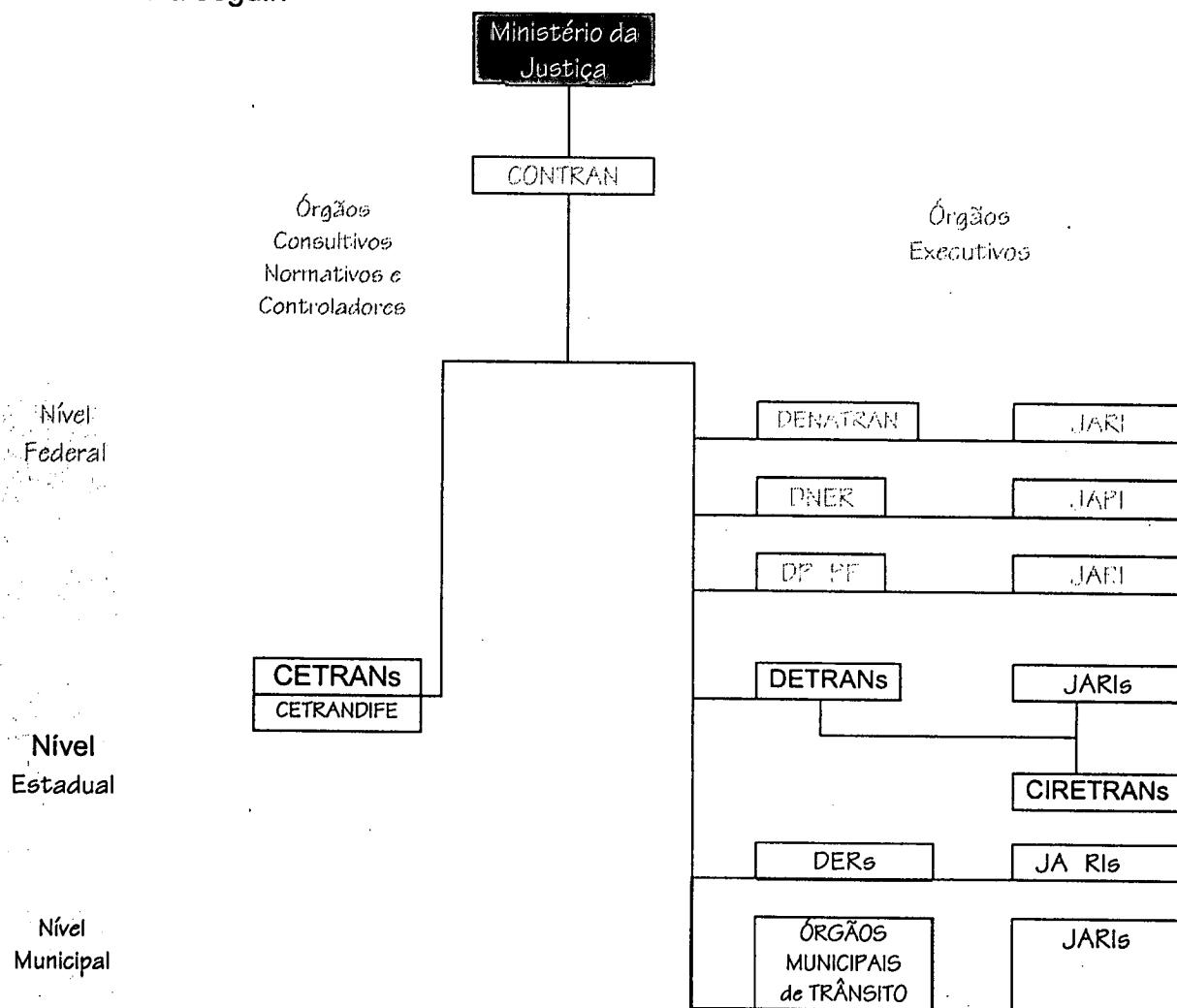
16/10

Não poderá haver critérios diferentes para cada um deles ou os efeitos deletérios superarão em muito os benefícios conseguidos. As ações, programas, regulamentos e normas tem que ser únicas em todo o território nacional.

Parece absurdo se fazer este alerta em tempos onde se fala em globalização, entretanto o que hoje ocorre em termos de trânsito é que muitos municípios, mesmo muitas vezes sem ter a atribuição legal, implantam sinalização, obstáculos e outros elementos sem qualquer obediência a parâmetros legais, e muitas vezes aumentando o risco que pretendem evitar.

Nosso país vem firmando acordos comerciais no MERCOSUL e a circulação de bens e mercadorias entre os países signatários deve ter regras claras e precisas, o papel dos municípios neste aspecto é fundamental para que não se criem barreiras que poderão representar problemas comerciais futuros.

Com o novo código o sistema nacional de trânsito se configura conforme é mostrado a seguir:



R



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

A handwritten signature in the top right corner.

O que
é
trânsito?

A handwritten signature at the bottom right.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

O que é trânsito?

O **trânsito** é o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos (circulação) diários que ocorrem em função das diferentes necessidades que as pessoas têm: trabalhar, de se educar, de se divertir, de cuidar da sua saúde, de retornar à residência e etc. Pesquisas de diversos institutos como IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, CET – Cia de Engenharia de Tráfego de São Paulo e outros, indicam que 65% dos deslocamentos ocorrem para Trabalho, 30 % para escola e os restantes 5% para as atividades de lazer.

O **trânsito** é portanto uma questão de interesse local e ninguém pode ter qualquer dúvida sobre isso, pois é ao Prefeito das cidades que as pessoas recorrem quando existem problemas de congestionamentos, circulação, segurança, fluidez, queda da qualidade de vida ou acidentes.

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei 9503/97, veio em substituição ao antigo Código Nacional de Trânsito que data de 1966, que quando foi criado era adequado a realidade urbana totalmente diferente da atual (frota de pouco mais de 1600.000 veículos, população eminentemente rural e municípios pequenos abrigando apenas 25% da população do Brasil, hoje o país conta com 32.000.000 de veículos e 78 % da população urbana).

O atual Código de Trânsito Brasileiro, tem como objetivos buscar por vários meios, mecanismos que proporcionem ao trânsito do Brasil significativas e necessárias mudanças, sobretudo em relação a preservação da vida (diminuição de acidentes, com elevado número de feridos e mortos), e do meio ambiente. Uma das inovações mais significativas foi, inquestionavelmente, a inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito, atribuindo-lhes competência para atuar nessa área atendendo aos interesses e peculiaridades locais.

O atual Código de Trânsito Brasileiro, apresenta um caráter municipalista e como tal permite aos municípios a Gestão do Trânsito no solo urbano.

O Trânsito precisa ser tratado de forma sistêmica, técnica, científica, programada, planejada, estruturada, com investimentos em recursos humanos e materiais compatíveis com a dimensão dos problemas urbanos, integrada com as Políticas de Transporte e Desenvolvimento Urbano.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

19/08

Deve ser assumido, não só de fato, mas de direito pelos Prefeitos, pois pela Gestão do Trânsito Urbano é possível gerir a cidade de forma completa, que só vive a partir dos deslocamentos das pessoas e mercadorias.

Desta forma a Municipalização do trânsito vem atribuir novas competências aos municípios, dentre elas a mais importante é a FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO no âmbito urbano ou seja, coibir principalmente as infrações de circulação, estacionamento e parada, carga e descarga.

A Municipalização do Trânsito, além de zelar pela qualidade de vida de seus munícipes na fiscalização da implantação de obras na via urbana, intervenções no sistema viário por parte de concessionárias e permissionárias, fiscalização da implantação dos pólos geradores de tráfego, monitoramento e fiscalização de produtos perigosos, permite a ordenação da circulação em função do desenvolvimento urbano.

Para que o município seja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito o mesmo deve atender à resolução n.º 106 do CONTRAN que está em conformidade com o § 2º do art. 24, § 1º do art. 1º, e o § único do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro-CTB, em síntese são exigidas estruturas mínimas que permitam o desenvolvimento das atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como dispor de Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI.

Só após o cumprimento dessas exigências o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, por intermédio do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, homologará e declarará a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, cabendo aos CETRANS – Conselhos Estaduais de Trânsito, após a homologação o acompanhamento do funcionamento dos órgãos ou entidades de trânsito e rodoviários municipais.

Por esta resolução os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais poderão celebrar convênios com os Estados delegando as atividades previstas no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

20/07/2018

Competências do Órgão Executivo Municipal de Trânsito



Competências do Órgão Executivo Municipal de Trânsito

De acordo com o Artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, são as seguintes as competências do órgão executivo municipal de trânsito:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XIII - 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



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Órgão ou Entidade Municipal de Trânsito para assumir a Gestão do Trânsito Urbano necessita criar uma estrutura organizacional com as seguintes características:

- ser calcada na amplitude da atuação que está sendo proposta no CTB;
- ser suficientemente ágil para se adaptar às mudanças necessárias à solução dos problemas mas não tão volátil que possa ser desestruturada;
- ter espaço para a capacitação e satisfação profissional de seus técnicos e do próprio órgão ou empresa por consequência;
- procurar estar sempre atualizado para produzir respostas rápidas aos problemas e suficientemente sólido para solucioná-los com responsabilidade e experiência;
- executar suas ações e estabelecer um relacionamento com os "clientes – cidadãos" baseado num Programa de Qualidade, definindo claramente a missão



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

23/08/2018

do órgão ou entidade de trânsito, sua visão, valores e a política de qualidade;

- ter orçamento próprio adequado às necessidades;
- conseguir gradativamente seu espaço dentro da estrutura da Prefeitura e do Sistema Nacional de Trânsito;
- e, finalmente, ganhar e manter o respeito dos municípios.

A organização de um órgão de trânsito pode, ou melhor, deve ter um enfoque de qualidade, deve ligar a gestão do Trânsito e do Transporte a um Sistema da Qualidade Estruturado.

O conceito de "Qualidade" é dinâmico e facilmente adaptável a qualquer programa de gerenciamento, seja na iniciativa privada ou nos órgãos públicos. Atualmente, tratar a qualidade de forma sistêmica é fundamental para o sucesso desses programas, já que:

"QUALIDADE É ATENDER OU EXCEDER AS EXPECTATIVAS IMPLÍCITAS OU EXPLÍCITAS DOS DIVERSOS CLIENTES".

Assim, criar um órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, com base nestas premissas, é começar da forma correta, buscando sempre atender as necessidades e expectativas dos "clientes – cidadãos".



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

**Integração
do Município de
Pirassununga no
Sistema Nacional
de Trânsito**



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Integração do Município de Pirassununga no Sistema Nacional de Trânsito

A Prefeitura de Pirassununga possui hoje um Setor de Trânsito que executa os serviços de sinalização viária, sem um acompanhamento do engenharia de tráfego, sendo as decisões tomadas por uma Comissão de Trânsito, integrada por pessoas estranhas ao executivo, o que contraria o Código de Trânsito Brasileiro.

Necessário se faz portanto a criação de um Orgão Executivo Municipal de Trânsito.

O fluxograma a seguir apresenta as etapas necessárias à integração do Município de Pirassununga no Sistema Nacional de Trânsito., é necessária a criação do mesmo através do modelo de lei em anexo, de acordo com as necessidades em função da população, frota, sistema viário e disponibilidade de recursos.

As alternativas que se apresentam são a de um órgão da administração direta (uma diretoria), que entretanto deve ter ser acompanhada da criação de um fundo para a gestão das verbas, que devem ser aplicadas exclusivamente no trânsito, conforme preceitua o Código, um exemplo desta alternativa é o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. A segunda alternativa é a de uma autarquia, que representa uma maior independência do poder central, entretanto mantém o vínculo orçamentário com o executivo o que dificulta as ações do orgão, um exemplo desta alternativa é o DER-SP Departamento de Estrada de Rodagem. A Ultima alternativa é a de uma empresa pública que possui maior autonomia como por exemplo a CETESB.

O modelo proposto é o de uma empresa pública municipal, o que permite uma gestão mais ágil, permitindo a rápida tomada de decisões e a correta aplicação dos recursos.

