

**CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA**  
**DIRETORIA DE EDUCAÇÃO CONTINUADA, PESQUISA E EXTENSÃO.**  
**CURSOS DE PÓS-GRADUAÇÃO/MBA GESTÃO ESTRATÉGICA DE**  
**PROJETOS**

**GESTÃO DA APLICAÇÃO DOS RECURSOS DAS MULTAS DE TRÂNSITO**  
**NO ESTADO DE MINAS GERAIS - 2009**

**ALUNA: Geralda Almeida Affonso**  
**PROFESSOR ORIENTADOR: Leandro Cintra**  
**Pinheiro**

**Belo Horizonte**  
**2010/2º Semestre**

# **GESTÃO DA APLICAÇÃO DOS RECURSOS DAS MULTAS DE TRÂNSITO NO ESTADO DE MINAS GERAIS - 2009**

## **RESUMO**

O trabalho objetiva averiguar a aplicabilidade dos recursos de financiamento advindos do Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes - FUNTRANS, durante o período 2009. Ou seja, apresentar e analisar detalhadamente os programas e ações de maneira a entender a destinação dada aos recursos arrecadados com as multas de trânsito, visando à segurança do usuário, no âmbito do Estado de Minas Gerais.

## **Palavras-Chave**

Segurança Viária

## **1 INTRODUÇÃO**

Minas Gerais reúne condições favoráveis para retomar e sustentar sua trajetória de crescimento. No entanto, para garantir o aproveitamento das potencialidades do Estado, é imperativo realizar investimentos consideráveis na infra-estrutura de setores estratégicos, dentre os quais se destaca o de transportes.

Em 1988, completou-se o esgotamento do modelo de financiamento setorial até então vigente, devido à proibição constitucional de vinculação de recursos tributários, exceto para educação. Sem garantia de fontes de financiamento, o setor de transporte entrou em profunda crise, tanto no que se refere aos aspectos de financiamento da expansão e manutenção da rede rodoviária, quanto aos aspectos administrativos e institucionais relacionados com a gestão da infra-estrutura dos transportes.

À ampliação da rede rodoviária corresponderam demandas incrementais de investimentos em manutenção, os quais, nos últimos anos, têm se mostrado aquém do necessário, devido à alocação de recursos para o setor em níveis insuficientes para atender as necessidades e deficiências identificadas.

A consequência direta da degeneração da malha rodoviária foi à significativa queda da qualidade dos serviços de transportes, executados a custos médios crescentes em muitos segmentos e em precárias condições de segurança.

Com o colapso do modelo institucional que vigorou durante anos no setor rodoviário, torna-se urgente e inadiável sua completa reestruturação, nos aspectos organizacional, gerencial e de financiamento, em todos os níveis de governo.

O governo de Estado de Minas Gerais tem realizado esforços para se equacionar o problema de financiamento da melhoria da infra-estrutura de transporte. Uma dessas iniciativas refere-se ao Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes – FUNTRANS, criado por meio da Lei 13.452 de 12 de janeiro de 2000.

As políticas estabelecidas pelo DER/MG para uso e operação da rodovia e a prestação de serviços de ajuda aos usuários, visam garantir a integridade da vida humana nas estradas, mesmo porque a responsabilidade do DER/MG não se esgota no projeto, construção e conservação de estradas, que só têm razão de ser como infra-estrutura para o caminhar humano e o transporte de seus bens. No momento em que essas políticas são

eficazes, a imagem do Órgão, junto aos usuários, consolida o DER/MG como instituição reconhecida e válida.

O DER/MG é o gestor do FUNTRANS – Fundo de Desenvolvimento de Transportes de Minas Gerais, conforme estabelece a Lei Estadual 13.452 de 12/01/2000, regulamentada pelo Decreto 41.027 de 27/04/2000 e Lei Complementar 91 de 19/01/2006 que Dispõe sobre a instituição, gestão e extinção de fundos estaduais. As receitas decorrentes de multas de trânsito aplicadas pelo DER/MG, constituem receitas do FUNTRANS. Para tanto o DER/MG tem a competência para atuar e arrecadar as multas de trânsito nas rodovias mineiras e que em contrapartida tais recursos são, obrigatoriamente, convertidos ao FUNTRANS e aplicados exclusivamente em ações definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Fazem parte dos recursos financeiros do FUNTRANS, dentre outros, aqueles provenientes de programa de concessão de rodovias, que além do valor a ser auferido com outorga de concessão para administração e exploração de rodovias, constituir-se-á em importante alternativa para atendimento aos impreteríveis requerimentos de execução de obras de recuperação, melhoramento e aumento de capacidade de rodovias, nos corredores com maior densidade de tráfego.

