

## SÃO PAULO: UM OLHAR PARA AS MULTAS ARRECADADAS

Por Rui Tavares Maluf\*

Talvez você se interesse em saber que no ano de **2023** (*o mais recente com orçamento executado integralmente*), o município de São Paulo arrecadou em multas e juros provenientes de ao menos cinco bases de incidência o total de **R\$ 2.089.365.029,00** (*dois bilhões, oitenta e nove milhões, trezentos e sessenta e cinco mil e vinte e nove reais*). Considerando toda a receita arrecadada no exercício do ano passado pela capital paulista, este montante representa somente **2,44%** que o tesouro paulistano obteve dos municípios. Se dividirmos o valor total por **11.394.443**, que é o tamanho da população recenseada em domicílios no ano de 2022 pelo IBGE (incluindo crianças, e, não contribuintes em geral), cada um pagou **R\$ 183,4** para a municipalidade.

Ora, o valor arrecadado com as multas em São Paulo equivale à praticamente a média das receitas orçamentárias totais auferidas em 2023 pelos municípios de **Santos** e **Ribeirão Preto**, destacando que ambos são sedes de regiões metropolitanas (como a capital), os quais se perfilam como oitavo e nono maiores orçamentos municipais dentre 645, respectivamente, em valores absolutos do ano passado no estado de São Paulo. Como demonstração das grandes desigualdades no entorno da capital paulista, o valor das multas e juros é maior do que a soma de todas as receitas arrecadadas de **15** municípios da *Região Metropolitana de São Paulo* (RMSP)<sup>1</sup>, ou da soma das receitas dos municípios de **Paulínia** e **Indaiatuba**, ambos na região metropolitana de Campinas, que podem ser considerados ricos, ocupando as **19ª** e **20ª** posições do estado nos totais auferidos, sendo que Paulínia é o 5º do estado em receita per capita.

E aí reside algo incômodo, ou até mesmo irônico, pois São Paulo, Santos e Ribeirão Preto, pela ordem apresentada, representam em termos de receitas per capita do último ano, apenas as **13ª**, **83ª**, e **353ª** colocações em todo o estado bandeirante. Creio que tais dados não se tratam de mera curiosidade, mas apontam para algo disfuncional sob o critério da gestão da administração municipal e do interesse público.

---

<sup>1</sup> - Os municípios a que me refiro são os seguintes em ordem decrescente das receitas totais: Ribeirão Pires, Mairiporã, Jandira, Caieiras, Poá, Guararema, Vargem Grande Paulista, Santa Isabel, Embu-Guaçu; Biritiba-Mirim, Juquitiba, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Pirapora do Bom Jesus e São Lourenço da Serra.

E avançando um pouco no conhecimento das cifras referentes às multas e juros, nada menos do que **78,13%** do que foi cobrado e recolhido vieram das multas de trânsito, ou seja, **R\$ 1.632.423.728,18<sup>2</sup>** (*hum bilhão, seiscentos e trinta e dois milhões, quatrocentos e vinte e três mil, setecentos e vinte e oito reais e dezoito centavos*). Assim, de todas as bases de incidência das multas aplicadas, as de trânsito são as únicas cujo montante alcançou **1,91%** de tudo que São Paulo, capital, recolheu de receitas em 2023. Nem mesmo as de Imposto sobre Serviços (ISS), segundo tributo de maior relevância, as multas se aproximaram de 1%; ficando em **0,31%** (ou **11,97%** do conjunto de todas as multas e juros aplicados). Encontra-se nesse item outra questão incômoda por envolver algo que por um lado gera tanta grita entre os cidadãos se sentirem frequentemente injustiçados com as multas de trânsito que lhe são aplicadas, e, por outro lado, a municipalidade, mas também os governos estadual e federal que apontam para os comportamentos antiurbanos dos motoristas na conduta de seus veículos sejam estes de passageiros ou profissionais.

É possível acompanhar os desfechos relativos à conduta dos motoristas em geral por mais de uma fonte de informação. Escolhi trabalhar com os dados da secretaria de Segurança Pública do estado de São Paulo (SSP) e com os indicadores da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), disponíveis no Observa SAMPA.