Esta empresa deve ter uma estrutura mínima para seu início de operações sendo fundamental que se iniciem as ações de fiscalização e de controle de autuações que devem ser assumidas pelo corpo próprio. Esta estrutura inicial deve ser objeto de uma maior detalhamento em uma análise futura, sendo inicialmente propostas tres diretorias :



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

- administrativa financeira
- operações e transportes
- planejamento, projetos e sinalização

O município deverá se utilizar de seu Convênio com a Polícia Militar do Interior, credenciando os seus policiais.

A constituição do Corpo de Agentes Municipais poderá ocorrer com o treinamento e com o credenciamento de pelo menos 20 (vinte) agentes para o exercício da Fiscalização, Operação e Monitoramento da Circulação, Estacionamento, Parada, Carga e Descarga, Excesso de Dimensões e Peso de Veículos. Todos os agentes civis e militares credenciados deverão ser submetidos a cursos e treinamento básico em Fiscalização, Operação e Monitoramento de Trânsito, além de Relações Humanas, Meio Ambiente e Cidadania, como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto aos serviços de Gerenciamento dos Estacionamentos Rotativos (zona azul), Terminal Rodoviário e Projetos de Área, é recomendável pelo custo inicial em sinalização (horizontal e vertical), projetos, implantação e monitoramento que os mesmos sejam terceirizados, sendo repassado à municipalidade parte dos recursos obtidos.

Atividades Básicas da Engenharia

A nível Global

- Políticas de atuação: estacionamento, segurança, carga, fiscalização, etc.
- Programas abrangentes: orientação, carga, Tc
- Pesquisas abrangentes

A Nível Regional

- Planejamento
- Projeto
- Sinalização
- Operação
- Fiscalização
- Monitoramento



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

07/07/2014

Função Institucional das Competências Operação e Fiscalização do Trânsito e Transporte

Atividades Básicas Administrativas e Financeiras

- Administração de Multas, Taxas, Etc.
- Financeiro
- infra-estrutura
- Recursos Humanos
- Suprimentos
- Informática
- Materiais

Atividades Básicas de Educação de Trânsito

- Planejamento e Projeto Geral de Educação
- Sistema de Comunicação com o "Cliente-Cidadão"

Atividades Educacionais

- Implantação
- Operação
- Monitoramento
- Sistema De Comunicação Com O "Cliente-Cidadão"

Viabilidade Técnica e Econômica

O sistema de gerenciamento de multas será possível com o estabelecimento de Convênio com a Prodesp, prevendo a utilização do Cadastro de Veículos do Estado de São Paulo e futuramente a integração à nível nacional através do sistema de compensação de multas, que está em fase de implantação e coordenação do DENATRAN/RENAVAM – Departamento Nacional de Trânsito e Registro Nacional de Veículos Automotores.

A arrecadação estimada de multas de Circulação, Estacionamento, Parada e Carga/Descarga, para o município de Pirassununga, é de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) mensais, considerada frota de 35.000 (trinta e cinco mil) veículos além dos que atravessam o município.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

O município ainda estará economizando custos relativos à mobilização de internações hospitalares, médicos, polícia e danos materiais, cujos valores não são passíveis de mensuração em valor de forma exata e direta, mas com certeza com melhoria da qualidade de vida dos municípios, através da redução de acidentes com vítimas em até 30 %, fato que tem ocorrido nos municípios após a implantação da municipalização do trânsito.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Municipalização do trânsito como fator de segurança e qualidade de vida

Porque Municipalizar é um fator de segurança

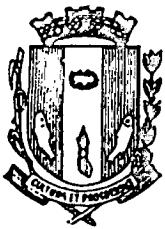
A Constituição da República Federativa do Brasil, aprovada em 1988, alterou significativamente a distribuição das arrecadações entre os níveis de jurisdição federal, estadual e municipal, redefinindo também algumas atribuições. A gestão do trânsito entretanto permanece sob a responsabilidade dos governos estaduais, conforme definido pela Lei nº 5.108 de 21/9/66, que instituiu o *Código Nacional de Trânsito*, e que foi regulamentada pelo Decreto nº 62.127 de 16/01/68, que instituiu o *Regulamento do Código Nacional de Trânsito*, e que estabelecem o Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos federais e estaduais de trânsito. Este sistema vigorou até 22 de janeiro de 1998 com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro.

O problema não está entretanto como à primeira vista possa parecer numa modificação de enfoque criada pela aprovação da Constituição e não acompanhada pela atualização do Código de Trânsito. O crescimento das cidades fez com que a dificuldade na administração dos problemas de trânsito pelos governos estaduais também crescesse, as equipes técnicas envolvidas entre as instâncias estaduais e municipais respondem a diferentes chefias e as decisões não acompanham a velocidade exigida pelo dinamismo do problema trânsito. Estes fatores começaram a ser sentidos antes da aprovação da Constituição e o Brasil já contava com experiências positivas neste setor.

A experiência pioneira da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de São Paulo, que através de convênio com o DETRAN - São Paulo passou a gerenciar o trânsito no Município de São Paulo em 1977, é o exemplo mais bem sucedido de gestão municipal de trânsito no Brasil e foi depois expandido para outros municípios no Brasil como Porto Alegre, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, e no estado de São Paulo há experiências bem sucedidas em Santos, Campinas, Jundiaí, e em diversos municípios na Grande São Paulo.

O principal fator é a proximidade do cidadão ao centro de decisões do poder que pode assim, com muito maior eficácia atender a comunidade, detectar a existência de falhas no sistema e mais rapidamente corrigi-las, otimizar o aproveitamento de recursos do município para a solução dos problemas, que na sua maior parte não dizem respeito somente a trânsito.

Embora a iteração comunidade-administração municipal seja fator fundamental de sucesso da gestão municipalizada, também deve ser ressaltada a importância que o maior conhecimento dos problemas específicos de cada local da cidade é muito maior em se tratando de técnicos do próprio município, problemas estes que aparentemente não possuem qualquer correlação com o trânsito e principalmente com segurança de trânsito, mas que são determinantes para a solução de problemas, tais como a existência de feira livre em um determinado dia da semana em uma determinada via, que cria um problema de travessia não comum em um ponto de uma avenida próxima e ali gera atropelamentos, a incidência de insolação em uma determinada posição de um acidente ou na lente de um semáforo e que torna crítica a visibilidade nestes pontos.



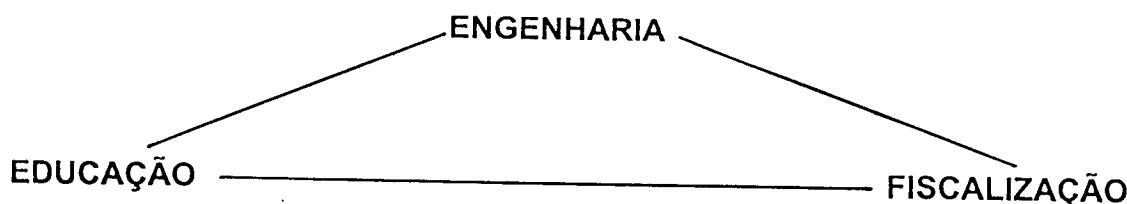
PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

30/
X

São fatores que podem ser detectados de forma muito mais rápida por um técnico local e solucionados portanto com muito mais rapidez se comparados com a passagem eventual de um especialista que tem sob sua jurisdição vários municípios em todo o estado.

Segurança, entretanto, não se obtém somente com a providência de municipalizar, mas com o acompanhamento técnico especializado e com o desenvolvimento de programas lastreados no tripé básico em que se alicerça a segurança de trânsito:



Sem um trabalho de educação junto à comunidade (escolas, empresas, centros comunitários) todo o investimento em sinalização e engenharia terá sua eficácia reduzida pois o cidadão comum (não motorista) desconhece o que está sendo colocado na via para sua segurança e não se utilizará adequadamente destes equipamentos. Também a eficácia do trabalho junto as crianças mostra excelentes resultados quando estas começam a criticar e exigir posturas corretas dos pais e parentes motoristas.

A administração do trânsito sem a utilização de conhecimentos técnicos da engenharia de tráfego pode trazer resultados opostos à segurança, ou seja aumentar a insegurança. São inúmeras as "curvas da morte" que conhecemos nas estradas e avenidas brasileiras, culpar o motorista para nós gestores de trânsito é muito prático e nos alivia o problema imediato, visto que muitas vezes o culpado(vítima) não poderá mais se defender, mas será que em uma análise nossa, enquanto técnicos ele seria efetivamente o culpado, ou será se que se tivéssemos sinalizado o local, corrigido a drenagem e a sobrelevação ele embora imprudente, estaria vivo?

Finalmente, como em qualquer outro setor de atividade humana, o respeito a regras e regulamentos somente se dá mediante fiscalização e fiscalização rigorosa. Nenhum país que alterou a sua curva de crescimento no número de vítimas no trânsito o fez sem a adoção de um sistema de fiscalização eficaz. Também neste aspecto o pioneirismo da municipalização da ação fiscalizadora coube ao Município de São Paulo e os resultados na redução de acidentes são indiscutíveis.

Durante muito tempo trânsito no Brasil era, culturalmente, assunto de polícia, e hoje a idéia de que somente um trabalho altamente especializado pode modificar os assustadores índices de acidentes do país parece começar a se disseminar.

A ação precisa e imediata que o poder municipal pode ter nos problemas de trânsito salva vidas, e a segurança é obtida pela aplicação combinada e complementar das ações nas três áreas (educação, engenharia e fiscalização) já citadas.

Porque segurança no trânsito é qualidade de vida

O sistema nacional de saúde, em que pesem as muitas dificuldades, vem obtendo significativos resultados na erradicação de moléstias como a varíola, a paralisia infantil, a meningite, entre outras, entretanto vem acumulando custos e saturação dos leitos hospitalares pela ocupação destes por vítimas de uma moléstia que se não poderemos erradicar, pelo menos temos o dever de controlar, os acidentes de trânsito.

O tratamento que os profissionais da área médica poderiam oferecer a vítimas de outras causas de internação seria substancialmente melhor se os centros cirúrgicos e as unidades de emergência não tivessem que receber tantas vítimas de acidentes, cujo tratamento demanda um esforço



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

3/6

muito maior e um consumo de materiais e insumos demasiadamente grande. Se atentarmos para o fato que o acidente que o trabalhador sofre no trânsito ao ir ou voltar ao seu trabalho é computado como acidente de trabalho, o número de vagas hospitalares ocupadas por esta causa é estarrecedor! Neste aspecto em particular, a não municipalização deixa para o município somente a consequência, ou seja a saturação hospitalar.

Acidente zero é utopia, porém o controle do trânsito pode reduzir acidentes e fazer com que os profissionais de saúde tenham condições de efetivamente dispensar à população um atendimento mais completo e realmente desenvolver estratégias de saúde pública e não eternamente atender emergências, e isto evidentemente é melhorar a qualidade de vida

Relação de proximidade entre os usuários e o poder regulador

Tecnicamente a questão "Trânsito" está intrinsecamente ligada às características urbanas de uma cidade, sendo, junto com os equipamentos e instalações de infra-estrutura, diretamente influenciada pelo grande adensamento populacional ocorrido no país nos anos 70 e consequente concentração imobiliária e serviços/comércio em regiões espacialmente restritas, sem que fossem tomadas providências de adequação. O alto índice de verticalização das edificações é a principal causa do aumento de densidade populacional em um espaço constante ao longo do tempo.

Percebe-se, hoje, que, salvo cidades de origem e crescimento planejados, as grandes cidades de um modo geral e especificamente no Brasil padecem de espaço **suficiente e seguro** que garantam o direito de ir e vir dos cidadãos.

Na realidade ambos os adjetivos são causa e efeito do problema que se apresenta:

divisão de espaço comum = competição por espaço

Porém, a questão "Trânsito" transcende o paradigma acima ao constatarmos que a competição por espaço não ocorre em um ambiente de características físicas e sócio-econômicas imutáveis, introduzindo assim aspectos comportamentais em uma análise que, de início, se nos apresentava essencialmente técnica.

Observando-se a relação acima, verificamos que o termo referente à divisão de espaço comum relaciona-se às atividades de engenharia e de gestão urbana e o referente à competição por espaço às de educação, em seus mais variados níveis.

Das três atividades a gestão urbana é responsável pela multidisciplinaridade existente na questão "Trânsito", considerando-se conter em seu escopo o planejamento urbano, a fiscalização, o policiamento, as finanças e a administração pública, ao passo que as demais são, no caso, essencialmente específicas.