O FUNTRANS foi criado na tentativa de se promover um resgate da malha rodoviária do estado em nome da segurança, eficiência dos serviços, redução de custos, educação para o trânsito e oferta de novos empregos no setor, conferindo-lhe amplo interesse público nos seus propósitos.

Foi utilizado no decorrer deste trabalho, o estudo classificado como documental no qual foram levantados os documentos disponibilizados no DER/MG e FUNTRANS, bem como documentos do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais.

## **2 AS RECEITAS DO FUNTRANS**

A lei federal nº 4.320/64 não define de forma muito clara a *receita*, limitando-se apenas a determinar e estabelecer uma classificação econômica. Pode-se definir receita pública como um conjunto de ingressos financeiros, com fontes e fatos geradores próprios e permanentes, aos cofres públicos, oriundos da ação e de tributos inerentes à instituição;

a qual o governo tem direito em virtude de leis, contratos ou qualquer título legal, que, integrando o patrimônio na qualidade de elemento novo, produz-lhe acréscimos, sem, contudo gerar obrigações, reservas ou reivindicações de terceiros, destinando-se a atender à manutenção e conservação dos serviços públicos.

A receita, na administração pública origina-se tanto em decorrência do poder de império da entidade de direito público interno, como do poder de gerir seu patrimônio econômico - administrativo.

Para que se possa classificar a receita de forma eficiente é necessária que se faça a distinção entre os dois tipos de ingressos financeiros; àqueles considerados apenas como simples entradas compensatórias no ativo ou passivo financeiro, ou seja, os valores recebidos, mas que futuramente teremos a obrigação de devolvermos ou pagarmos a quem de direito que serão classificadas como *Receita Extra – orçamentária*, daqueles que realmente compõem a Lei de orçamento de acordo a legislação acima mencionada.

Segundo a Lei Federal nº 4.320/64, em seu artigo 11, parágrafos 1º e 2º: “*A receita classificar-se-á nas seguintes categorias econômicas: Receitas Correntes e Receitas de Capital*”.

“São Receitas Correntes as receitas tributárias, de contribuições, patrimonial, agropecuária, industrial, de serviços e outras e, ainda, as provenientes de recursos financeiros recebidos de outras pessoas de direito público ou privado, quando destinadas a atender despesas classificáveis em Despesas Correntes.

São Receitas de capital as provenientes da realização de recursos financeiros oriundos de constituição de dívidas; da conversão em espécie, de bens e direitos; os recursos recebidos de outra pessoas de direito público ou privado destinados a atender despesas classificáveis em Despesas de Capital e, ainda, o superávit do Orçamento Corrente.”

Essa classificação da receita visa possibilitar uma perfeita identificação da origem dos recursos orçamentários, bem como estabelecer coerência entre as rubricas utilizadas nos orçamentos públicos e nas contas nacionais, permanecendo, no entanto a dicotomia básica inicial: operações correntes e operações de capital.

As receitas do FUNTRANS são decorrentes de multas aplicadas nas rodovias por excesso de velocidade, uso irregular da via, desrespeito à sinalização, excesso de peso, taxas cobradas sobre o uso da faixa de domínio e concessões rodoviárias, sendo a

receita de maior representatividade a multa por infração de trânsito, hoje arrecadada pelo “Tesouro” do estado para posterior repasse ao Fundo.

