

# Em vigor há 18 anos, Código de Trânsito Brasileiro é alvo de propostas de atualização

Falta de políticas efetivas que favoreçam a mobilidade, alta taxa de acidentes e segurança de pedestres e ciclistas são alguns dos problemas que ainda desafiam a legislação

Tércio Ribas Torres

O CÓDIGO DE Trânsito Brasileiro (CTB) completou 18 anos de vigência em janeiro. Saudado à época do lançamento como uma legislação ampla e moderna, o código (Lei 9.503/1997) define conceitos, regras de sinalização, papel dos entes públicos, previsão de multas e muitos outros assuntos relacionados ao trânsito — como a obrigatoriedade do cinto de segurança, uma das principais mudanças determinadas pelo CTB.

Para o pesquisador em transporte e meio ambiente Carlos Penna Brescianini, o texto ainda pode ser considerado atual. Com especialização e mestrado na área, Brescianini lembra que o CTB reconhece que as ruas são para todos: pedestres, ciclistas e automóveis. Entretanto, pondera, não temos a execução de políticas que permitam ao Brasil tornar-se um país de alta mobilidade.

— A questão é que a visão do governo tem sido de pensar no transporte público como exclusivamente rodoviário — lamenta.

Ele cita como exemplo a falta de calçadas, apesar de o código prever a existência delas. Na prática, diz o pesquisador, o pedestre é ignorado. Outro exemplo da falta de execução política é a estrutura para os



Para que o Brasil se torne um país de alta mobilidade, avalia pesquisador, é preciso mudar conceitos como a prioridade dada pelos governos ao transporte público rodoviário, predominante em cidades como Brasília

ciclistas. O código prevê “promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas”. Brescianini explica, porém, que a campanha “dirija a 1,5 metro de distância de um ciclista” parece correta, mas não é. Ele lembra que as faixas de rolamento têm entre 2,5 e 3,3 metros de largura. Os veículos têm, em média, de 2 a 3 metros de largura. Assim, questiona, “como permitir um ciclista e um veículo dividirem a mesma

faixa, mantendo 1,5 metro de separação?”

— Os ciclistas são incentivados a usar as ruas disputando o espaço com os automóveis. Isso é gravíssimo — alerta.

## Alterações

Ao longo dos anos, o código vem sofrendo alterações. Uma delas foi a Lei Seca (Lei 11.705/2008), que inseriu na legislação medidas para inibir o consumo de bebida alcoó-

lica pelos motoristas. Outra mudança, feita em 2009, exigiu que os carros novos tenham airbag frontal para condutor e passageiro do banco dianteiro. A exigência foi incorporada de forma progressiva, até que em 2014 todos os carros zero quilômetro passaram a sair de fábrica com os airbags frontais. Alteração promovida no ano passado liberou de licenciamento e emplacamento as máquinas agrícolas e os veículos usados para puxar essas máquinas.

Presidente da ONG Trânsito Amigo, Fernando Diniz aponta a proibição de falar ao celular e o uso de cadeirinhas para crianças como evoluções importantes no código. Ele lamenta, no entanto, o fato de muitos pais negligenciarem a compra da cadeirinha certificada pelo Inmetro.

No Senado, há vários projetos que alteram o CTB (*veja quadro*). Um deles é o Projeto de Lei do Senado (PLS) 98/2015, de Davi Alcolumbre (DEM-AP), que exige de todos os motoristas a avaliação psicológica tanto na primeira habilitação como nas renovações.

A legislação atual prevê a avaliação psicológica só para o condutor que exerce atividade remunerada com o veículo. Os demais são submetidos a essa avaliação somente na primeira habilitação. Pelo projeto de Davi, todos os motoristas, estejam ou não no exercício de atividade remunerada, serão submetidos

ao exame psicológico para a primeira habilitação e demais renovações. O senador argumenta que, na primeira avaliação, o candidato vem desprovido da carga emocional acumulada do estresse “que acompanhará sua trajetória a partir de então”. Ele lembra que há muitas doenças psicológicas, como a depressão, que podem comprometer a direção de um veículo.

— Precisamos ter a garantia de que o cidadão está apto para dirigir — declara.

## Tecnologia

Ciro Nogueira (PP-PI) é autor de duas propostas que alteram o CTB. Para ele, a atualização do código passa pela tecnologia da segurança. O PLS 195/2012 torna obrigatório o sistema antitravamento de rodas (ABS) para todos os tipos de veículos. Pela legislação atual, as motocicletas,



Davi propõe exame psicológico do condutor nas renovações da habilitação

por exemplo, não são obrigadas a ter esse equipamento. Levantamento do Instituto Avante Brasil mostra que em 2013 os motociclistas representaram 29% das mortes no trânsito.

Ciro também é autor do PLS 191/2014, que inclui como equipamento obrigatório a câmera de marcha a ré, a partir de 2020, para todos os veículos zero quilômetro. A instalação desses dispositivos, explica o senador, visa evitar atropelamentos causados por manobra de veículos em marcha a ré — acidentes que acometem principalmente crianças, idosos e pessoas com deficiência. Um dado agravante neste tipo de acidente, acrescenta o senador, é que em vários casos as vítimas são atropeladas por membros da própria família, “com consequências absolutamente devastadoras para a vida dos envolvidos”.