Contudo, é fato que a questão "Trânsito" não pode ser enfocada sob uma ótica que não seja a das três atividades em conjunto, sob o risco de transformar-se em uma atuação localizada e com período de curta duração.

A responsabilidade pelas atividades de engenharia e de gestão urbana é hoje, na maioria dos municípios, compartilhada entre o poder municipal e os órgãos responsáveis pelo trânsito, exceto embora existam vários municípios de porte considerável que, a partir de convênios, estão exercendo todas as atribuições pertinentes à questão "Trânsito".

O que se observou, após cada uma das, por assim dizer, municipalizações da gestão do sistema de trânsito foi um sensível aumento da qualidade e diversificação do serviço prestado, mensurável através de redução de acidentes, agilização da atividade de arrecadação e encaminhamento da receita à aplicação efetiva em operações relativas a trânsito, programas de educação sobre trânsito e outros.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

3/4
1/5

A par de toda vantagem técnica e social alcançada com o modelo municipal de gestão do sistema de trânsito, o principal argumento foi a maior proximidade entre o usuário e o órgão público que pode, com maior eficácia atender às necessidades da comunidade, detectar existência de falhas operacionais no sistema, corrigindo-as instantaneamente, e otimizar a utilização de recursos para a solução de problemas, que muitas vezes não são apenas relacionados a trânsito.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Mayor of Pirassununga.

O Código de Trânsito Brasileiro

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Mayor of Pirassununga.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

30/11/2011

O Código de Trânsito Brasileiro

A Lei nº 95903 de 23 de setembro 1997 que instituiu o código de trânsito brasileiro modificou substancialmente o quadro vigente a nível legal e traz em seu bojo diversas alterações em relação à situação vigente, deve colaborar para a melhoria das atuais condições de gestão do trânsito no país, porém é importante se fazer algumas reflexões sobre as soluções nele propostas e que foram apontadas como o grande apanágio que irá instantaneamente solucionar todos os problemas que ainda enfrentamos.

Introduzir maior rigor nas penalidades, eliminar maus motoristas, quem pode ser contra? Deve-se aqui ter o cuidado de, antes de execrarmos o atual Código Nacional de Trânsito e finalmente o responsabilizarmos pela atual situação, buscarmos o conhecimento da questão no mestre Ruy Barbosa “*a Lei toda ela é boa, em havendo no executor a moral, a decência e a justiça que não houve no legislador*”.

O aumento desmesurado das penas irá única e exclusivamente incentivar a corrupção e a desproporcionalidade na tipificação de infrações irá apenas contribuir para mascarar de terrível um diploma legal que tem grandes méritos com relação a sua modernidade.

E um de seus grandes méritos, se não o seu maior mérito é justamente o de municipalizar o trânsito, ou seja, **a partir de sua promulgação, passam os municípios brasileiros a ser responsáveis pela gestão do trânsito dentro de seus limites territoriais**. Este fato é a concretização de todo um trabalho que a mais de cinco anos vem sendo desenvolvido por autoridades municipais, deputados e senadores, além de especialistas na área para se conseguir exatamente isto, a municipalização.

O momento porém, ao mesmo tempo que de alegria é um momento de cuidado, o respeito a normas e leis deve ser extremo, e principalmente legislar sobre trânsito deve ser atribuição exclusivamente federal.

Não se deve tirar o mérito das cidades que nos seus limites territoriais obrigaram o uso do cinto, mas ao mesmo tempo como pode o motorista que sai da divisa com o Uruguai, no extremo sul e vai entregar uma carga em Belém do Pará conhecer as *leis municipais de trânsito* de todas as cidades que ele irá cruzar?

As leis devem ser nacionais e o crescimento da importância das autoridades municipais na gestão do trânsito deve ser utilizado para exigir do CONTRAN ou do Congresso Nacional a mais ágil atualização das normas e leis e não serem criadas, sob nenhuma hipótese legislações paralelas municipais.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

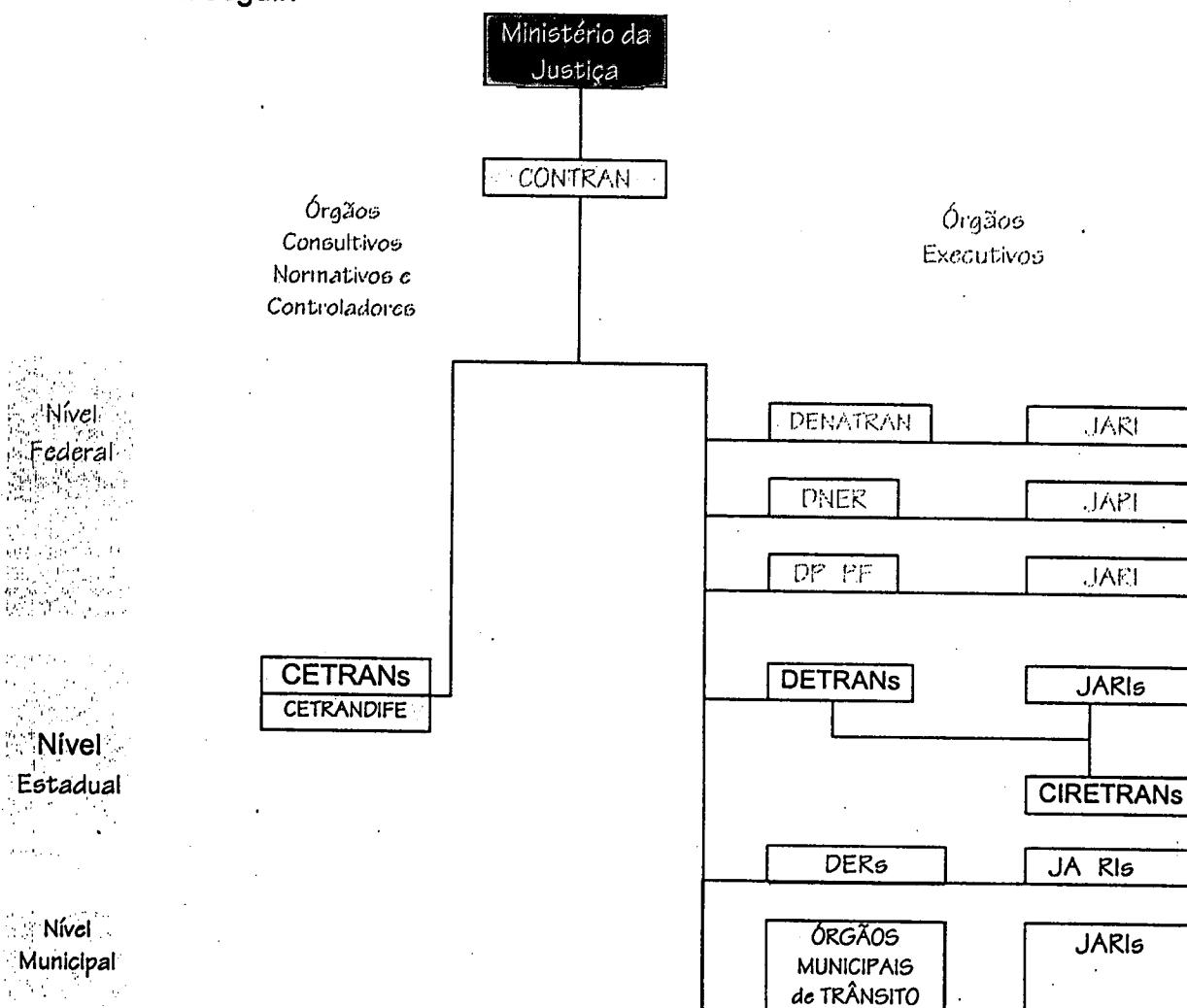
35/10

Não poderá haver critérios diferentes para cada um deles ou os efeitos deletérios superarão em muito os benefícios conseguidos. As ações, programas, regulamentos e normas tem que ser únicas em todo o território nacional.

Parece absurdo se fazer este alerta em tempos onde se fala em globalização, entretanto o que hoje ocorre em termos de trânsito é que muitos municípios, mesmo muitas vezes sem ter a atribuição legal, implantam sinalização, obstáculos e outros elementos sem qualquer obediência a parâmetros legais, e muitas vezes aumentando o risco que pretendem evitar.

Nosso país vem firmando acordos comerciais no MERCOSUL e a circulação de bens e mercadorias entre os países signatários deve ter regras claras e precisas, o papel dos municípios neste aspecto é fundamental para que não se criem barreiras que poderão representar problemas comerciais futuros.

Com o novo código o sistema nacional de trânsito se configura conforme é mostrado a seguir:





PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

30/10

O que
é
trânsito?

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J' or 'Ja'.



37/1

O que é trânsito?

O trânsito é o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos (circulação) diários que ocorrem em função das diferentes necessidades que as pessoas têm: trabalhar, de se educar, de se divertir, de cuidar da sua saúde, de retornar à residência e etc. Pesquisas de diversos institutos como IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas, CET – Cia de Engenharia de Tráfego de São Paulo e outros, indicam que 65% dos deslocamentos ocorrem para Trabalho, 30 % para escola e os restantes 5% para as atividades de lazer.

O trânsito é portanto uma questão de interesse local e ninguém pode ter qualquer dúvida sobre isso, pois é ao Prefeito das cidades que as pessoas recorrem quando existem problemas de congestionamentos, circulação, segurança, fluidez, queda da qualidade de vida ou acidentes.

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei 9503/97, veio em substituição ao antigo Código Nacional de Trânsito que data de 1966, que quando foi criado era adequado a realidade urbana totalmente diferente da atual (frota de pouco mais de 1600.000 veículos, população eminentemente rural e municípios pequenos abrigando apenas 25% da população do Brasil, hoje o país conta com 32.000.000 de veículos e 78 % da população urbana).

O atual Código de Trânsito Brasileiro, tem como objetivos buscar por vários meios, mecanismos que proporcionem ao trânsito do Brasil significativas e necessárias mudanças, sobretudo em relação a preservação da vida (diminuição de acidentes, com elevado número de feridos e mortos), e do meio ambiente. Uma das inovações mais significativas foi, inquestionavelmente, a inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito, atribuindo-lhes competência para atuar nessa área atendendo aos interesses e peculiaridades locais.

O atual Código de Trânsito Brasileiro, apresenta um caráter municipalista e como tal permite aos municípios a Gestão do Trânsito no solo urbano.

O Trânsito precisa ser tratado de forma sistemática, técnica, científica, programada, planejada, estruturada, com investimentos em recursos humanos e materiais compatíveis com a dimensão dos problemas urbanos, integrada com as Políticas de Transporte e Desenvolvimento Urbano.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

3/10

Deve ser assumido, não só de fato, mas de direito pelos Prefeitos, pois pela Gestão do Trânsito Urbano é possível gerir a cidade de forma completa, que só vive a partir dos deslocamentos das pessoas e mercadorias.

Desta forma a Municipalização do trânsito vem atribuir novas competências aos municípios, dentre elas a mais importante é a FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO no âmbito urbano ou seja, coibir principalmente as infrações de circulação, estacionamento e parada, carga e descarga.

A Municipalização do Trânsito, além de zelar pela qualidade de vida de seus munícipes na fiscalização da implantação de obras na via urbana, intervenções no sistema viário por parte de concessionárias e permissionárias, fiscalização da implantação dos pólos geradores de tráfego, monitoramento e fiscalização de produtos perigosos, permite a ordenação da circulação em função do desenvolvimento urbano.

Para que o município seja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito o mesmo deve atender à resolução n.º 106 do CONTRAN que está em conformidade com o § 2º do art. 24, § 1º do art. 1º, e o § único do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro-CTB, em síntese são exigidas estruturas mínimas que permitam o desenvolvimento das atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como dispor de Junta Administrativa de Recurso de Infrações - JARI.

Só após o cumprimento dessas exigências o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, por intermédio do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, homologará e declarará a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, cabendo aos CETRANS – Conselhos Estaduais de Trânsito, após a homologação o acompanhamento do funcionamento dos órgãos ou entidades de trânsito e rodoviários municipais.