As receitas são advindas da aglutinação de diversos recursos financeiros do estado tais como:

- dotações constantes no orçamento do Estado e os créditos adicionais destinados a investimentos em transportes;
- dotações orçamentárias ou transferências da União, transferida ao Fundo mediante convênio;
- transferências dos municípios, inclusive as de integrantes de região metropolitana, determinadas em decisões das respectivas assembleias metropolitanas, de recursos referentes à área de transportes, mediante convênio;
- produto de operações de crédito, internas ou externas, contraídas pelo Estado e destinadas à área de transportes;
- resultados das aplicações financeiras das disponibilidades transitórias de caixa;
- dotações a fundo perdido destinadas à área de transportes e consignadas por organismos nacionais ou internacionais, inclusive as organizações não governamentais;
- recursos provenientes de programas de concessão de rodovias, de concessão de transporte coletivo multimodal, intermunicipal e metropolitano de passageiros e de concessão de administração e exploração de terminais de passageiros;
- receitas decorrentes de multas de trânsito aplicadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DER/MG -, nos termos da legislação aplicável e na forma definida em regulamento;
- recursos oriundos de parceria entre o setor público e o privado, de que trata a Lei nº 12.276, de 24 de julho de 1996, para a construção de trecho rodoviário;

- recursos originários de parceria entre o setor público e empresa ou entidade privada produtora de materiais e de tecnologias, visando ao desenvolvimento de sistemas de transportes;
- recursos decorrentes da terceirização de serviços inerentes à operação rodoviária, inclusive balanças e controladores de velocidade de tráfego;
- recursos provenientes do DER/MG decorrentes da exploração da faixa de domínio rodoviário, na forma da legislação aplicável;
- recursos provenientes de contribuição de melhoria instituída pelo Estado, decorrentes de investimentos em transportes;
- auxílios, subvenções e dotações diversas consignados em orçamento e destinados à área de investimento em transportes do Estado;
- rendas patrimoniais resultantes de exploração, locação ou arrendamento de bens do DER/MG;

Além disso, é importante ressaltar que o FUNTRANS tem seus recursos liberados em função de seus objetivos, sem retorno, com a observância da legislação aplicável e dos seguintes requisitos:

- existência prévia de programas, projetos e investimentos aprovados por ato do Governador do Estado;

### **3 RECEITAS E INVESTIMENTOS PELO FUNTRANS - ANO BASE 2009**

Após o detalhamento dos principais objetivos e especificidades do FUNTRANS, esta parte do estudo se ocupará em apresentar as receitas e os investimentos feitos pelo Fundo em 2009. Os recursos investidos foram aplicados principalmente em obras de conservação e restauração de rodovias, operação de vias (controle de pesagem e fiscalização e controle de velocidade) e faixas de domínio.

Basicamente, o FUNTRANS é uma das principais peças do governo para realizar investimentos em obras. No período 2006/2007 foram investidos em torno de R\$

145.595.938,64 tendo sido recuperados 1.794,79 km de rodovias. Já no ano de 2008 foram investidos R\$ 221.954.243,61 para recuperação de 2.951,30 km.

### **3.1 Programa de Manutenção da Rede Rodoviária Estadual**

Este programa objetiva garantir a trafegabilidade na malha rodoviária de responsabilidade do DER/MG através de patrulhamento, encascalhamento de pontos críticos, revitalização dos sistemas de drenagem, limpeza de obras de arte correntes, recuperação de aterros aludidos, recuperação de bueiros, operação tapa buracos, remoção de barreiras, execução de esteiras atarantadas e gabiões. Em 2009, o DER executou diversos serviços de tapa-buracos, recuperação de aterros, revitalização dos dispositivos de drenagem, recomposição de sinalização, roçadas, patrulhamento e encascalhamento.

Minas Gerais é o estado pioneiro na concessão patrocinada em rodovias nos moldes de Parceria Pública Privada no Brasil: a concessão da rodovia MG-050 engloba 372 quilômetros de extensão.

### **3.2 Programa de Operação de Via**

No programa de Operação de Via foi dada continuidade à operação das balanças, sendo em 2009 construídas 17 praças de pesagem, totalizando 59 praças aptas a operar nas diversas regiões do Estado de Minas Gerais. No Projeto Educação Para o Trânsito (recursos do Fundo Estadual do Desenvolvimento de Transportes - FUNTRANS) foram desenvolvidas 533 blitzes, alcançando o público de 184.254 pessoas; 270 palestras educativas para 17.587 pessoas; 14 cursos para 2.003 pessoas e 144 outras ações, beneficiando 35.031 pessoas.