Ciro defende adoção de sistema ABS e câmeras de marcha a ré nos veículos

## Incidência de mortes em acidentes aumenta no país

O Instituto Avante Brasil divulgou, há dois anos, um estudo que aponta o Brasil como o 4º país do mundo em número absoluto de mortes no trânsito. China, Índia e Nigéria ocupam os primeiros lugares do ranking. Na China, em 2010, foram registrados quase 276 mil óbitos no trânsito. O Brasil registrou 43 mil mortes. Dos dez primeiros países na pesquisa, nove não estão no grupo de países mais desenvolvidos. A exceção é os Estados Unidos, país que tem a maior frota de veículos do mundo: mais de 250 milhões de veículos, quase 4 vezes mais que a frota brasileira. Os Estados Unidos apresentam, no entanto, o menor número de mortes por 100 mil pessoas do grupo (11,4, contra 22 do Brasil).

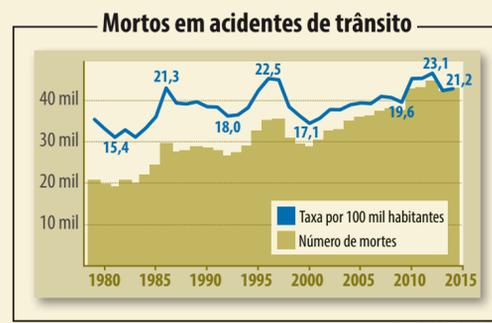
O instituto divulgou no ano passado um estudo com base em informações do Datasus e do Eurostat, organização que produz dados estatísticos para a União Europeia. O estudo compara a evolução da incidência de mortes em acidentes de trânsito no Brasil (de 2000 a 2013) e na União Europeia (de 2000 a 2014). Em 2000, o Brasil registrava 171 mortes em acidente de trânsito por 1 milhão de habitantes. Na União Europeia, esse número foi de 117. Em 2013, o índice do Brasil subiu para 210, enquanto na Europa baixou para 51, em 2014.



Apesar da legislação, taxa de mortalidade do trânsito vem subindo desde 2000

Ao contrário do que vem acontecendo na Europa, que obteve uma queda na taxa de mortes no trânsito nos últimos anos, o Brasil teve um aumento. Para a coordenadora da pesquisa, Flávia Mestriner Botelho, o

número europeu pode ser o resultado da adoção de políticas de prevenção. Vias e carros mais seguros, políticas de conscientização e limites ao tráfego e à velocidade são medidas que poderiam explicar a queda de



mortes no trânsito da Europa. A pesquisadora registra ainda que a média de crescimento anual de mortes no trânsito brasileiro para este período é de 2,57%. Com base nesses números, pondera, é possível dizer que o Brasil chega a registrar 119 mortes no trânsito por dia e 5 mortes por hora.

## Perfil das vítimas

O Instituto Avante Brasil também pesquisou o perfil das vítimas de acidentes entre 2004 e 2013.

As faixas de idade que mais apresentaram crescimento foram a de adultos entre 40 e 59 anos (aumento de quase 40%, passando de 8,5 mil mortes em 2004 para quase 12 mil em 2013) e a de idosos com mais de 60 anos (com aumento de 50%, passando de 4,3 mil mortes para 6,5 mil, entre 2004 e 2013). Os idosos foram as principais vítimas das mortes de pedestres no trânsito em 2013, representando 32% das mortes.

Entre os ciclistas, a faixa etária mais vitimada foi a de adultos entre 30 e 49 anos. Quase a metade das mortes (48%) em decorrência de acidentes com motocicletas são de jovens entre 15 a 29 anos. Já os adultos entre 30 e 49 anos são as principais vítimas dos acidentes que resultam em morte nos automóveis, representando 36% do total.

## Faixa de pedestre e ciclovia segregada são bons exemplos

Apesar do alto número de acidentes e mortes, é possível encontrar bons exemplos no trânsito do país. Um deles é o respeito à faixa de pedestre em Brasília.

Cristovam Buarque (PPS-DF) era o governador do Distrito Federal (de 1995 a 1998) quando foi lançada uma grande campanha para que o motorista respeitasse a faixa de pedestre. Segundo o senador, o número de leitos para traumatizados

era insuficiente no início do seu governo. Com a campanha por um trânsito mais seguro e mais humano, porém, os hospitais começaram a registrar sobre de leitos para traumatizados.

— Eu gostaria que tivesse isso no Brasil inteiro. As cidades que fazem isso têm uma autoestima muito grande. Brasília tem orgulho de ter respeito à faixa de pedestre — diz o senador, destacando que a qualidade do trânsito passa pela educação,

pelo transporte público e pela redução do número de carros na rua.

Para o pesquisador Carlos Penna Brescianini, um bom exemplo de política de transporte é a construção de ciclovias segregadas — mais seguras em razão da pista separada dos demais veículos —, ainda raras nas cidades brasileiras. Brasília e Campo Grande são exemplos de cidades que já têm ciclovias segregadas. Brescianini concorda com Cristovam na tese de que que não se deve mais incentivar o uso de automóvel particular. Ele informa que já há mais de 75 milhões de automóveis para 202 milhões de brasileiros.

— É praticamente um automóvel para cada três cidadãos.



Cristovam governava o DF quando foi lançada campanha por respeito à faixa

As pessoas têm direito a comprar e usar automóveis, mas o governo tem de ofertar transporte rápido, barato, limpo e seguro para toda a população — afirma.

## Saiba mais

Vídeo da Agência Senado sobre violência no trânsito: <http://bit.ly/cidadaniatransito>

PLS 98/2015: <http://bit.ly/pls98-2015>  
PLS 195/2012: <http://bit.ly/pls195-2012>  
PLS 191/2014: <http://bit.ly/pls191-2014>

Veja todas as edições do Especial Cidadania em [www.senado.leg.br/especialcidadania](http://www.senado.leg.br/especialcidadania)



Segurança garantida aos pedestres em Brasília orgulha a população, diz senador