



Ofício nº 65/AL

Pato Branco, 21 de março de 2023.

Prezada Presidente Thania Maria Caminski Gehlen,

Vimos através deste, encaminhar documento do Departamento Municipal de Trânsito, em resposta ao requerimento 301/2023, enviados ao Executivo Municipal através do ofício 96/2023-DL, e indicação 66/2023.

Sendo o que se apresenta para o momento, aproveitamos o ensejo para renovar votos de estima.

Atenciosamente,



Francieli Catusso Tamagno
Assessora de Assuntos Legislativos

Do Diretor do Depatran

Pato Branco, 16 de Março de 2023.

À Exma. Sra. Presidente da Câmara de Vereadores de Pato Branco.

Assunto: Indicação nº 66/2023 Câmara Municipal. Resposta

Tem o presente a finalidade de apresentar considerações acerca do contido na Indicação nº 66/2023 da Câmara Municipal de Pato Branco, em face da proposição do Vereador Januário Koslinski em que requer a efetivação de isenção da taxa de estacionamento rotativo no Município de Pato Branco, aos veículos automotores cujos proprietários sejam idosos e pessoas com deficiência.

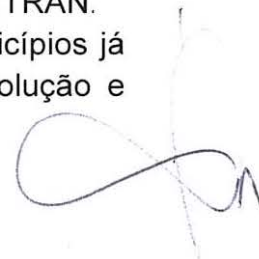
De acordo com a proposição, a isenção do estacionamento rotativo deverá ser contemplada para todas as vagas de estacionamento na área do estacionamento regulamentado (rotativo), independente que a vaga de estacionamento seja regulamentada como de uso exclusivo para idosos e pessoas com deficiência de locomoção.

Inicialmente cabe destacar que ao instituir a Lei Municipal 2.636 de 20 de Junho de 2006, que dispõe sobre a criação do departamento de trânsito – DEPATRAN e da junta administrativa de recursos de infração – JARI, o poder público municipal integrou o município de Pato Branco no Sistema Nacional de Trânsito - SNT.

Em relação à integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, a Resolução nº 811 de 15 de Dezembro de 2020 – CONTRAN estabelece que integrarão o Sistema Nacional de Trânsito, os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

Assim, a Lei Municipal 2.636/06 que criou o Departamento de Trânsito de Pato Branco e o Decreto Municipal nº 5.126 de 29 de maio de 2007 que aprovou o Regimento Interno do Departamento de Trânsito do DEPATRAN contemplaram as atividades de engenharia de tráfego, de fiscalização e operação de trânsito, de educação de trânsito, de coleta, controle e análise estatística de trânsito, cumprindo os termos da Resolução 811 do CONTRAN.

Ainda de acordo com o art. 22º da Resolução 811/22 os municípios já integrados ao SNT deverão manter a estrutura definida nesta Resolução e operacionalizar a gestão do trânsito sob sua jurisdição.



Desta forma a integração do órgão executivo municipal de trânsito ao Sistema Nacional de Trânsito não é uma faculdade e sim obrigação, conforme preceitua o artigo 8º do CTB, que diz que os “municípios organizarão seus respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito”, significando dizer que é imperativo ao DEPATRAN, como integrante do Sistema Nacional acatar suas normativas, incluindo as disposições referentes à ao planejamento, gestão e fiscalização de Trânsito.

O Sistema Nacional é o conjunto de órgãos e entidades de trânsito em nível Federal, Estadual ou Municipal, com atribuições e finalidades distintas de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação, educação, engenharia, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e recursos e aplicação de penalidades.

Neste contexto sistêmico, o CONTRAN é o órgão máximo normativo e consultivo e o órgão municipal de trânsito se insere na esfera executiva com sua circunscrição territorial como gestor do trânsito no município e com competência estabelecida no artigo 24 do CTB.

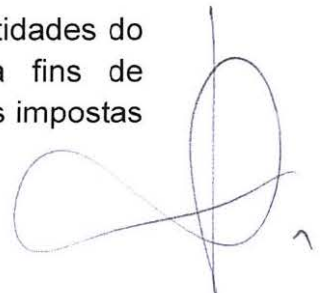
O Código de Trânsito Brasileiro CTB, em seu Art. 24 trás a competência municipal em relação à atividade de trânsito, qual seja:

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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;

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada **previstas neste Código**, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; *(Redação do inciso VI dada pela Lei n. 13.281/16) ;*

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 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;

Assim o órgão municipal de trânsito tem competência para planejar, gerir, fiscalizar e lavrar auto de infrações dentro de sua jurisdição sob a égide do Código de Trânsito Brasileiro.

