



CENTRO DE ESTUDOS AVANÇADOS E TREINAMENTO / TRÂNSITO

**CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU*
ESPECIALIZAÇÃO EM “GESTÃO E NORMATIZAÇÃO DE TRÂNSITO”**

ESTUDO DIRIGIDO: ANÁLISE DO PROJETO DE LEI Nº 2.650/03

PROIBIÇÃO DE MOTOS TRAFEGAREM ENTRE VEÍCULOS – CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

Encontra-se em tramitação, no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 2.650/03, de autoria do Sr. Deputado Federal Marcelo Guimarães Filho, para alterar a Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), inserindo o artigo 56-A, que *proíbe ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores o tráfego entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela.*

Em vista da polêmica sobre a proibição que se pretende instituir, os alunos do Curso de Pós-graduação em “Gestão e Normatização de Trânsito” do CEAT – Centro de Estudos Avançados e Treinamento / Trânsito realizaram, no dia 25/04/09, um estudo dirigido sobre o assunto, com o objetivo de apresentar, àqueles que possa interessar, considerações técnicas para melhor compreensão do tema.

Além do Coordenador e dos alunos da 7ª e 8ª turmas da Pós-graduação, o seminário teve participação especial do convidado Sr. Lucas Pimentel, Presidente da ABRAM – Associação Brasileira de Motociclistas.

1º TÓPICO – CRIAÇÃO DE FAIXAS EXCLUSIVAS PARA MOTOCICLETAS E SIMILARES:

Ficou demonstrada a atual ilegalidade de criação de faixas exclusivas para motos, pela falta de previsão legal de sinalização própria no Código de Trânsito Brasileiro.

Embasamento legal:

Art. 24, II e III do CTB – Determina a competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios em planejar, projetar e regulamentar o trânsito e implantar a sinalização;

Art. 184 do CTB – Institui a infração de trânsito por transitar em faixas exclusivas destinadas a determinados tipos de veículos;

Art. 96 do CTB – Classifica os veículos quanto à tração, categoria e espécie (a qual contempla os tipos de veículos);

Anexo I do CTB – Estabelece o conceito de “regulamentação da via”, que consiste na implantação de sinalização de regulamentação;

Art. 80 do CTB – Prevê que as sinalizações das vias devem estar previstas no CTB ou em legislação complementar;

Art. 90 do CTB – Proíbe a imposição de sanções por inobservância à sinalização, quando esta for insuficiente ou incorreta.

Anexo II do CTB – Contempla a sinalização de trânsito brasileira, abrangendo, entre as placas de regulamentação, apenas três que prescrevem circulação exclusiva a determinados tipos de veículos: a R-32 (circulação exclusiva de ônibus), a R-34 (circulação exclusiva de bicicletas) e a R-39 (circulação exclusiva de caminhão);

Deliberação nº 53/2006 do CONTRAN – Concede autorização à Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo (CET/SP) para utilizar sinalização experimental em corredores exclusivos para motos (placa R-41). Porém, tal autorização foi extinta em 12/09/2008.

2º TÓPICO – CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS SOBRE A CONDUÇÃO DE MOTOCICLETAS ENTRE VEÍCULOS:

1. **Não há estudo estatístico que comprove o número de acidentes de trânsito envolvendo motos nos “corredores”** formados por veículos ou por veículos e o bordo da calçada ou de **canteiros centrais** (estes, aliás, não mencionados no PL). Portanto, não há como aferir que somente com esta medida (a proibição do trânsito de motos por esses “corredores”) aumentar-se-á a segurança viária;

2. Os veículos de três rodas ou mais possuem equilíbrio estático, ou seja, eles por si só permanecem na mesma posição somente acionando o pedal do freio. **Já os veículos de duas rodas possuem equilíbrio dinâmico**, ou seja, elas precisam do apoio de um dos pés do condutor para permanecerem sobre as mesmas duas rodas em qualquer tipo de parada, além da utilização do pedal do freio. Isto demonstra a enorme dificuldade de um motociclista em dirigir sua moto atrás de um veículo em um congestionamento.

3. A **condução de uma moto atrás de outros veículos de maior porte**, como carros e caminhões, pode ser muito perigoso aos motociclistas, pois qualquer tipo de **engavetamento**, permanecendo a motocicleta entre os dois veículos maiores, certamente será fatal devido à falta de estrutura externa dela para proteger seu condutor. Esta possibilidade se torna mínima, se as motos continuarem a transitar pelos “corredores”, ficando menos vulneráveis de serem “prensadas” por outros veículos de maior porte.

4. Para se conduzir um veículo de duas rodas é necessário um **campo de visão amplo**, maior do que a de um veículo de três ou mais rodas, pois qualquer obstáculo não observado nas ruas, como buracos, pedras e paus, por menores que sejam, podem desestabilizar o equilíbrio dinâmico desses veículos, gerando uma inevitável queda do motociclista ao solo, fato que não ocorre com os outros veículos que possuem equilíbrio estático. A condução de motos atrás de outros veículos de maior porte prejudica totalmente este campo de visão, o que não ocorre quando se transita nos “corredores” formados pelos veículos.