Na fiscalização do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros foram atendidos 835 municípios, por meio de 1.783 serviços (linhas), com o uso de uma frota de 4.869 veículos de passageiros e 221 empresas delegatárias, que transportaram uma média de 6.579.868 passageiros ao mês.



Foram realizadas, aproximadamente, 266.060 viagens/mês. Por sua vez, na fiscalização do Sistema de Transporte Metropolitano de Passageiros, foram atendidos 34 municípios, por meio de 930 serviços (linhas e sublinhas), com a utilização de uma frota de 2.817 veículos de passageiros e sete consórcios de empresas que operam as Redes Integradas de Transporte (RITs), responsáveis por transportar uma média de 18.581.997 passageiros/mês.

Quanto à fiscalização do transporte irregular, houve na Região Metropolitana de Belo Horizonte 1.732 blitzes, abordagem de 31.006 veículos, lavratura de 9.521 autos, apreensão de 1.212 veículos, transbordo de 376 veículos e desembarque de 3.324 pessoas. Em âmbito intermunicipal, computam-se 8.252 blitzes, 274.476 veículos abordados, 37.537 autos lavrados, 1.143 transbordos de veículos e 1.183 pessoas desembarcadas.

Além das operações rotineiras, a Diretoria de Fiscalização atuou, também, em *blitzen* educativas no carnaval, feriados prolongados, Semana do Trânsito, e no monitoramento da rodovia MG 010–Linha Verde. Atuou, ainda, na segurança da rodovia MG-129, por ocasião do Rally de Ouro Branco, além do monitoramento de rodovias em eventos religiosos, e da BR-356 – Ouro Preto, quando da entrega da Medalha da Inconfidência (abril/09).

#### **4 CONCLUSÃO**

Com base nos investimentos apresentados na seção anterior, pode-se inferir que o FUNTRANS tem exercido de maneira significativa o seu papel de repassar os valores arrecadados no Estado de Minas Gerais em ações, serviços e obras que visam a conservação de vidas humanas nas rodovias estaduais.

As receitas arrecadadas através do DER/MG, em conjunto com a PMMG, cuja entrada no caixa se dá via Tesouro Estadual é repassado posteriormente ao Fundo e, aplicados exclusivamente em ações definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sendo as mesmas revertidas ao usuário através de ações que visam, unicamente, a preservação de vidas humanas.

Os investimentos realizados através do FUNTRANS nos 3 (três) últimos anos levaram em conta as rodovias pavimentadas, classificadas segundo seu volume de tráfego e estado de conservação. Com base nesta classificação e nos custos estimados para recuperação e conservação o DER/MG elaborou orçamentos com perspectivas de investimentos de forma programada e constante para os 16.018,6 km de rodovias sob a sua jurisdição.

A implementação de programas de investimento, previamente estudados e submetidos ao grupo coordenador do Fundo e, posteriormente, aprovados pelo Governador do Estado, constitui um elemento decisivo de estímulo ao crescimento econômico e de atração de novos investimentos para o Estado ao reduzir custos operacionais dos veículos, melhorar a qualidade de locomoção de passageiros e cargas e diminuir os riscos de acidentes de trânsito que além de implicar em perda de vida, também provocam danos expressivos a patrimônios públicos e particulares.

Dessa forma, pode-se concluir que o FUNTRANS tem cumprido o seu papel de auxiliar no resgate da malha rodoviária do Estado em nome da segurança, eficiência dos serviços, redução de custos, educação para o trânsito e oferta de novos empregos no setor, conferindo-lhe amplo interesse público nos seus propósitos alinhados à missão do DER/MG de “criar soluções de transporte de bens e pessoas no âmbito do Estado de Minas Gerais”.

## **5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Brasil, Brasília, 23 set.1997. **CTB**, p.799, art.320

MINAS GERAIS. DER – Departamento de Estradas de Rodagem. **Relatório interno de infra-estrutura rodoviária GPDI/GAB/DER/MG**. Belo Horizonte: DER, 1983.p 1-20

NASCIMENTO, Renato César do. **Gestão do Futuro: Plano de ação estratégica para o setor de transporte rodoviário do estado de Minas Gerais** para os anos 2004-2007. *Revista Gerais*, Belo Horizonte, n.4, 2003.