Paralelamente, acerca das vagas de estacionamento de uso exclusivo para pessoas idosas ou para pessoas com deficiência com comprometimento de mobilidade, a Resolução nº 965 de 17 de maio de 2022 do CONTRAN, define em seu Art. 2º que as áreas destinadas ao estacionamento específico regulamentado em via pública aberta à circulação, devem ser estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos da mencionada Resolução.

Também em seu artigo nº18, a supramencionada Resolução prescreve que a credencial a ser utilizada por pessoa idosa ou pessoa com deficiência não exige o beneficiário do pagamento de cobranças em estacionamento rotativo pago, em estabelecimentos privados de uso coletivo, entre outros.

Destaca-se que o município de Pato Branco não opera a cobrança do estacionamento regulamentado para as pessoas idosas e pessoas com deficiência, quando da utilização das vagas específicas de uso exclusivo para idosos e pessoas com deficiência, conforme inciso III do artigo 15 do Decreto nº 9.113/2021 que estabelece isenção do pagamento da tarifa do Estar, significando dizer que a postura, ainda que benéfica, contraria disposto na legislação federal que rege a matéria.

Destaca-se ainda que a Resolução em questão não institui percentual de vagas de estacionamento para idosos ou pessoas com deficiência.

Entretanto o Órgão Executivo de Trânsito Municipal deve buscar atender estes cidadãos, observando-se a legislação pertinente ao Estatuto do Idoso e à de Acessibilidade, bem como à Política Nacional de proteção e de garantia de direitos aos idosos e pessoas com deficiência, sem contudo deixar de observar a legislação de trânsito, eis que trata-se de condição imperiosa.

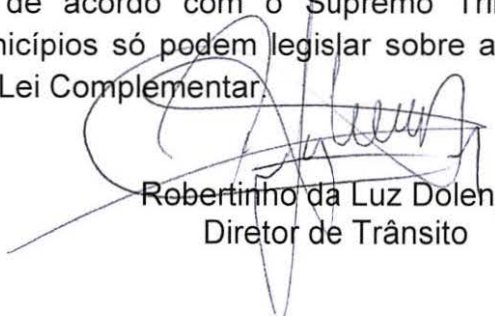
Cumprir informar ainda que o Poder Público, em observância à Lei A 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, deverá elaborar o Plano de Mobilidade até maio de 2023 e neste sentido deverá incluir no mencionado Plano, segmento que trate das vagas de estacionamento no município de Pato Branco, momento que ensejará a observância às normas pertinentes para o direcionamento de vagas específicas para idosos e pessoas com Deficiência.

Assim diante do exposto, o município não pode criar lei de trânsito, o que significa dizer que não compete ao Poder Público Executivo ou Legislativo



criar norma em matéria de trânsito, sob pena de se caracterizar como inconstitucional, conforme artigo 22, inciso XI da Constituição Federal.

Por fim, de acordo com o Supremo Tribunal Federal os Estados-membros e Municípios só podem legislar sobre a matéria de trânsito quando autorizados por Lei Complementar.



Robertinho da Luz Dolenga
Diretor de Trânsito



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO

Secretaria de Engenharia, Obras e Serviços Públicos
DEPATRAN - Departamento Municipal de Trânsito

Rua Tapir, 1161, Centro • CEP 85.501-046 • Pato Branco • PR
46 3902.1350 / 3902.1355 depatran@patobranco.pr.gov.br www.patobranco.pr.gov.br

Do Diretor do Depatran

Pato Branco, 16 de Março de 2023.

À Exma. Sra. Presidente da Câmara de Vereadores de Pato Branco.

Assunto: Requerimento nº 301/2023 Câmara Municipal. Resposta

Trata-se de manifestação deste Diretor de Trânsito acerca do requerimento nº 301/2023 da Câmara Municipal de Pato Branco, em que se requer justificativa para a realização do teste piloto junto ao terminal urbano, visto que já foi realizado em 2018 e 2021.

Inicialmente cumpre informar, que os testes e simulações ocorreram no entorno do terminal urbano por iniciativa do Poder Público Municipal, por meio da Secretaria de Engenharia e Obras e Departamento de Trânsito, em razão da competência legal do Poder Executivo pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização do transporte público - artigo 182 - Seção VIII da Lei Orgânica Municipal.

Paralelamente, a mesma Lei Orgânica prescreve que o Poder Público Municipal é responsável em decidir sobre utilização dos lagradoruros públicos, definir itinerários e pontos de parada de embarque e desembarque dos veículos do transporte coletivo - Capítulo II, Seção I, Artigo 9º, Inciso VIII (b).

Além disso, o artigo 72 da Lei nº 28 de 27 de junho de 2008 - Plano Diretor do Município de Pato Branco, discorre como prioridade da mobilidade urbana, a melhoria dos deslocamentos e a circulação de pessoas e bens, destacando em seu inciso V, a busca pela excelência na mobilidade urbana.

