

## ANTP quer evitar ‘golpe sujo’ nas campanhas municipais contra o rigor na punição a infrações e crimes do trânsito

**A** ANTP quer evitar que candidatos às eleições municipais de outubro próximo usem como recurso de campanha a acusação de que administrações públicas rigorosas com os infratores das leis de trânsito são simplesmente interessadas em arrecadar.

“Vamos nos articular com o Departamento Nacional de Trânsito e com todos os partidos políticos para discutir um modo de mostrar, à opinião pública e aos candidatos, que punir infrações e crimes de trânsito representa um ganho para toda sociedade, e que, inventar alegadas ‘indústrias de multas’, na verdade, é uma ação que não condiz com os preceitos da cidadania”, afirmou o diretor-executivo da ANTP, Nazareno Affonso, ao retornar de Goiânia, onde participou, em maio, da 45ª Reunião da Frente Nacional de Prefeitos.

Nesse evento, prefeitos de importantes cidades levantaram preocupação de que esse o tema da “indústria da multa” seja usado com “golpe sujo” nos palanques municipais.

O dirigente da ANTP quer mostrar que, conforme pelo menos duas pesquisas já

salientaram – uma em São Paulo e outra em Goiânia —, o número de infrações autuadas é de oito a dez mil vezes menor do que o número de infrações efetivamente cometidas. E que, portanto, se houvesse intenção dos dirigentes municipais de trânsito de arrecadar, teriam um amplo espaço para fazê-lo. Ele crê que será preciso conseguir que a mídia se interesse por essa questão, discutindo com seu público a importância de haver paz no trânsito.

**Foco no tema.** No 14º Congresso da ANTP, em Vitória, no final de 2003, a secretária-executiva da Comissão de Trânsito da ANTP, Nancy Schneider, mostrou que a “indústria da multa” não é mais que o resultado do processo normal de penalização de motoristas que cometem infrações no trânsito, e que o rigor da fiscalização tem aspectos positivos, como a redução do número de mortos e feridos no trânsito, mesmo com o incremento da frota de veículos.

**Gestão competente.** Para uma gestão competente do trânsito, com base em

experiências de algumas cidades brasileiras, ela sugere às autoridades, estes procedimentos: projetos com critérios claros, de fácil compreensão; restrições coerentes para haver credibilidade; treinamento dos agentes, com avaliações periódicas; posturas para o agente: ver e ser visto; em dúvida, não atuar e, quando atuar, fazê-lo de modo firme e justo, sem privilégios; acompanhamento das reclamações contra os agentes; informação das mudanças no sistema de trânsito e implementação de um programa efetivo de educação para o trânsito.

### Direção do Fórum Nacional

Por razões técnicas, houve uma informação imprecisa na matéria *Uma nova estrutura de coordenação e eleição da diretoria*, referente à eleição do quadro dirigente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito, publicada neste Informativo da ANTP, edição Número 110 – Abril de 2004, Página 3.

A coordenação regional Centro Oeste do Fórum é exercida Clóvis Lopes Granado, presidente Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), de Goiás.

## Agenda do Fórum Nacional da Reforma Urbana para o Conselho das Cidades adota propostas da ANTP e MDT

**O** diretor executivo da ANTP, Nazareno Stanislau Affonso, foi um dos expositores do seminário de capacitação organizado pelo Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU) para integrantes do Conselho das Cidades — organismo com 71 membros titulares, além de suplentes, que representam governos estaduais e municipais, movimentos populares, organizações não-governamentais, incluindo a ANTP, e entidades trabalhadores e do setor empresarial.

O Conselho das Cidades foi criado em 2003, no âmbito 1ª Conferência Nacional de Cidades e tomou posse em 15 de abril de 2004, tendo como atribuição apresentar normas e diretrizes para a aplicação das políticas urbanas e para definição e distribuição do orçamento do Ministério das Cidades. O seminário de capacitação ocorreu nos dias 13 e 14 de maio de 2004, em Brasília.

**Importância.** Nazareno Affonso ressaltou a importância do convite feito pela Fórum Nacional de Reforma Urbana, organização de que a ANTP e que reúne 15 entidades nacionais, representativas de movimentos populares e de organizações não-

governamentais voltadas para questão da reforma urbana.

O diretor-executivo da ANTP mostrou as propostas básicas do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT), as quais já fazem parte do documento que estará orientando todo trabalho do Conselho das Cidades.

Ele abordou também as propostas de caráter ambiental, relacionadas com a reprodução sustentável da cidade. E focalizou os itens que constam do *Manifesto pela Paz no Trânsito*, documento lançado por ocasião do Dia Mundial da Saúde – Segurança no Trânsito, 7 de abril de 2004, e cujo texto diagnostica a situação da violência do trânsito no País e propõe ações emergenciais, de modo a deflagrar um processo de mudança de atitude nos governos e na sociedade como um todo, em favor da paz no trânsito.

**Receptividade.** De acordo com dirigente, as teses do MDT tiveram receptividade surpreendente. E ficou muito claro para os conselheiros a necessidade de mudar o eixo de mobilidade, com o fortalecimento do transporte público.

Ficou definido que na reunião de setembro do Conselho das Cidades será priorizada a questão da mobilidade, com seis pontos, que integram uma agenda estratégica da mobilidade urbana, calcadas em propostas defendidas pela ANTP e pelo MDT”.

**Pontos.** Os pontos são: 1) Garantir recursos para os transportes coletivos – além de recursos de outras fontes, um mínimo de 25% dos recursos da Cide que cabem ao governo federal, 50% da parte do Estados e 100% da parte dos municípios; 2) Barateamento da tarifa – diesel a 50% do custo para o transporte público e implementar outras propostas do pacto federativo; 3) Nova família de ônibus com acessibilidade universal; 4) Apoio às jornadas brasileiras “Na Cidade Sem Meu Carro”; 5) Desenvolver e implementar o Programa Nacional de Paz no Trânsito – comitê paritário sobre o tema, obrigatoriedade do uso do bafômetro, produção de estatísticas, instituição de controle de velocidade para veículos, entre outras medidas; 6) Proposição da Lei de Diretrizes dos Transportes Coletivos, integrando políticas de trânsito, transporte, ambiental e desenvolvimento urbano.