Por esta resolução os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais poderão celebrar convênios com os Estados delegando as atividades previstas no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

19
/V

Competências do Órgão Executivo Municipal de Trânsito



Competências do Órgão Executivo Municipal de Trânsito

De acordo com o Artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, são as seguintes as competências do órgão executivo municipal de trânsito:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
- XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
- XIII - 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



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Órgão ou Entidade Municipal de Trânsito para assumir a Gestão do Trânsito Urbano necessita criar uma estrutura organizacional com as seguintes características:

- ser calcada na amplitude da atuação que está sendo proposta no CTB;
- ser suficientemente ágil para se adaptar às mudanças necessárias à solução dos problemas mas não tão volátil que possa ser desestruturada;
- ter espaço para a capacitação e satisfação profissional de seus técnicos e do próprio órgão ou empresa por consequência;
- procurar estar sempre atualizado para produzir respostas rápidas aos problemas e suficientemente sólido para solucioná-los com responsabilidade e experiência;
- executar suas ações e estabelecer um relacionamento com os "clientes – cidadãos" baseado num Programa de Qualidade, definindo claramente a missão



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

[Handwritten signature]

do órgão ou entidade de trânsito, sua visão, valores e a política de qualidade;

- ter orçamento próprio adequado às necessidades;
- conseguir gradativamente seu espaço dentro da estrutura da Prefeitura e do Sistema Nacional de Trânsito;
- e, finalmente, ganhar e manter o respeito dos municípios.

A organização de um órgão de trânsito pode, ou melhor, deve ter um enfoque de qualidade, deve ligar a gestão do Trânsito e do Transporte a um Sistema da Qualidade Estruturado.

O conceito de "Qualidade" é dinâmico e facilmente adaptável a qualquer programa de gerenciamento, seja na iniciativa privada ou nos órgãos públicos. Atualmente, tratar a qualidade de forma sistêmica é fundamental para o sucesso desses programas, já que:

"QUALIDADE É ATENDER OU EXCEDER AS EXPECTATIVAS IMPLÍCITAS OU EXPLÍCITAS DOS DIVERSOS CLIENTES".

Assim, criar um órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, com base nestas premissas, é começar da forma correta, buscando sempre atender as necessidades e expectativas dos "clientes – cidadãos".

[Handwritten signature]



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

43
F

**Integração
do Município de
Pirassununga no
Sistema Nacional
de Trânsito**

R



Integração do Município de Pirassununga no Sistema Nacional de Trânsito

A Prefeitura de Pirassununga possui hoje um Setor de Trânsito que executa os serviços de sinalização viária, sem um acompanhamento do engenharia de tráfego, sendo as decisões tomadas por uma Comissão de Trânsito, integrada por pessoas estranhas ao executivo, o que contraria o Código de Trânsito Brasileiro.

Necessário se faz portanto a criação de um Orgão Executivo Municipal de Trânsito.

O fluxograma a seguir apresenta as etapas necessárias à integração do Município de Pirassununga no Sistema Nacional de Trânsito., é necessária a criação do mesmo através do modelo de lei em anexo, de acordo com as necessidades em função da população, frota, sistema viário e disponibilidade de recursos.

As alternativas que se apresentam são a de um órgão da administração direta (uma diretoria), que entretanto deve ter ser acompanhada da criação de um fundo para a gestão das verbas, que devem ser aplicadas exclusivamente no trânsito, conforme preceitua o Código, um exemplo desta alternativa é o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. A segunda alternativa é a de uma autarquia, que representa uma maior independência do poder central, entretanto mantém o vínculo orçamentário com o executivo o que dificulta as ações do orgão, um exemplo desta alternativa é o DER-SP Departamento de Estrada de Rodagem. A Ultima alternativa é a de uma empresa pública que possui maior autonomia como por exemplo a CETESB.

O modelo proposto é o de uma empresa pública municipal, o que permite uma gestão mais ágil, permitindo a rápida tomada de decisões e a correta aplicação dos recursos.

Esta empresa deve ter uma estrutura mínima para seu início de operações sendo fundamental que se iniciem as ações de fiscalização e de controle de autuações que devem ser assumidas pelo corpo próprio. Esta estrutura inicial deve ser objeto de uma maior detalhamento em uma análise futura, sendo inicialmente propostas tres diretorias :



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

4/5/2018

- administrativa financeira
- operações e transportes
- planejamento, projetos e sinalização

O município deverá se utilizar de seu Convênio com a Polícia Militar do Interior, credenciando os seus policiais.

A constituição do Corpo de Agentes Municipais poderá ocorrer com o treinamento e com o credenciamento de pelo menos 20 (vinte) agentes para o exercício da Fiscalização, Operação e Monitoramento da Circulação, Estacionamento, Parada, Carga e Descarga, Excesso de Dimensões e Peso de Veículos. Todos os agentes civis e militares credenciados deverão ser submetidos a cursos e treinamento básico em Fiscalização, Operação e Monitoramento de Trânsito, além de Relações Humanas, Meio Ambiente e Cidadania, como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto aos serviços de Gerenciamento dos Estacionamentos Rotativos (zona azul), Terminal Rodoviário e Projetos de Área, é recomendável pelo custo inicial em sinalização (horizontal e vertical), projetos, implantação e monitoramento que os mesmos sejam terceirizados, sendo repassado à municipalidade parte dos recursos obtidos.

Atividades Básicas da Engenharia

A nível Global

- Políticas de atuação: estacionamento, segurança, carga, fiscalização, etc.
- Programas abrangentes: orientação, carga, Tc
- Pesquisas abrangentes

A Nível Regional

- Planejamento
- Projeto
- Sinalização
- Operação
- Fiscalização
- Monitoramento



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

Função Institucional das Competências Operação e Fiscalização do Trânsito e Transporte

Atividades Básicas Administrativas e Financeiras

- Administração de Multas, Taxas, Etc.
- Financeiro
- infra-estrutura
- Recursos Humanos
- Suprimentos
- Informática
- Materiais

Atividades Básicas de Educação de Trânsito

- Planejamento e Projeto Geral de Educação
- Sistema de Comunicação com o "Cliente-Cidadão"

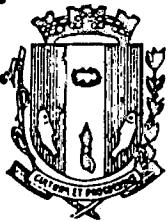
Atividades Educacionais

- Implantação
- Operação
- Monitoramento
- Sistema De Comunicação Com O "Cliente-Cidadão"

Viabilidade Técnica e Econômica

O sistema de gerenciamento de multas será possível com o estabelecimento de Convênio com a Prodesp, prevendo a utilização do Cadastro de Veículos do Estado de São Paulo e futuramente a integração à nível nacional através do sistema de compensação de multas, que está em fase de implantação e coordenação do DENATRAN/RENAVAM – Departamento Nacional de Trânsito e Registro Nacional de Veículos Automotores.

A arrecadação estimada de multas de Circulação, Estacionamento, Parada e Carga/Descarga, para o município de Pirassununga, é de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) mensais, considerada frota de 35.000 (trinta e cinco mil) veículos além dos que atravessam o município.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO

4/2/19

O município ainda estará economizando custos relativos à mobilização de internações hospitalares, médicos, polícia e danos materiais, cujos valores não são passíveis de mensuração em valor de forma exata e direta, mas com certeza com melhoria da qualidade de vida dos municípios, através da redução de acidentes com vítimas em até 30 %, fato que tem ocorrido nos municípios após a implantação da municipalização do trânsito.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. P." or "José P.".

EDITORAS **NDJ** LTDA.

NOVA DIMENSÃO JURÍDICA

telefax: (11) 223-8655 e DDG: 0800-558655 - fax: (11) 223-0246
R. Cons. Crispiniano, 344 - 4^º e 5^º ands. - 01037-908 - São Paulo/SP
e-mail: ndj@ndj.com.br - ndj@ibm.net - internet: www.ndj.com.br
C.G.C. 54.102.785/0001-32 Insc. Est: 111.205.151.119

BDJM

Boletim de Direito
Municipal

BDA

Boletim de Direito
Administrativo

BLC

Boletim de Licitações
e Contratos

data:

15/6/2000



n / fax nº (11) 223-0246

para: CM. PIRASSUNUNGA - SP

a/c: SR. ACÁCIO DOS SANTOS JR. - DIR.-GERAL

de: CONSULTORIA NDJ

ref.: CONSULTA 2483

(nº de páginas incluindo esta)

03

s / fax nº: (019) 5614-1111

transmitido por: Alvani

— Em caso de problema com a transmissão desta mensagem, ligue DDG 0800-558655 —

CONSULTA/2483/2000/J/C/ss

INTERESSADA: CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA – SP
At.: Sr. Acácio dos Santos Júnior – Diretoria-Geral

Consulta-nos a Câmara Municipal de Pirassununga – SP, conforme o ofício de 13/6/2000.

A orientação da Conselheira NDJ é no seguinte sentido:

Município – Projeto de lei – Criação de Companhia de Trânsito – Iniciativa do Prefeito – Constitucionalidade

Objetivamente, temos que a instalação de Companhia de Trânsito Municipal é de competência pública, consoante o disposto no art. 6º, § 1º, inc. II, alínea “b”, da CF/88.

A própria Lei Orgânica Municipal, diploma que prevê as atribuições e competências do Prefeito, esclarece a questão, já que é o Prefeito, respectivamente, a iniciativa de projeto de lei e a competência Organizacional, e dispor sobre a organização.

Assentado esse ponto, temos também respaldo no disposto do art. 24º, § 1º, da Lei nº 9.503/97 (Código Nacional de Trânsito), que autoriza o Executivo a integrar o sistema de Trânsito.

Portanto, resta concluir que a) a iniciativa do projeto de lei em epígrafe é do Prefeito, pois trata-se de serviço público, conforme o disposto no art. 6º, § 1º, inc. II, alínea “b”, da CF/88, afora os dispositivos previstos na Lei Orgânica Municipal;

b) o Código de Trânsito, por sua vez, a dispor sobre a matéria de que trata.

Porém, como já alertado, o projeto de lei não teve antecedência orçamentária, ou seja, diretrizes orçamentárias e, na lei de planejamento, a criação de uma companhia de trânsito, tudo de acordo com as exigências dos arts. 4º e 11, da Lei Orgânica Municipal.

A nosso ver, reside aí a constitucionalidade do projeto de lei, ou seja, a falta de previsão orçamentária, quanto ao objeto que cuida a iniciativa do Prefeito, notadamente quanto às previsões do arts. 4º e 11, que indicam a utilização de recursos orçamentárias, sem que elas tenham sido anteriormente dotadas pelas leis previstas.

Afora isto, registre-se ainda, que o projeto de lei prevê, em seu art. 7º, § 1º, a criação e a contratação de empregados públicos para os cargos na companhia, sem que atente para o previsto no art. 124, parágrafo único, da LOM c/c art. 169, § 1º, inc. I, da CF/88 (vale dizer, falta previsão orçamentária para regular o expediente).

a iniciativa de projeto de lei que vise à criação e à organização da Companhia de Trânsito é do Prefeito, pois trata-se de dispor sobre serviço público, conforme o disposto no art. 6º, § 1º, inc. II, alínea “b”, da CF/88.

Lei Orgânica Municipal, diploma que prevê as atribuições e competências do Prefeito, em seu art. 54, incs. V e VIII, que cabe ao Poder Legislativo, na forma e nos casos previstos na Lei Orgânica Municipal, e o funcionamento da Administração Municipal.

Assentado esse ponto, temos também respaldo no disposto do art. 24º, § 1º, da Lei nº 9.503/97 (Código Nacional de Trânsito), que autoriza o Executivo a integrar o sistema de trânsito municipal àqueloutro Sistema Nacional de Trânsito.

Portanto, resta concluir que a iniciativa de projeto de lei em epígrafe é do Prefeito, pois trata-se de serviço público, conforme o disposto no art. 6º, § 1º, inc. II, alínea “b”, da CF/88, afora os dispositivos previstos na Lei Orgânica Municipal;

Lei Orgânica Municipal, diploma que prevê as atribuições e competências do Prefeito, em seu art. 54, incs. V e VIII, que cabe ao Poder Legislativo, na forma e nos casos previstos na Lei Orgânica Municipal, a criação de uma companhia de trânsito, tudo de acordo com as exigências dos arts. 4º e 11, da CF/88.

Porém, como já alertado, o projeto de lei não teve antecedência orçamentária, ou seja, diretrizes orçamentárias e, na lei de planejamento, a criação de uma companhia de trânsito, tudo de acordo com as exigências dos arts. 4º e 11, da CF/88.