5. **O número elevado de vítimas envolvendo acidentes com motos é perfeitamente explicado pela falta de segurança externa do condutor**, o qual fica desprovido da estrutura de seu veículo para se proteger, ao contrário de condutores dos outros veículos, como carros e caminhões, os quais se beneficiam da parte metálica externa do veículo e de outros equipamentos de segurança, como cintos e *air-bags*. Qualquer acidente de trânsito com motocicleta sujeitará o condutor a uma probabilidade muito grande de se ferir, independente do local e velocidade dos veículos envolvidos, devido à perda do equilíbrio da moto e sua inevitável queda. **Esta problemática poderia ser amenizada com a regulamentação pelo CONTRAN do vestuário de proteção** ao condutor e passageiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores, conforme prevê os artigos 54 e 55 do CTB;

6. **A condução de motos entre os veículos de maior porte trará também outros prejuízos ao trânsito, como um aumento vertiginoso dos congestionamentos**, pois cada moto retirada do corredor deverá ocupar o lugar de mais um veículo nas faixas de rolamento, o que tornaria o trânsito ainda mais caótico. Além disso, os **gases poluentes emitidos pelas motocicletas seriam muito maiores**, pois exigiria delas maior tempo parado no trânsito e maior esforço desses veículos em marchas mais lentas, o que contribuiria para um grande aumento da poluição.

7. **Para se frear uma motocicleta é necessária uma distância maior do que outros veículos de três ou mais rodas**. Portanto, uma motocicleta transitando atrás de outro veículo pode não conseguir frear a tempo de parar sem causar um acidente, pois seu espaço é reduzido pela traseira do veículo à frente, o que não ocorre nos “corredores”.

8. O processo de formação de condutores foi alterado recentemente (Resolução do CONTRAN nº 285/08), com aumento da carga horária do ensino teórico e prático para todos os candidatos à habilitação e mudanças na formação dos motociclistas, justamente com o objetivo de diminuir os acidentes com motocicletas; entretanto, não houve tempo hábil de avaliar os impactos de tais ajustes.

3º TÓPICO – SOLUÇÕES APRESENTADAS:

1. Aumento da fiscalização de trânsito, realizada pelos órgãos públicos responsáveis, visando o cumprimento pelos motoristas das normas já existentes, que se aplicadas e obedecidas por todos, por si só, trariam uma melhoria para a segurança viária.

2. Implantação de corredores exclusivos para motocicletas (“moto faixa”) nas vias de maior fluxo e velocidade, com aprovação de sinalização adequada, alterando-se o Anexo II do CTB (placa “R-41”) e ratificando-se a Deliberação do CONTRAN nº 53/06, para viabilizar tal regulamentação.

3. Caso se entenda pela proibição do tráfego de motos entre veículos, opina-se pela regulamentação da condução de motocicletas somente entre os “corredores” formados pelas duas faixas de rolamento mais à esquerda, proibindo o trânsito nos demais “corredores”, o que criaria uma educação e um padrão entre todos os condutores que somente por aquele “corredor” poderá transitar motos.

4. Regulamentação, pelo CONTRAN, do vestuário de proteção ao condutor e passageiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores, como prevêem os artigos 54 e 55 do CTB, evitando ou amenizando os ferimentos causados em quedas, choques ou colisões.

CONCLUSÃO:

Após o debate realizado, chegou-se à conclusão que a diminuição dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas depende muito mais da atuação dos órgãos gestores, de acordo com as competências estabelecidas para os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, do que de mudanças legislativas que estabeleçam proibições baseadas em mera presunção, em vez de dados estatísticos consistentes.

Não se trata apenas de ser contra ou a favor do Projeto de lei nº 2.650/03. Ao proibir o tráfego de motocicletas nos corredores formados entre veículos, deve-se levar em consideração, além do natural prejuízo à fluidez viária e à economia baseada nos serviços de entrega por motos, se o bem jurídico a ser tutelado realmente estará sendo protegido, pois não vislumbramos uma correlação lógica entre a proibição que se pretende e a melhoria da segurança de trânsito.

Os alunos da Pós-graduação do CEAT, de diferentes municípios paulistas e profissionais dos mais diversos setores ligados à área de trânsito, ressaltam o seu compromisso com a busca de soluções para a melhoria das condições de segurança no trânsito em nosso país. Esperamos que estas breves considerações sirvam para um maior esclarecimento sobre o tema e torcemos para que os nossos representantes legais tomem as decisões adequadas para que o trânsito seguro não seja apenas um direito garantido por lei, mas, acima de tudo, uma realidade do povo brasileiro.

São Paulo, 25 de abril de 2009.

Relator: Lucas Viol Franciscan, Pós-graduando do CEAT (8ª turma).

Redação final: Julyver Modesto de Araujo, Coordenador da Pós-graduação; Mestre em Direito do Estado pela PUC/SP, com Especialização em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público de SP; Diretor do Conselho Consultivo da ABRAM – Associação Brasileira de Motociclistas e Presidente da ABPTRAN – Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito.

“A via pública é o maior encontro social entre os ‘diferentes’, espaço fundamental e necessário à sobrevivência e convivência humana, onde se deve haver a busca do equilíbrio com garantia de direitos igualitários de fato, visando um conjunto que abrange a legislação, educação, segurança e fluidez” (Anizabeth Albertina de Jesus – Pós-graduanda do CEAT – 8ª turma)