Se mirarmos nos dados disponibilizados pela SSP, as ocorrências registradas nessa área se dividem em quatro classificações sob a perspectiva criminal e se dão da seguinte forma: 1) homicídio culposo por acidente de trânsito; 2) homicídio doloso por acidente de trânsito; 3) lesão corporal culposa por acidentes de trânsito e; 4) número de vítimas em homicídio doloso por acidente de trânsito. Ao me valer dessa fonte acredito que a perda da vida de alguém no trânsito pode, em grande parte dos casos (e deve) ser enquadrada como homicídio (culposo ou doloso). Assim, a segurança no trânsito, mediante a preservação da vida, é o bem maior de uma sociedade civilizada que encontrou nos veículos a motor um meio de aumentar a sua mobilidade geral.

No entanto, os dados de homicídio doloso e de número de vítimas de homicídio doloso são praticamente irrisórios, ou nem mesmo existem na maioria dos municípios. Tal fato ocorre menos em razão do comportamento dos motoristas não serem passíveis de tal enquadramento (creio eu), e, mais em consequência de uma mentalidade das

---

<sup>2</sup> O código orçamentário no qual se encontra o valor totalizado é 1.9.1.1.01.0.1.01 – Multas previstas na legislação de trânsito.

autoridades em geral, da própria Justiça, e da sociedade, que não enxergam dessa forma o comportamento de motoristas em acidentes que resultam em perdas de vidas de terceiros. Dito isso, a capital paulista, sozinha, respondeu pela metade dos números absolutos dos homicídios dolosos no trânsito em 2023, participando com cinco dos dez do estado, ou a taxas de 0,044 e 0,023, respectivamente, por 100 mil habitantes, e quase a metade (8) dos (18) números de vítimas decorrentes dos homicídios dolosos por acidentes de trânsito (com taxas, respectivas, de 0,07, a capital, versus 0,04, o estado). Portanto, tais números e taxas são pouco significativos. Mas não é o que se passa com os homicídios culposos por acidentes de trânsito e com as lesões corporais por acidentes de trânsito.

Se o estado de São Paulo é a referência agregadora dos dados de todos os municípios, seus dados relativos (taxas por 100 mil habitantes) passam a se constituir em base relevante para sabermos a situação desses entes da federação. O município de São Paulo, quando comparado ao estado apresenta taxas melhores (ou não tão ruins a depender de qual critério utilizemos para analisar o problema). Além da própria capital, objeto maior do meu interesse, eu escolhi deliberadamente outros **16** municípios considerando os que detêm populações a partir de 400 mil habitantes, os que se constituem em sedes de algumas regiões metropolitanas e o município de Ilhabela, por ser o de maior receita per capita do estado (*veja a tabela e gráficos ao final*).

Desse grupo, Ilhabela também é o da menor taxa de homicídios culposos (2,87), seguido por Mauá (3,83), mas se sai mal nas taxas de lesão corporal culposa por acidentes de trânsito, pois o que se saiu melhor foi exatamente Mauá, com 71,42 por 100 mil habitantes. No primeiro quesito, de homicídio culposo, São Paulo obteve 5,33, bem abaixo do estado (8,77) e da média dos 17 municípios (7,25). No quesito de lesão corporal culposa por acidentes de trânsito, a capital também foi melhor que o estado (111,89 contra 155,96 da unidade federativa), e também melhor do que a média (148,24).

Passando a me concentrar apenas na capital e a partir dos dados da Prefeitura de São Paulo, os números absolutos de 2023 apresentaram piora em relação aos de 2022, tanto na morte de ciclistas, motociclistas, ocupantes de veículos e pedestres, conquanto as taxas por 10 mil veículos e por 100 mil habitantes possam ser consideradas modestas.

Em face de tais números obtidos de duas diferentes fontes de informação, é que o valor total recolhido em multas de trânsito aos cofres da municipalidade paulistana em 2023, talvez não possa ser considerado exorbitante, em princípio, conquanto tal realidade seja indicadora, possivelmente, de insuficiência de um bom desenho de políticas públicas em vários setores da administração pública. E faço tal afirmação por tudo que se observa no trânsito da capital, com múltiplos comportamentos temerários por parte de condutores e pedestres sem que haja efetivamente a presença do poder público seja pela presença de agentes de trânsito, policiamento de trânsito, e uma sinalização eficiente. Limitar-se a aplicação de multas por radares ou pelos próprios agentes sem que haja a detenção do veículo do infrator no momento da transgressão, quando se fizer necessário, parece pouco capaz de inibir novas agressões ao trânsito.