A nosso ver, reside aí a constitucionalidade do projeto de lei, ou seja, a falta de previsão orçamentária, quanto ao objeto que cuida a iniciativa do Prefeito, notadamente quanto às previsões do arts. 4º e 11, que indicam a utilização de recursos orçamentárias, sem que elas tenham sido anteriormente dotadas pelas leis previstas.

Afora isto, registre-se ainda, que o projeto de lei prevê, em seu art. 7º, § 1º, a criação e a contratação de empregados públicos para os cargos na companhia, sem que atente para o previsto no art. 124, parágrafo único, da LOM c/c art. 169, § 1º, inc. I, da CF/88 (vale dizer, falta previsão orçamentária para regular o expediente).

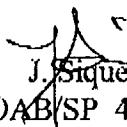
EDITORADJ LTDA.
NOVA DIREITADJ MUNICIPAL

Por fim, diga-se, ainda no sentido de atentar-se para o previsto no art. 42 da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que veda ao titular de Poder, nos últimos quatro trimestres (maio a dezembro), contrair obrigações de despesa que não possa ser cumprida integralmente dentro desse mesmo mandato. Caso existam parcelas a serem pagas no exercício seguinte, deve haver a correspondente disponibilidade de caixa.

Diante de todo o exposto, estamos inclinados a admitir que a iniciativa do projeto de lei cabe ao Prefeito, no entanto, entendemos que ele é inconstitucional, pelas razões expostas.

São Paulo, 15 de junho de 2000.

Elaboração:


J. Siqueira
OAB/SP 45.508

Aprovação da Consultoria NDJ



Cerdônio Quadros
OAB/SP 40.808



Rio de Janeiro, 27 de julho de 2000.

Exmº. Sr.
Presidente da
Câmara Municipal de
PIRASSUNUNGA - SP

Senhor Presidente,

Em resposta ao Ofício, s/nº, datado de 06 de junho último, remetemos-lhe, em anexo, o Parecer nº 0939/00, que atende à consulta formulada pelo Sr. Acácio dos Santos Júnior, Diretor Geral dessa Entidade,

Esclarecemos que a excepcional demora no atendimento foi motivada por momentâneos problemas técnicos, pelos quais solicitamos suas escusas.

Na oportunidade, aproveitamos para apresentar-lhe nossos protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,



Rachel Farhi
Consultora Jurídica

EAE/cs.

PARECER

Nº Parecer: 0939/00

Interessada: Câmara Municipal de Pirassununga - SP



- Ação Municipal. Sistema Nacional de Trânsito. Competência municipal. Poder de Polícia de Trânsito. Projeto de Lei Complementar. Criação de empresa pública. Delegação. Impossibilidade.

CONSULTA:

O Sr. Acácio dos Santos Junior, Diretor Geral da Câmara Municipal de Pirassununga, SP, encaminha o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego, empresa pública municipal, solicitando pronunciamento deste Instituto.

Informa o consultante que a propositura de criação da empresa pública não se encontra prevista no plano plurianual, na lei de diretrizes orçamentárias e nem na lei do orçamento anual.

RESPOSTA:

Uma inovação trazida pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23/09/97) foi a atribuição do poder de polícia administrativa de trânsito aos Municípios, de acordo com o seu art. 24.

Porém, o exercício das atribuições executivas do Município dependerá da respectiva integração ao Sistema Nacional de Trânsito (CTB, art., 24, § 2º), de atender à normas, regulamentos e padrões estabelecidos pelo CONTRAN (CTB, art. 333 e art. 91), de exercer as competências em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN (CTB, art. 333, § 2º) e de submeter suas atividades de trânsito ao acompanhamento e coordenação do Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN (CTB, art. 333, § 2º e art. 14, VIII).

Assim sendo, pelo contexto trazido pelo novo Código, os Municípios passarão a ter autoridade sobre o trânsito operando este serviço por competência e não mais por delegação.

As atividades relacionadas ao trânsito envolvem fiscalização e o exercício do poder de polícia, que são indelegáveis. Vale dizer que o exercício do poder de polícia deve ser efetuado por órgão da Administração direta, por pertencer indiscutivelmente à essência do Estado.

Compartilha desse entendimento Diógenes Gasparini que já se pronunciou acerca da matéria em artigo intitulado “Novo Código de Trânsito - os Municípios e o policiamento”, valendo reproduzir o seguinte trecho:

“Não existe portanto, qualquer possibilidade de delegação do poder de polícia de trânsito a empresas paraestatais ou da administração

6/13/2000
X

indireta. O exercício desse poder administrativo do Estado é uma de suas atividades jurídicas exclusivas e de forma alguma poderá ser feito por entidade que congregue capital ou interesse particular, muito menos por intermédio de seus agentes, por não restar vínculo direto e estrito com o Poder Público.

.....

Se o poder de polícia de trânsito e suas exteriorizações, a fiscalização e a punição, pelas razões enunciadas e à evidência, são próprias do poder público e nos limites da lei, qualquer tentativa de delegá-lo a paraestatais só poderá ser considerada ilegal, sujeitando-se o dirigente do órgão público à responsabilidade penal, civil e administrativa.

.....

Assim, o exercício do poder de polícia de trânsito pelos Municípios terá de ser feito pelos seus órgãos ou por suas entidades, na forma de fundações ou autarquias, todas pessoas jurídicas de direito público, submetidas aos princípios constitucionais da legalidade, impensoalidade, moralidade e publicidade, entre outros." (In: *Revista de Informação Legislativa* nº 139. julh-set/1998. Brasília: Senado Federal. p. 63)

É portanto inviável em razão da matéria o projeto de lei, objeto da consulta. Sob o aspecto formal, trata-se de matéria de iniciativa do Executivo, afigurando-se correto o procedimento, *in casu*.

Todavia, concluímos que o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, que cria a empresa pública para exercer o poder de polícia de trânsito não deve prosperar, por irremediavelmente viciado de constitucionalidade em razão da matéria.

É o parecer, s.m.j.


Elizabeth Ayres Eisenman
Assessora Jurídica

Aaprovo o parecer.


Rachel Farhi
Consultora Jurídica

Rio de Janeiro, 27 de julho de 2000.



EXCLUSIVO

Este é um serviço exclusivo das entidades associadas ao IBAM.

IBAM- compromisso com o Município.

A Direção do IBAM



CONVITE Nº 7/2000 ADJUDICAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Objeto: aquisição de tubos e conexões de PVC e f. galvanizado. Fica adjudicada e homologada nos termos da lei a ata de julgamento data da de 22 de maio do corrente ano.

Pirassununga, 24 de maio de 2000
Bellarmino Del Nero Júnior
Superintendente

• CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA

Em atenção ao § 2º, do artigo 31 da Lei Orgânica do Município de Pirassununga, publico os projetos de Lei Complementar nº 2, 3 e 4/2000, de autoria dos vereadores Edson Sidney Vick e Roberto Bruno, e do Executivo Municipal, respectivamente.

Pirassununga, 18 de maio de 2000
Edson Sidney Vick
Presidente

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 2/2000

"Acrescenta dispositivo na Lei Complementar nº 8/93 (Código de Obras do Município)".

A Câmara Municipal aprova e o Prefeito Municipal de Pirassununga sanciona e promulga a seguinte lei complementar:

Artigo 1º) – Fica acrescentada no Capítulo IV – Edificações para Fins Especiais, da Lei complementar nº 8, de 1º de setembro de 1993, a seção XIII – Dos Depósitos de Botijões de GLP, com o seguinte artigo e incisos:

CAPÍTULO IV

EDIFICAÇÕES PARA FINS ESPECIAIS

"Seção XIII
Dos Depósitos de Botijões de GLP

Artigo 147 – A) – A construção de depósitos para armazenagem de botijões de gás líquido de petróleo (GLP), será autorizada pelo Setor de Obras em função das seguintes peculiaridades:

I – distância mínima de 300 (trezentos) metros de raio de outro já existente, medidos por escala sobre a planta do sistema viário do município;

II – distância mínima de 100 (cem) metros de raio de hospitais, templos religiosos, quartéis, creches, asilos, estabelecimento de ensino, inclusive especializados e de deficientes, medidos por escala sobre a planta do sistema viário do município;

III – possuir o imóvel local de armazenagem que atenda às exigências de legislação específica;

IV – comportar todas as exigências previstas neste Código."

Artigo 2º) – Esta lei complementar entrará

em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pirassununga, 16 de maio de 2000
Edson Sidney Vick
Vereador

JUSTIFICATIVA

A propositura que ora apresentamos ao plenário desta Casa, para que seja submetida à apreciação, visa inserir no Código de Obras do Município normas que disciplinem a construção de depósitos de armazenagem de botijões de gás líquido de petróleo (GLP), com o objetivo de proteger e ensejar uma maior segurança à população devido à peculiaridade desta atividade comercial.

Pirassununga, 16 de maio de 2000
Edson Sidney Vick
Vereador

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 3/2000

"Altera dispositivo da Lei Complementar nº 8/93 (Código de Obras do Município de Pirassununga)".

A Câmara Municipal aprova e o Prefeito Municipal de Pirassununga sanciona e promulga a seguinte lei complementar:

Artigo 1º) – O artigo 130 da Lei Complementar nº 8, de 1º de setembro de 1993, modificado pela Lei Complementar nº 23, de 14 de agosto de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Artigo 130) – A construção de posto de gasolina ou lavagem de veículos será autorizada pelo Setor de Obras em função das seguintes peculiaridades:

I – Possuir o imóvel a área mínima de 800 (oitocentos) metros quadrados, cujo terreno não poderá possuir testada inferior a 40 (quarenta) metros;

II – Comportar todas as exigências previstas neste Código.

Parágrafo Único) – Não será permitida a construção do referido posto:

a) a menos 500 (quinhentos) metros lineares de raio, de outro já existente, medidos por escala sobre a planta do sistema viário do município;

b) numa distância mínima de 150 (cento e cinqüenta) metros lineares de raio, medidos por escala sobre a planta do sistema viário do município de hospitais, posto de saúde, pronto socorro, templos religiosos, quartéis, creches, asilos, estabelecimentos de ensino, inclusive especializados e de deficientes.

c) a menos de 100 (cem) metros lineares de raio, medidos por escala sobre a planta do sistema viário do município de boca de túneis, viadutos e rotatórias.

Artigo 2º) – A letra "c" do § 3º do artigo 131 da Lei Complementar nº 8, de 1º de setembro de 1993, passa a Ter a seguinte redação:

"Artigo 131)

.....
§ 3º) -

c) nas divisas laterais guardar-se-á recuo

mínimo de 3 (três) metros lineares por toda extensão, sem edificação."

Artigo 3º) – Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei Complementar nº 23, de 14 de agosto de 1997.

Pirassununga, 16 de maio de 2000
Roberto Bruno
Vereador

JUSTIFICATIVA

Cumpre-me esclarecer que anterior a esta propositura, apresentamos o Projeto de Lei Complementar nº 3/99 e que, durante o seu trâmite legislativo, o vereador Carlos Alberto da Silva Tuckmantel apresentou substitutivo acrescentando novos dispositivos com características de um novo projeto de lei complementar.

Após análise mais profunda desta matéria, no que consiste em disciplinar a construção, reforma e ampliação dos postos revendedores de combustíveis automotivos na urbe, mediante consenso, houvemos por bem retirar a propositura inicial (Projeto de Lei Complementar 3/99) e que, de acordo com o Regimento Interno da Casa, o substitutivo ficou prejudicado.

Elaboramos, conjuntamente, esta nova propositura que, segundo nosso entendimento, coaduna bem mais com a segurança do município e ao interesse público.

Pirassununga, 16 de maio de 2000
Roberto Bruno
Vereador

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 4/2000

"Dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências".

A Câmara Municipal aprova e o Prefeito Municipal de Pirassununga sanciona e promulga a seguinte lei complementar:

Artigo 1º) – Fica a Prefeitura do Município de Pirassununga autorizada a constituir Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga – CET Pirassununga, empresa pública municipal.