Neste sentido, se impinge ao poder público municipal a necessidade de se avaliar quanto as implicações identificadas para a circulação de veículos e pedestres sobrevindas no final de 2022 a partir das obras de pavimentação nas ruas adjacentes ao Terminal Urbano, cujo objetivo é a operacionalização da circulação e do acesso de entrada e saída dos ônibus ao Terminal, bem como embarque e desembarque de passageiros.

Destaca-se que as implicações que se vislumbram, decorrem da implantação de vias de circulação exclusiva dos ônibus, que importará na

construção de pavimento asfáltico em nível superior ao nível da via de circulação geral na Rua Pedro Ramires de Mello.


Além disso, vislumbra-se ainda dificuldade na circulação de veículos do trânsito geral em face do estreitamento da Rua Pedro Ramires de Mello (de 3.80 mts para 2.60) e da construção de mureta entre a faixa de circulação dos ônibus e a via de circulação geral na Rua Pedro Ramires de Mello, acarretando em eventuais bloqueios de via e congestionamentos decorrentes de necessidade de carga e descarga de mercadorias/mudanças e da coleta de lixo, pois não será possível qualquer ultrapassagem.

Paralelamente, se considerou a manifestação do Corpo de Bombeiros de Pato Branco, acerca da supressão e estreitamento da via previsto para a Rua Pedro Ramires de Mello, que pode se apresentar como fator de dificuldade em atendimentos de ocorrências que necessitem de aplicação de caminhões de combate a incêndio no local. Destaca-se que a manifestação supra somente adveio neste ano de 2023.

Soma-se a este contexto de análise de implicações, às projeções apontadas pelo IBGE, onde o censo 2022 aponta o crescimento de aproximadamente 30% da população de Pato Branco, passando de 72.370 habitantes em 2010 para 94.239 habitantes (estimativa) em 2022, o que significa dizer que o índice de crescimento geométrico da população passou de 1.52 em 2010 para 4.5 em 2022. Neste sentido, a população da cidade em 2030 será de 133.797 habitantes. Desta forma o sistema de transporte coletivo terá aumento gradativo no número de usuários, ultrapassando os 10.000 passageiros ao dia que são transportados atualmente.

Ainda em relação à mobilidade, se a proporção de veículos aumentar de acordo com índices atuais (3%), a cidade terá uma frota de aproximadamente 83.000 veículos em 2030.

Importante destacar ainda que o Estudo de Impacto de Vizinhança, contratado em 2019 a fim de fornecer subsídios técnicos ao Poder Público Municipal quanto à viabilidade de implantação do novo Terminal Urbano de Transporte Coletivo, destaca na Seção de Medidas Mitigatórias e Compensatórias (Quadro 63 - pg. 227) como impactos negativos, que a capacidade do Terminal Urbano está próximo à saturação devido à limitação de vagas (embarque e desembarque). O mesmo quadro destaca como medida



mitigatória a adaptação da programação operacional do transporte coletivo de forma a não saturar o terminal Urbano. Também sugere a realização de estudo do sistema de transporte coletivo de forma a evitar futura sobrecarga no Terminal Urbano, sem deixar de criar novas linhas e/ou horários necessários à população.

A manifestação contida no Estudo de Impacto de vizinhança vem ao encontro do que o Poder Público vislumbra a curto e médio prazo em relação aos prejuízos na mobilidade, notadamente ocasionados pelo aumento gradativo da demanda do sistema de transporte em Pato Branco. Destaca-se que o Estudo de Impacto de Vizinhança analisou o contexto urbano da cidade em 2019, quando se projetava população de 82.881 habitantes e uma taxa de crescimento populacional de 1.52%.

Também importante complementar que o Estudo de Impacto de Vizinhança analisou a implantação do Terminal Urbano sob um cenário já consolidado, ou seja, com área de construção do empreendimento já definida. Assim, não obstante a legítima competência do Poder Público, a indicação para implantação do Terminal Urbano no local onde foi construído não teve análise prévia em relação aos impactos na mobilidade urbana advindos de sua implantação, os quais foram identificados em análise posterior.

Desta forma, os testes e simulações visam sobretudo verificar a condição de tráfego no contexto de mobilidade atual e na configuração projetada para a operação do Terminal Urbano, bem como identificar dificuldades reais advindas da supressão do estacionamento e diminuição da largura das vias de circulação, cujo relatório poderá contribuir para o estudo técnico que será contratado.

Por fim, sob o entendimento coerente e responsável, se faz necessária a adoção de medidas por parte do Poder Público Municipal a fim de se verificar a possibilidade de implantação de eventuais alternativas com menor ou nenhum impacto para a circulação de pessoas e veículos e que proporcionem benefícios aos usuários do Sistema do Transporte Coletivo.



Robertinho da Luz Dolenga
Diretor de Trânsito