Apesar de minhas dúvidas de que a eleição de outubro próximo permita examinar a fundo o conhecimento dos candidatos a prefeito de São Paulo nessa área e de suas propostas (para além das generalidades tão comuns dos programas oficiais), é possível afirmar com base no que já acompanhamos até o momento, ser necessário que a imprensa cobre os postulantes para saber se efetivamente eles e elas entendem o orçamento paulistano atual, o que propõe nesse campo e, particularmente em como acrescentar ao que se faz na área de segurança do trânsito. Por outro lado, se faz mais do que necessário que os cidadãos mais engajados com os assuntos públicos examinem diretamente o orçamento municipal e se familiarizem com o mesmo para que compreendam as possibilidades e limitações que a maior cidade do Brasil, e uma das maiores do planeta, pode ou não nos entregar, a partir das escolhas feitas pelos que nos governam.

Finalmente, creio que vale a pergunta: será possível aceitar que o montante arrecadado de multas e juros seja um fator inibidor a faltas dos contribuintes em geral e, especificamente, será que as multas de trânsito reduzirão os elevados números de acidentes, mesmo que a capital paulista não se encontre na posição mais ingrata?

**\*RUI TAVARES MALUF.** Pesquisador, consultor e professor universitário. Ex-professor da Faculdade de Sociologia e Política de São Paulo – Escola de Humanidades (2005-2022), das Faculdades Campos Salles (2001-2011) e de outras instituições de ensino superior. Fundador e editor da consultoria e do site *Processo & Decisão*. Doutor em ciência política (USP). Mestre em ciência política (UNICAMP). Autor dos livros *Amadores, Passageiros e Profissionais* (2011) e *Prefeitos na Mira* (2001), ambos pela editora Biruta. Autor de inúmeros artigos sobre política municipal, nacional e internacional do Brasil em relação aos países da América do Sul.

### *Fontes de informação*

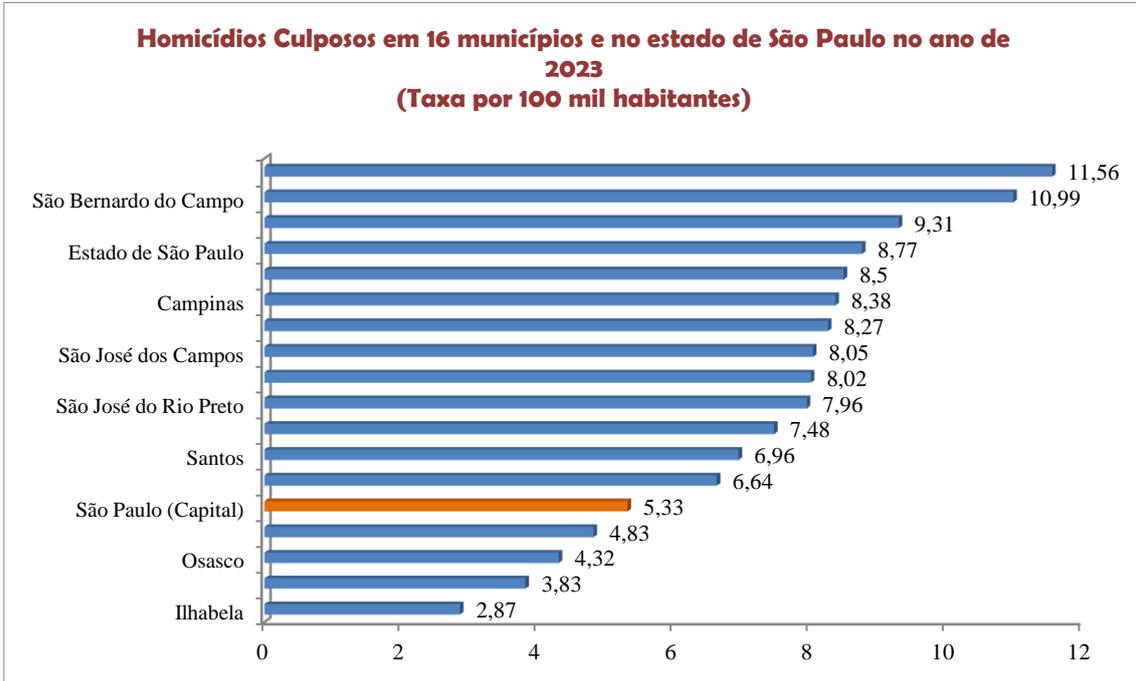
Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP). Transparência. Observa Sampa. *Disponível em:* <https://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/>

Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP). Receitas do exercício de 2023. *Disponível em:* <http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/receitas-despesas/>

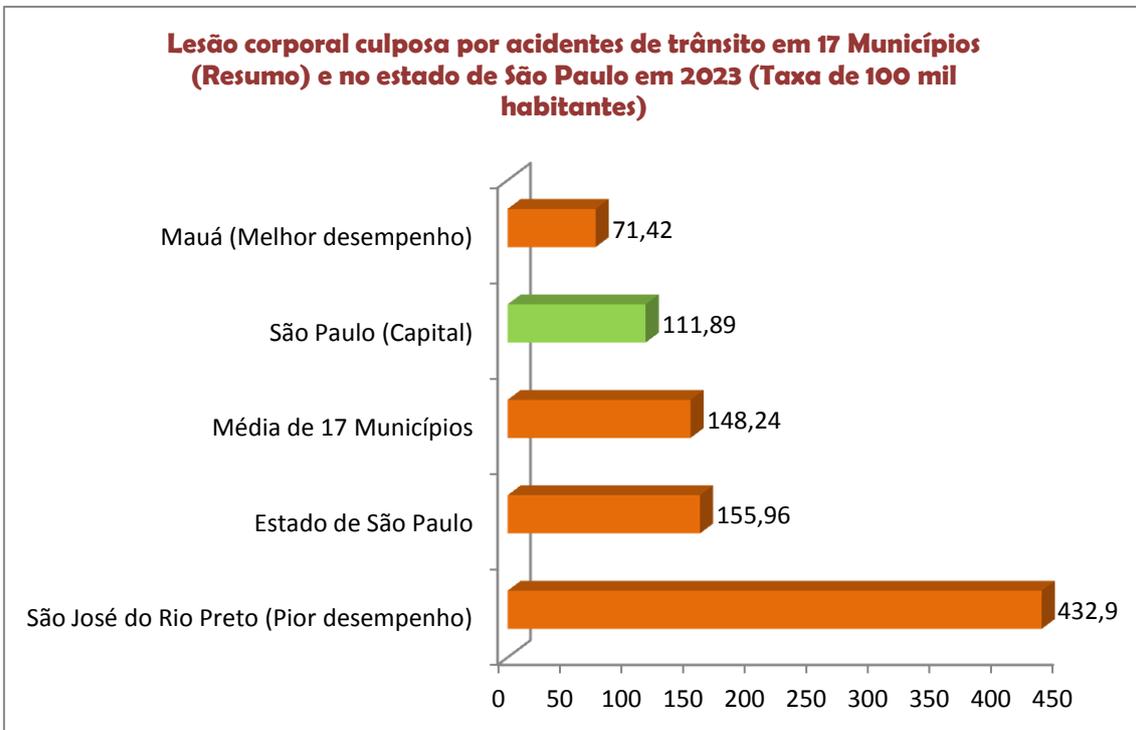
Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSPSP). *Disponível em:* <http://www.seguranca.sp.gov.br/estatistica>