Artigo 2º) – Dentro das determinações da Lei Federal nº 9.503, de 23/9/97, cabe à CET Pirassununga assumir todas as responsabilidades, bem como o credenciamento dos agentes de fiscalização para o pleno exercício de suas atribuições, serviços e obrigações referentes ao órgão executivo rodoviário municipal, tendo o seu Diretor-presidente a incumbência de ser a autoridade municipal de trânsito, dentro de diretriz básica de dar prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Artigo 3º) – A CET Pirassununga terá por objetivo promover a execução das diretrizes e políticas instituídas pela Prefeitura de Pirassununga para a área de transporte públicos e de carga, bem como de trânsito, competindo-lhe especialmente:

I – Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;



- II – Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III – Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV – Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
- V – Estabelecer, em conjunto com órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI – Executar a fiscalização de trânsito, atuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estabelecimento e parada previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23/9/97 (Código de Trânsito Brasileiro), no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII – Aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas na Lei Federal nº 9.503, de 23/9/97 (Código de Trânsito Brasileiro), notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VIII – Fiscalizar, atuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX – Exercer as atividades previstas para o órgão executivo municipal de trânsito conforme o disposto no artigo 95 da Lei Federal nº 9.503, de 23/9/97 (Código de Trânsito Brasileiro);
- X – Permitir a realização de obras e eventos que interfiram na livre circulação de veículos e pedestres, de acordo com o regulamento pertinente, arrecadando as multas e os valores decorrentes da prestação de serviços;
- XI – Implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, arrecadando os valores daí decorrentes;
- XII – Arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos, escolta de veículos de cargas superdimensionadas e pesadas, arrecadando valores decorrentes da prestação destes serviços;
- XIII – Credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas ao serviço de remoção de veículo, escolta e transporte indivisível, arrecadando multas e os valores daí decorrentes;
- XIV – 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 dos condutores de uma outra unidade de Federação;
- XV – Implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XVI – Promover e participar de projetos e programas de educação e de segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidos pelo CONTRAN;
- XVII – Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e re-orientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- XVIII – Registrar e licenciar, na forma de legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações e valores daí decorrentes;
- XIX – Conceder autorização para conduzir veículos de propulsão e de tração animal;
- X – Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação de respectivo CETRAN;
- XI – Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruidos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecimento na Lei Federal nº 9.503, de 23/9/97, além de dar apoio às ações específicas da Prefeitura Municipal;
- XII – Vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e demais veículos de frota pública e privada, conforme legislação pertinente, estabelecendo, sempre que necessário, os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;
- XXIII – Prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito para terceiros interessados, durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados;
- XXIV – Coordenar, fiscalizar, operar e promover a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do sistema de transporte público municipal de carga, bem como a aplicação dos recursos orçamentários e extra-orçamentários destinados a tais finalidades;
- XXV – Promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares na forma e em locais determinados por decreto do Executivo, de modo a melhor atender seus objetivos;
- XXVI – Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário no município de Pirassununga, diretamente ou através de contratação de terceiros;
- XXVII – Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário a outras pessoas de direito público ou privado e ainda, pessoas físicas, mediante os competentes contratos, observando-se a legislação pertinente;
- XXVIII – Realizar o planejamento dos serviços compreendidos no sistema de transporte público municipal de cargas;
- XXIX – Propor ao Prefeito Municipal a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no sistema de transporte público municipal, de carga e de trânsito, realizando levantamentos e estudos técnicos econômicos e financeiros necessários;
- XXX – Aplicar as penalidades por infrações de trânsito e as relativas à prestação de serviços do sistema de transporte público municipal e de carga, arrecadando multas e os valores das correntes;
- XXXI – Coordenar, planejar, fiscalizar e administrar os terminais públicos de passageiros do município, arrecadando as taxas de serviço e demais valores relativos à exploração dos equipamentos e lojas neles situados;
- XXXII – Promover as licitações, bem como assinar contratos de concessões, permissões e autorizações referentes ao serviços do sistema de transporte público municipal, de carga e de trânsito, exercendo seu controle e fiscalização, nos termos estabelecidos na legislação;
- XXXIII – Coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas contratadas, bem como concessionárias ou permissionárias dos serviços relativos ao sistema de transporte público municipal;
- XXXIV – Exercer as atividades delegadas pela Prefeitura, dentre aquelas previstas na Lei Orgânica do Município;
- XXXV – Aplicar as penalidades por infrações relativas à prestação de serviço do sistema municipal de transporte público, de carga e de trânsito, bem como quaisquer outras previstas na legislação municipal, arrecadando as multas e os valores daí decorrentes;
- XXXVI – Exercer as atividades delegadas pela Prefeitura, dentre aquelas previstas na Lei Orgânica do Município;
- XXXVII – Participar de empreendimentos associados com entidades públicas ou privadas, destinadas ao aperfeiçoamento e à expansão dos serviços públicos de transporte, de carga e de trânsito;
- § 1º - Os serviços relativos ao planejamento do sistema de transporte público municipal, de carga e de trânsito, elaboração de projetos, implantação, operação e manutenção poderão ser executados diretamente pela CET Pirassununga ou através de contratação de terceiros, cabendo-lhe a fiscalização e o controle dos serviços.
- § 2º - No prazo de 90 dias a CET Pirassununga assumirá o gerenciamento dos contratos de permissão do serviço de transporte público municipal que se encontrem em vigor, até o término do prazo contratual previsto nos respectivos instrumentos.
- § 3º - Para os efeitos desta lei complementar, define-se sistema de transporte público municipal como os serviços de transporte público de passageiros, prestados no perímetro do município, abrangendo as diversas modalidades de transporte coletivo, convencional e seletivo através de ônibus, microônibus, veículos ferroviários, táxis, lotações, fretamento, veículos escolares, dentre outros.
- Artigo 4º) – Além dos recursos expressamente previstos em dotação orçamentária, constituem receitas da companhia CET Pirassununga.
- I – A remuneração pelo planejamento, gestão, gerenciamento e fiscalização a ser paga pelas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte público, de carga e de trânsito do município nos termos estabelecidos em edital de licitação;
- II – A remuneração pela prestação de serviços específicos a ela solicitados pela Prefeitura ou por terceiros, a ser previamente estabelecida por instrumentos próprio de convênio ou ajustes;
- III – A remuneração pela utilização de bens materiais ou imateriais que integram o seu patrimônio, como tecnologias desenvolvidas, estudos, projetos, entre outros;
- IV – A receita advinda da participação em empreendimentos associados, conforme previstos no inciso XXVII do artigo 3º desta lei comple-



mentar;

V – As tarifas cobradas para autorização de estabelecimentos em vias, logradouros e equipamentos públicos;

VI – O valor das multas e de quaisquer outros valores arrecadados por infrações às normas legais e contratuais que disciplinam o funcionamento do sistema de trânsito, de transporte público, de carga e de utilização dos equipamentos urbanos.

Artigo 5º) – Para a consecução de seus fins, a CET Pirassununga poderá desenvolver toda e qualquer atividade econômica a tal efeito necessário, inclusive adquirir e alienar por compra e venda ou outra forma de ajuste, bem como promover a desapropriação de imóveis, obedecida a legislação pertinente, em função da estrita execução dos programas e planos de melhoramentos específicos determinados pela Prefeitura de Pirassununga e, se for o caso, aprovados pelo Legislativo Municipal, realizar financiamentos e outras operações de crédito, observada a legislação pertinente e celebrar convênios com entidades públicas.

Artigo 6º) – A CET Pirassununga será administrada por uma diretoria executiva e por um conselho fiscal, cuja composição e atribuições serão definidas na alteração do estatuto social a ser aprovado pelo Executivo.

Parágrafo Único – Os membros da diretoria executiva farão declaração pública de bens no ato de sua posse, a cada doze meses e, no término do exercício de seu cargo.

Artigo 7º) – Os empregados da empresa são regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT e pela legislação do regime previdenciário e assistência social.

§ 1º - A contratação de empregados, salvo os membros da diretoria executiva e para os cargos de confiança, assim definidos por atos da diretoria executiva, será feita mediante concurso público de provas ou de provas e títulos.

§ 2º - Poderão ser postos à disposição da empresa servidores municipais da administração direta ou indireta.

Artigo 8º) – Fica o Poder Executivo autorizado a ceder e transferir à empresa, total ou parcialmente, seus direitos e deveres de concedente relativos a contratos de concessão de serviços públicos, firmados com as empresas particulares que operem os serviços objeto desta autorização. As compras, obras e serviços contratados pela empresa serão precedidos de licitação, observada a legislação aplicável.

Artigo 9º) – A CET Pirassununga deverá enviar balancete anual à Prefeitura de Pirassununga, constando toda movimentação financeira do período (total arrecadado com taxas e destinação das verbas).

Artigo 10) – No prazo de 60 (sessenta) dias, o Poder Executivo elaborará o estatuto da empresa, que regerá os atos de seus dirigentes.

Artigo 11) – As despesas decorrentes da execução desta lei complementar correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 12) – Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Pirassununga, 16 de maio de 2000

Antonio Carlos Bueno Barbosa
Prefeito Municipal

JUSTIFICATIVA

Excelentíssimo Senhor Presidente:
Excelentíssimos Senhores Vereadores:

A Constituição da República Federativa do Brasil, aprovada em 1988, alterou significamente a distribuição das arrecadações entre os níveis de jurisdição federal, estadual e municipal, redefinindo também algumas atribuições. A gestão do trânsito, entretanto, permanece sob a responsabilidade dos governos estaduais, conforme definido pela Lei nº 5.108, de 21/9/66, que institui o Código Nacional de Trânsito, e que foi regulamentada pelo Decreto nº 62.127, de 16/1/68, que instituiu o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e que estabelecem o Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos federais e estaduais de trânsito. Este sistema vigorou até 22 de janeiro de 1998 com a entrada em vigor do novo Código de Trânsito Brasileiro.

O problema não está, entretanto, como à primeira vista possa parecer, numa modificação de enfoque criada pela aprovação da Constituição e não acompanhada pela atualização do Código de Trânsito. O crescimento das cidades fez com que a dificuldade na administração dos problemas de trânsito pelos governos estaduais também crescesse, as equipes técnicas envolvidas entre as instâncias estaduais e municipais respondem a diferentes chefias e as decisões não acompanham a velocidade exigida pelo dinamismo do problema trânsito. Estes fatores começaram a ser sentidos antes da aprovação da Constituição e o Brasil já contava com experiências positivas neste setor.

O principal fato é a proximidade do cidadão ao centro de decisões do poder que pode assim, com muito maior eficácia, atender a comunidade, detectar a existência de falhas no sistema e mais rapidamente corrigi-las, otimizar o aproveitamento de recursos do município para a solução dos problemas, que na sua maior parte não dizem respeito somente ao trânsito.

Embora a interação comunidade-administração municipal seja fator fundamental de sucesso da gestão municipalizada, também deve ser ressaltada a importância que o maior conhecimento dos problemas específicos de cada local da cidade é muito maior em se tratando de técnicos do próprio município, problemas estes que aparentemente não possuem qualquer correlação com o trânsito e principalmente com segurança de trânsito, mas que são determinantes para a solução de problemas, tais como a existência de feira livre em um determinado dia da semana em uma determinada via, que cria um problema de travessia não comum em um ponto de uma avenida próxima e ali gera atropelamentos, a incidência de insolação em uma determinada posição de um acidente ou na lente de um semáforo e que torna crítica a visibilidade nestes pontos.

São fatos que podem ser detectados de forma muito mais rápida por um técnico local e solucionados, portanto, com muito mais rapidez se comparados com a passagem eventual de um especialista que tem sob sua jurisdição vários municípios e todos o estado.

Sem um trabalho de educação junto à comunidade (escolas, empresas, centros comunitários) todo o investimento em sinalização e engenharia terá sua eficácia reduzida, pois o cidadão comum (não motorista) desconhece o que está sendo colocado na via para sua segurança e não se utilizará adequadamente destes equipamentos. Também a eficácia do trabalho junto às crianças mostra excelentes resultados quando estas começam a criticar e exigir posturas corretas dos pais e parentes motoristas.

A administração do trânsito sem a utilização de conhecimentos técnicos da engenharia de tráfego pode trazer resultados opostos à segurança, ou seja, aumentar a insegurança. São inúmeras as "curvas da morte" que conhecemos nas estradas e avenidas brasileiras, culpar o motorista para nós gestores de trânsito é muito prático e nos alivia o problema imediato, visto que muitas vezes o culpado (vítima) não poderá mais se defender, mas será que em uma análise nossa, enquanto técnicos ele seria efetivamente o culpado, ou será se que se tivessem sinalizado o local, corrigido a drenagem e sobrelevação ele embora imprudente, é vivo?

Finalmente, como qualquer outro setor de atividade humana, o respeito a regras e regulamentos somente se dá mediante fiscalização e fiscalização rigorosa. Nenhum país que alterou a sua curva de crescimento no número de vítimas no trânsito o fez sem a adoção de um sistema de fiscalização eficaz. Também neste aspecto o pioneirismo da municipalização da ação fiscalizadora coube ao município de São Paulo e os resultados na redução de acidentes são indiscutíveis.

Durante muito tempo trânsito no Brasil era, culturalmente, assunto de polícia, e hoje a ideia de que somente um trabalho altamente especializado pode modificar os assustadores índices de acidentes do país começar a se disseminar.

A ação precisa e imediata que o poder municipal pode ter nos problemas de trânsito salva vidas, e a segurança é obtida pela aplicação combinada e complementar das ações nas áreas (educação, engenharia e fiscalização) citadas.

O sistema nacional de saúde, em que permitem as muitas dificuldades, vem obtendo significativos resultados na erradicação de moléstias como a varíola, a paralisia infantil, a meningite, entre outras; entretanto, vem acumulando custos e saturação dos leitos hospitalares pela ocupação destes por vítimas de uma moléstia que se não poderemos erradicar, pelo menos temos o dever de controlar, os acidentes de trânsito.

O tratamento que os profissionais da área médica poderiam oferecer a vítimas de outras causas de internação seria substancialmente melhor se os centros cirúrgicos e as unidades de emergência não tivessem que receber tantas vítimas de acidentes, cujo tratamento deixa um esforço muito maior e um consumo de materiais e insumos demasiadamente grande. Se atentarmos para o fato que o acidente que o trabalhador sofre no trânsito ao ir ou voltar ao seu trabalho é computado como acidente de trabalho, o número de vagas hospitalares ocupadas por esta causa é estorrecedor. Neste aspecto em particular, a não municipalização deixa para o município somente a consequência



cia, ou seja, a saturação hospitalar.

Acidente zero é utopia; porém, o controle do trânsito pode reduzir acidentes e fazer com que os profissionais de saúde tenham condições de efetivamente dispensar à população um atendimento mais completo e realmente desenvolver estratégias de saúde pública e não eternamente atender emergências, e isto evidentemente é melhorar a qualidade de vida.

Tecnicamente a questão "trânsito" está intrinsecamente ligada às características urbanas de uma cidade, sendo, junto com os equipamentos e instalações de infra-estrutura, diretamente influenciada pelo grande adensamento populacional ocorrido no país nos anos 70 e consequente concentração imobiliária e serviços/comércio em regiões especialmente restritas, sem que fossem tomadas providências de adequação. O alto índice de verticalização das edificações é a principal causa do aumento de densidade populacional em um espaço constante ao longo do tempo:

Percebe-se, hoje, que, salvo cidades de origem crescimiento planejados, as grandes cidades é um modo geral e especificamente no Brasil padecem de espaço suficiente e seguro que garantam o direito de ir e vir dos cidadãos.

Na realidade, ambos os adjetivos são causa e efeito do problema que se apresenta: divisão de espaço comum = competição por espaço.

Porém, a questão "trânsito" transcende o paradigma acima ao constatarmos que a competição por espaço não ocorre em um ambiente de características físicas e sócio-econômicas imutáveis, introduzindo assim aspectos comportamentais em uma análise que, de início, se nos apresentava essencialmente técnica.

Observando-se a relação acima, verificamos que o termo referente à divisão de espaço comum relaciona-se às atividades de engenharia e de gestão urbana e o referente à competição por espaço às de educação, em seus mais variados níveis.

Das três atividades a gestão urbana é responsável pela multidisciplinaridade existente naquela "trânsito", considerando-se conter em seu campo o planejamento urbano, a fiscalização, o policiamento, as finanças e a administração pública, ao passo que as demais são, no caso, essencialmente específicas.

Contudo, é fato que a questão "trânsito" não pode ser enfocada sob uma ótica que não seja a das três atividades em conjunto, sob o risco de transformar-se em uma atuação localizada e com período de curta duração.

A responsabilidade pelas atividades de engenharia e de gestão urbana é hoje, na maioria dos municípios, compartilhada entre o poder municipal e os órgãos responsáveis pelo trânsito, exceto embora existam vários municípios de porte considerável que, a partir de convênios, estão exercendo todas as atribuições pertinentes à questão "trânsito".

O que se observou após cada uma das, por assim dizer, municipalizações da gestão do sistema de trânsito foi um sensível aumento da qualidade e diversificação do serviço prestado, garantido através de redução de acidentes, utilização da atividade de arrecadação e encanamento da receita à aplicação efetiva em ações relativas a trânsito, programas de educação sobre trânsito e outros.

A par de toda vantagem técnica e social alcançada com o modelo municipal de gestão do sistema de trânsito, o principal argumento foi a maior proximidade entre o usuário e o órgão público que pode, com maior eficácia, atender às necessidades da comunidade, detectar existência de falhas operacionais no sistema, corrigindo-as instantaneamente, e otimizar a utilização de recursos para solução de problemas que muitas vezes não são apenas relacionadas ao trânsito.

Assim, tenho a honra de encaminhar a V. Exa. o projeto de lei anexo, que cria a Companhia de Engenharia de Trânsito de Pirassununga, que submeto à análise desta egrégia Casa de Leis e que, se transformando em lei, permitirá as providências necessárias ao executivo no sentido de inserir o município de Pirassununga no Sistema Nacional de Trânsito, com a criação de seu órgão executivo municipal de trânsito, conforme preceitua a Lei n.º 9.503, de 22/9/1997, Código de Trânsito Brasileiro.

Por oportuno apresento, na pessoa de V. Exa., aos nobres Vereadores que compõem este legislativo, os meus protestos de elevado apreço.

Atenciosamente,
Antonio Carlos Bueno Barbosa
Prefeito Municipal
Pirassununga, 16 de maio de 2000

Em atenção ao § 2º, do artigo 31 da Lei Orgânica do Município de Pirassununga, publico o projeto de Lei Complementar nº 5/2000, de autoria do Executivo Municipal.

Pirassununga, 24 de maio de 2000
Edson Sidney Vick
Presidente

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 5/2000

"Concede incentivos para o autocadastramento de construções clandestinas, regularização de lotes e dá outras providências."

A Câmara Municipal aprova e o Prefeito Municipal de Pirassununga sanciona e promulga a seguinte lei complementar:

Artigo 1º) – As edificações clandestinas existentes no município de Pirassununga, anteriores a 1º de maio de 2000, poderão ser regularizadas ou cadastradas pela Prefeitura desde que atendam aos seguintes requisitos:

I – Não estejam construídas sobre logradouros públicos, faixas de recuos, afastamentos ou destinados a alargamentos de vias públicas e vielas sanitárias.

Parágrafo Único – Para efeito da aplicação da presente lei complementar conceitua-se:

a) Edificação: toda e qualquer obra que esteja com a alvenaria e cobertura concluídas e esquadrias instaladas à data estipulada no caput deste artigo, desde que não esteja em condições precárias de conservação ou interditada;

b) Regularização: é o procedimento pelo qual a Prefeitura Municipal de Pirassununga reconhece, para todos os efeitos legais, a existência de uma edificação executada clandestinamente;

namente;

c) Cadastramento: é o reconhecimento, por parte da Prefeitura Municipal de Pirassununga, de uma edificação executada clandestinamente, sem proceder-se a sua regularização.

Artigo 2º) – A regularização de construções clandestinas que não atenderem os requisitos estabelecidos no artigo 1º será submetida à apreciação de uma Comissão de Análise de Regularização e Cadastramento – CARC, nomeada pelo prefeito municipal e composta de:

- Secretário Municipal de Planejamento;
- Um representante do Poder Legislativo;
- Um representante da Seção de Obras e Cadastro da Secretaria Municipal de Planejamento;
- Superintendente do SAEP ou um representante;
- Um representante da Seção de Cadastro Fiscal da Secretaria Municipal de Finanças.

Artigo 3º) – Respaldado em deliberação da comissão referida no artigo anterior, o Secretário Municipal de Planejamento poderá autorizar a regularização ou o cadastramento de edificações ou partes de edificações não enquadradas nos dispositivos do artigo 1º, nas seguintes condições:

- As que não puderem ser regularizadas poderão ser cadastradas como "toleradas", ficando excluídas do Certificado de Conclusão de Obras e sendo permitida a sua permanência por prazo indeterminado;
- As que não puderem ser cadastradas como "toleradas", desde que sejam adequadas ao uso a que se destinam, poderão permanecer na condição de "transitória" pelo prazo máximo de 1 (um) ano, que deverá ser demolida pelo seu proprietário;
- Não ocorrendo a demolição num prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da intimação, a Prefeitura Municipal de Pirassununga poderá executá-la por meio próprios ou de terceiros, cobrando-se do proprietário todas as despesas daí decorrentes;

d) A regularização ou o cadastramento na condição de "toleradas" das edificações referidas nas alíneas "b" e "c" do artigo 1º ou executadas sobre vielas sanitárias, dependerão também da anuência dos proprietários dos terrenos lindeiros para os quais as aberturas estejam voltadas e do SAEP (Serviço de Água e Esgoto de Pirassununga), respectivamente;

e) Quando por plano de melhoramento público em edificações ou partes das edificações cadastradas com "toleradas" ou "transitórias" não perceberão qualquer indenização quando da implantação dos serviços.

Artigo 4º) – Os interessados na regularização de edificações nos termos desta lei complementar, deverão requerer o seu cadastramento, apresentando os seguintes documentos:

- Requerimento padrão;
- Projeto simplificado;
- Planilha de informação cadastral;
- Termo de declaração e responsabilidade;
- Prova de propriedade do imóvel;
- ART do responsável pelo levantamento;



COMISSÃO DE JUSTIÇA, LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO

PARECER Nº

AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 04/2000

AUTORIA: Executivo Municipal

Esta Comissão, analisando o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências, apresenta os seu parecer consubstanciado nas seguintes razões de direito:

Pretende o Executivo criar Empresa Pública Municipal, constituindo assim a Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga. Objetiva ainda, transferir a fiscalização, planejamento, vistoria e serviços atinentes à fiscalização e cumprimento da legislação e normas de trânsito, de acordo com o Código Nacional de Trânsito aprovado em 1997 (Lei Federal nº 9.503, de 22 de setembro de 1997).

Pese o louvor da proposta, a mesma padece de ilegalidade, posto que pretende delegar poderes de polícia a terceiros, o que é vedado.



41
JK

CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1645 - Fone/Fax: (0195) 61.2811
Estado de São Paulo

O exercício do poder de polícia de trânsito deve ser exercido pelo município e suas exteriorizações, fiscalização e punição são próprias do Poder Público, sendo que qualquer tentativa de delegar a entidade paraestatal, configura-se ilegalidade.

Diógenes Gasparini, pronunciando-se sobre a matéria, aduziu o seguinte:

“Não existe portanto, qualquer possibilidade de delegação do poder de polícia de trânsito a empresas paraestatais ou da administração indireta. O exercício desse poder administrativo do Estado é uma de suas atividades jurídicas exclusivas e de forma alguma poderá se feito por entidade que congregue capital ou interesse particular, muito menos por intermédio de seus agentes, por não restar vínculo direto e estrito com o Poder Público.” (In: - Revista de Informação Legislativa nº 139. julh-set/1998. Brasília: Senado Federal. p. 63).

Com efeito, a propositura reveste-se de ilegalidade quando pretende transferir a responsabilidade de fiscalização do trânsito para entidade paraestatal.

Por outro lado, existem vedações específicas sobre obrigações de despesas no último quadrimestre do mandato, conforme preceitua o artigo 42 da Lei de Responsabilidade Fiscal.