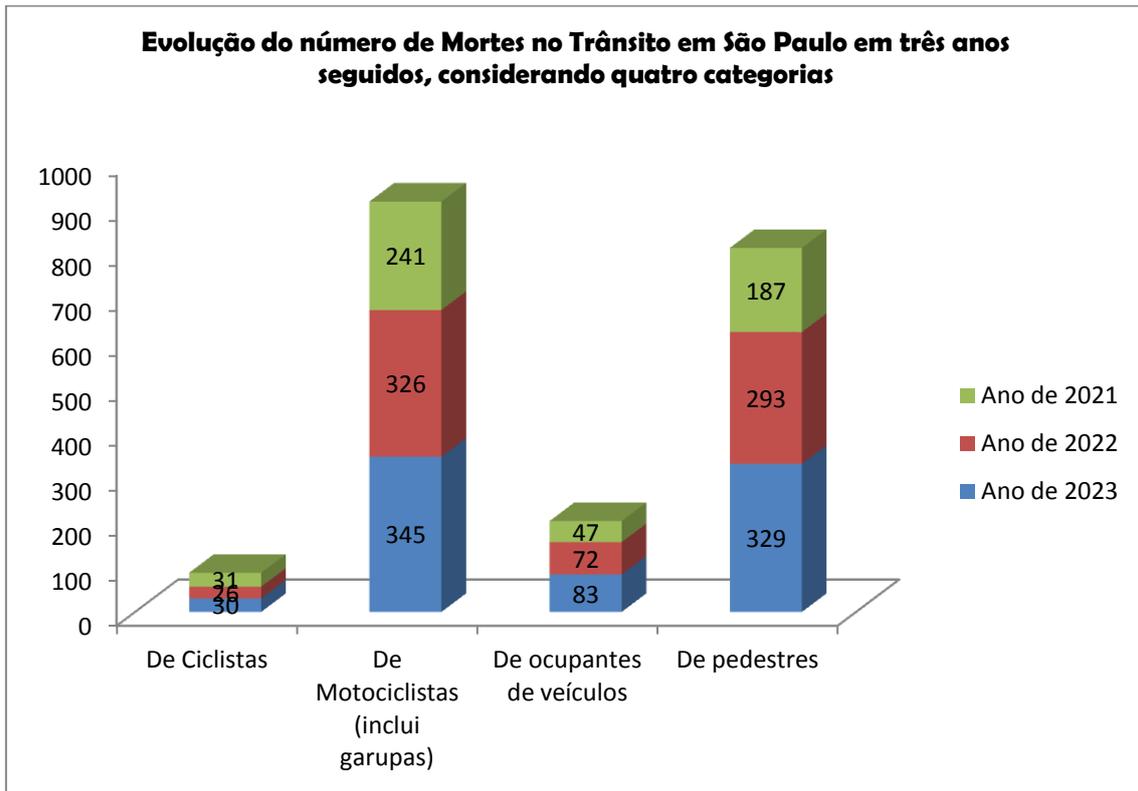
Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCESP). *Disponível em:* <https://transparencia.tce.sp.gov.br/>

## Anexos



6





Município de São Paulo			
Números de mortes no trânsito de ciclistas, motociclistas, pedestres e ocupantes de veículos			
Anos de 2023, 2022 e 2021			
INDICADOR	2023	2022	2021
Número de mortes de ciclistas no trânsito	30	26	31
Taxa de mortes de ciclistas por 10 mil veículos	0,03	0,03	0,03
Taxa de mortes de ciclistas por 100 mil habitantes	0,25	0,22	0,26
Número de mortes de motociclistas no trânsito*	345	326	241
Taxa de mortes de motociclistas por 10 mil motos	**	2,81	2,20
Número de mortes de ocupantes de veículos	83	72	47
Número de pedestres mortos no trânsito	329	293	187
*Inclui o garupa; **não informado			

<i>Ocorrências de Trânsito no Estado de São Paulo e em 16 Municípios do estado, segundo as classificações de Homicídio culposo e Lesão Corporal Culposa em Acidentes de Trânsito</i>			
Secretaria de Segurança Pública			
Ano de 2023			
CLASSIFICAÇÃO	JURISDIÇÃO	TOTAL DE OCORRÊNCIAS	TAXA / 100 MIL HAB
Homicídio culposo	Estado de São Paulo	3.870	8,77
	São Paulo (Capital)	607	5,33
	Santos	29	6,96
	Ribeirão Preto	59	8,50
	Barueri	21	6,64
	Campinas	95	8,38
	Guarulhos	96	7,48
	Ilhabela	1	2,87
	Jundiaí	51	11,56
	Mauá	16	3,83
	Mogi das Cruzes	36	8,02
	Osasco	32	4,32
	Piracicaba	35	8,27
	Santo André	36	4,83
	São Bernardo do Campo	89	10,99
	São José do Rio Preto	38	7,96
	São José dos Campos	56	8,05
Sorocaba	67	9,31	
Lesão corporal culposa	Estado de São Paulo	68.820	155,96
	São Paulo (Capital)	12.749	111,89
	Santos	403	96,69
	Ribeirão Preto	1.206	173,79
	Barueri	546	172,65
	Campinas	1.662	146,54
	Guarulhos	1.250	97,35
	Ilhabela	59	169,29
	Jundiaí	653	148,01
	Mauá	298	71,42
	Mogi das Cruzes	444	98,85
	Osasco	897	121,19
	Piracicaba	806	190,40
	Santo André	830	111,31
	São Bernardo do Campo	1.250	154,38
	São José do Rio Preto	2.067	432,90
	São José dos Campos	909	130,66
Sorocaba	668	92,79	

\*\*\*