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1645 - Fone/Fax: (0195) 61.2811
Estado de São Paulo

50
AP

"Art. 42. É vedado ao titular de Poder ou órgão referido no art. 20, nos últimos dois quadrimestres do seu mandato, contrair obrigação de despesa que não possa ser cumprida integralmente dentro dele, ou que tenha parcelas a serem pagas no exercício seguinte sem que haja suficiente disponibilidade de caixa para este efeito.

Parágrafo único – omissis”

Por fim, verifica-se que não existe programação da propositura, qual seja a criação de Empresa Pública Municipal, na Lei de Diretrizes Orçamentárias, nem mesmo no Plano Plurianual, impossibilitando de vez parecer favorável à propositura.

Sala das Comissões, 14 de novembro de 2000.

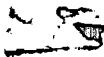
Valdir Rosa

Presidente

Nelson Pagoti

Relator

Quirino Góes
Cristina Aparecida Batista
Membro



51/2

COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E LAVOURA

PARECER N°

AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N° 04/2000
AUTORIA: Executivo Municipal

Examinando o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências, esta Comissão emite parecer contrário à sua aprovação, por violar os seguintes dispositivos constitucionais:

“Art. 165 Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

- I - o plano plurianual;
- II - as diretrizes orçamentárias;
- III - os orçamentos anuais.

§ 1º A Lei que instituir o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração contínua. (g.n.)

§ 2º A Lei das diretrizes orçamentárias compreenderá as metas e prioridades da administração pública federal, incluídas as despesas de capital

(Handwritten signature)



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1645 - Fone/Fax: (0195) 61.2811
Estado de São Paulo

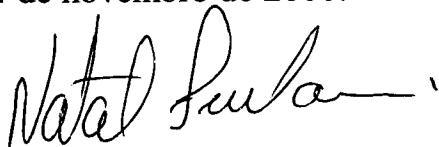
52/4

para o exercício financeiro subseqüente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, que disporá sobre as alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento. (g.n.)”

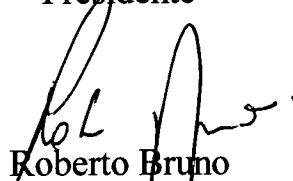
Portanto, a criação de empresa pública municipal, sem a previsão na P.P.A. e na L.D.O., contraria os dispositivos acima mencionados. Confira também Parecer da Editora NDJ Ltda. a respeito do assunto, anexo ao presente, que confirma a inconstitucionalidade do referido projeto de lei complementar face a falta de previsão orçamentária.

É o Parecer.

Sala das Comissões, 14 de novembro de 2000.


Natal Furlan

Presidente


Roberto Bruno
Relator

Osmar Fogolari
Membro



COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, SAÚDE PÚBLICA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

PARECER N°

AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N° 04/2000

AUTORIA: Executivo Municipal

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto educacional e desde que atenda às exigências e programas de educação de trânsito preconizados pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Sala das Comissões, 14 de novembro de 2000.

Arnaldo Landgraf
Presidente

Hilderaldo Luiz Sumaio
Relator

Luis Carlos Maggio de Castro
Membro



54
15

COMISSÃO DE URBANISMO, OBRAS E SERVIÇO PÚBLICO

PARECER N°

AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N° 04/2000
AUTORIA: Executivo Municipal

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto urbanístico, desde que as diretrizes de seus projetos estejam em consonância com a legislação urbanística do município.

Sala das Comissões, 14 de novembro de 2000.

Edgar Saggioratto
Presidente

Carlos Alberto da Silva Tuckmantel

Relator

Natal Furlan
Membro



CÂMARA MUNICIPAL DE PIRASSUNUNGA
Rua Joaquim Procópio de Araújo, 1645 - Fone/Fax: (19) 561.2811
Estado de São Paulo

PARECER N°

COMISSÃO DE FINANÇAS, ORÇAMENTO E LAVOURA

Esta Comissão, examinando o Projeto de Lei Complementar nº 04/2000, de autoria do Executivo Municipal, que dispõe sobre a criação da Companhia de Engenharia de Tráfego de Pirassununga e dá outras providências, nada tem a objetar quanto seu aspecto financeiro.

Sala das Comissões, 16/MAIO/2000.

Natal Furlan
Presidente

Roberto Bruno
Relator

Osmar Fogolari
Membro

tura administrativa da Presidência da República e dos Ministérios;

II — a Administração Indireta, que compreende as seguintes categorias de entidades, dotadas de personalidade jurídica própria:

- a) Autarquias;
- b) Empresas Públicas;
- c) Sociedades de Economia Mista.

§ 1.º As entidades compreendidas na Administração Indireta consideram-se vinculadas ao Ministério em cuja área de competência estiver enquadrada sua principal atividade.

§ 2.º Equiparam-se às Empresas Públicas, para os efeitos desta Lei, as Fundações instituídas em virtude de lei federal e de cujos recursos participe a União qualquer que sejam suas finalidades.

Art. 5.º Para os fins desta lei, considera-se:

I — Autarquia — o serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada;

II — Empresa Pública — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União ou de suas entidades de Administração Indireta, criada por lei para desempenhar atividades de natureza empresarial que o Governo seja levado a exercer, por motivos de conveniência ou contingência administrativa, podendo tal entidade revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito;

III — Sociedade de Economia Mista — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, criada por lei para o exercício de atividades de natureza mercantil, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertencem, em sua maioria, à União ou à entidade da Administração Indireta.

§ 1.º No caso do inciso III, quando a atividade for submetida a regime de monopólio estatal, a maioria acionária caberá apenas à União, em caráter permanente.

§ 2.º O Poder Executivo enquadrará as entidades da Administração Indireta existentes nas categorias constantes deste artigo.

TÍTULO II

Dos Princípios Fundamentais

Art. 6.º As atividades da Administração Federal obedecerão aos seguintes princípios fundamentais:

- I — Planejamento;
- II — Coordenação;
- III — Descentralização;
- IV — Delegação de Competência;
- V — Controle.

TÍTULO I

Da Administração Federal

Art. 1.º O Poder Executivo é exercido pelo Presidente da República auxiliado

pelos Ministros de Estado.

Art. 2.º O Presidente da República e os Ministros de Estado exercem as atribuições de sua competência constitucional, legal e regulamentar com o auxílio dos órgãos que compõem a Administração Federal.

Art. 3.º Respeitadas as limitações estabelecidas na Constituição e observadas as disposições legais, o Poder Executivo regulará a estruturação e o funcionamento dos órgãos da Administração Federal.

Art. 4.º A Administração Federal compreende:

CAPÍTULO I

Do Planejamento

Art. 7.º A ação governamental obedecerá a planejamento que vise a promover o desenvolvimento econômico-social do País e a segurança nacional, norteando-se segundo planos e programas elaborados, na forma do Título III, e compreenderá a elaboração e atualização dos seguintes instrumentos básicos:

- a) plano geral de governo;
- b) programas gerais, setoriais e regionais, de duração plurianual;
- c) orçamento-programa anual;
- d) programação financeira de desembolso.

Art. 6º O Grupo Técnico de Coordenação, quando se tratar de estudo de determinados assuntos técnicos especiais, poderá, com autorização da Comissão, parágrafo único. Para este fim, e quando necessário, poderá a Comissão requisitar pessoal da Administração Direta e Indireta.

Art. 7º A Comissão apresentará periodicamente relatórios de progresso e o trabalho, as providências a seu cargo para implantação das medidas aprovadas pela Comissão.

Art. 8º O presente Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Augusto Hamann Rademaker Grünewald
Aurélio de Lyra Tavares
Márcio de Souza e Mello

(*) V. LEX. Leg. Fed., 1969, n.º 1.230.

DECRETO-LEI N. 900 — DE 29 DE SETEMBRO DE 1969
Alterta disposições do Decreto-Lei n. 200 (*), de 25 de fevereiro de 1967, e dá outras providências

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhes confere o artigo 1º do Ato Institucional número 12 (*), de 31 de agosto de 1969, combinado com o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional número 5 (*), de 13 de dezembro de 1968, decretam:

Art. 1º Os dispositivos do Decreto-Lei número 200, de 25 de fevereiro de 1967, aídiante indicados, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º Respeitada a competência constitucional do Poder Legislativo estabelecida no artigo 46, incisos II e IV, da Constituição, o Poder Executivo regulará a estruturação, as atribuições e o funcionamento dos órgãos da Administração Federal.”

Art. 5º

I — ...
II — Empresa Pública — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União, criada por lei para a exploração de atividade econômica, que o Governo seja levado a exercer por força de contingência ou de conveniência administrativa, podendo revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito.

III — Sociedade de Economia Mista — a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado criada por lei para a exploração de atividade econômica, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertencem em sua maioria à União ou a entidade da Administração Indireta.”

Art. 15

§ 1º ...
§ 2º Com relação à Administração Militar, observar-se-á a finalidade precípua que deve regê-la, tendo, em vista a destinação constitucional das Forças Armadas, sob a responsabilidade dos respectivos Ministros, que são os seus Comandantes Superiores.

§ 3º ...

“Art. 21. O Ministro de Estado exercerá à supervisão de que trata este título com apoio nos Órgãos Centrais.

nação constitucional precípua das Forças Armadas, que constitui a atividade, afim dos respectivos Ministérios.”

“Art. 23.

§ 1º

§ 2º

§ 3º Além das funções previstas neste título, a Secretaria-Geral do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral exercerá as atribuições de Órgão Central dos sistemas de planejamento e orçamento, e a Inspetoria-Geral de Finanças do Ministério da Fazenda, as de Orgãos Central do sistema de administração financeira, contabilidade e auditoria.”

“Art. 31. A estruturação dos sistemas de que trata o artigo 30 e a subordinação dos respectivos Órgãos Centrais serão estabelecidas em decreto”.

“Art. 36. Para auxiliá-lo na coordenação de assuntos afins ou interdependentes, que interesssem a mais de um Ministério, o Presidente da República poderá incumbir de missão coordenadora, um dos Ministros de Estado, cabendo essa missão na ausência de designação específica, ao Ministro do Planejamento e Coordenação Geral.

§ 1º

§ 2º

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica aos assuntos militares, cuja coordenação far-se-á diretamente pelo Presidente da República.”

“Art. 37. O Presidente da República poderá prover até 4 (quatro) cargos de Ministro Extraordinário para o desempenho de encargos temporários de natureza relevante”.

“Art. 40. O Conselho de Segurança Nacional é o órgão de mais alto nível no assessoramento direto do Presidente da República, na formulação e na execução da Política de Segurança Nacional.

§ 1º

§ 2º No que se refere à execução da Política de Segurança Nacional, o Conselho apreciará os problemas que lhe forem propostos no quadro da conjuntura nacional ou internacional”.

“Art. 43. O Conselho dispõe de uma Secretaria-Geral, como órgão de estudo, planejamento e coordenação no campo da segurança nacional e conta com a colaboração da Comissão Especial da Faixa de Fronteiras das Divisões de Segurança e Informações dos Ministérios Civis e de outros órgãos complementares, cuja criação se torne imprescindível ao cumprimento de sua finalidade constitucional”.

“Art. 45. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha de Guerra, pelo Exército e pela Aeronáutica Militar, são instituições nacionais, permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e dentro dos limites da lei. As Forças Armadas, essenciais à execução da Política de Segurança Nacional, destinam-se à defesa da Pátria e à garantia dos Poderes constituídos, da Lei e da Ordem.

Parágrafo único. As Forças Armadas, nos casos de calamidade pública, colaborarão com os Ministérios Civis, sempre que solicitadas, na assistência às populações atingidas e no restabelecimento da normalidade”.

“Art. 50. O Estado-Maior das Forças Armadas, órgãos de assessoramento do Presidente da República tem por atribuições:

Protocolo da reunião da Comissão

GRÁFICA DIRESSORUNGA

GODOY & GODOY

Impressos em Geral - Off-Set

Fone/Fax: (019) 561-7595

Rua Sete de Setembro, 297

Entre as 08h

Dec. lei ~~890~~ 900 '67)
Dec. lei 900 '68 (- 101)
an - 1. 5:

art. 173 - C.F.
art. 37 - § 6º C.F.
art. " - XIX - C.F.
art. 115 ~~XXI~~ art. 5.º
.. 37 - XX - C.F.
.. 111 - C.F.

inv. art. 37 1695/86

1778/87

Parque Uilleco

Art 169 - 5°, II

art. 173 - 1°

existe jardim