



Foto: Léo Britto - Monomito Filmes/WRI Brasil

PL 2789/2023

INFORMAÇÕES ESSENCIAIS PARA A IMPRENSA

Sobre a iniciativa que visa preservar vidas no trânsito de todas as cidades brasileiras

O BRASIL TEM UM PROBLEMA COM VELOCIDADES

Estima-se que **17 mil vidas*** poderiam ser poupadadas todos os anos se as velocidades fossem readequadas nas ruas das cidades.



*Segundo estudo publicado na revista The Lancet (2022)

Propomos o projeto de lei 2789/2023 para:



Readequar as velocidades máximas permitidas dentro das cidades (de 60 para 50 km/h em avenidas).



Viabilizar a fiscalização por medição de velocidade média.

POR QUE MEXER NAS VELOCIDADES?

Para cada aumento de **1%** na velocidade



Há um aumento de **4%** em sinistros fatais



Ícones: Noun Project

Porque velocidades adequadas significam chances maiores de as pessoas sobreviverem caso ocorra uma colisão ou atropelamento. Quem afirma isso é a Organização Mundial da Saúde (OMS), baseada em extensa literatura sobre segurança viária. Ela recomenda que os limites de velocidade em vias urbanas sejam de, no máximo, 50 km/h.



3 fatos sobre velocidade:

1

Quanto maior a velocidade de um veículo motorizado, maior é a probabilidade de ocorrência de **colisões e atropelamentos**.

2

Quanto maior a velocidade na condução de um veículo, **menor é a capacidade** de o motorista observar o seu entorno e reagir a tempo de evitar possíveis atropelamentos e colisões.

3

Quanto maior a velocidade do veículo, maiores são as chances de **lesões graves e mortes**.



Clique aqui para acessar nossa biblioteca de estudos e fontes sobre velocidades e segurança viária

FISCALIZAÇÃO POR VELOCIDADE MÉDIA

Para que os limites de velocidade sejam respeitados o tempo todo

Como funciona?

1

O motorista passa pelo primeiro equipamento, que registra o horário e velocidade do veículo.

2

Quando o motorista passa pelo segundo equipamento, são registrados horário e velocidade novamente. Ele será multado se alcançar o segundo equipamento em menos tempo do que o necessário para percorrer essa distância dentro da velocidade máxima permitida.

Equipamento 1



Equipamento 2



Por exemplo, se o limite for 50 km/h e a distância entre o primeiro e o segundo equipamento for de 2,5 km, o motorista não pode levar menos que 3 minutos para percorrer esse trecho.

Uma fiscalização mais eficiente

1. Induz o respeito à velocidade ao longo de toda a via.
2. Melhora a fluidez do trânsito, com o fim do “breca e acelera”, tornando-o mais previsível.
3. Reduz o risco de colisões e atropelamentos.

[Saiba mais](#) sobre fiscalização por velocidade média

Ícones: Noun Project

CONTEXTO LEGAL



O Brasil já se comprometeu a reduzir as mortes no trânsito, mas ainda está longe das metas.

Foto: CTTU

Décadas de Ação pela Segurança no Trânsito

A ONU lançou em 2010 um compromisso global para reduzir em 50% as mortes no trânsito naquela década. Apesar de o Brasil ter se comprometido com o objetivo, 382.801 vidas foram perdidas durante a Primeira Década de Ação para Segurança no Trânsito (2011 a 2020). A campanha foi retomada para o período de 2021 a 2030 e o Brasil segue comprometido em alcançar essa meta de redução.

PNATRANS

Visando atingir a meta da ONU, foi criado em 2018 o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, Lei Federal 13.614), em que é reconhecida a necessidade de modificar o Código de Trânsito Brasileiro para readequar os limites de velocidade e regulamentar a fiscalização de velocidade média. É para atender a essa demanda pendente que a sociedade civil pressiona pela aprovação do PL 2789/2023.

LEGAL, MAS...

...e o trânsito?

Adequar os limites de velocidade máxima nas cidades pode até reduzir os engarrafamentos. [Saiba mais](#)

...e o motorista?

Dirigir em vias com velocidades adequadas não só é mais seguro, mas também menos estressante e mais econômico. [Saiba mais](#)



Foto: Uirá Lourenço/ UCB - Imagens Cíclicas

E as vias expressas?

Os limites de velocidade devem ser adequados a cada tipo de via, conforme indica o Código de Trânsito Brasileiro. Assim, os limites de velocidade podem ser superiores a 50km/h em vias que cruzam a cidade mas não têm presença de pedestres, nem interferências como cruzamentos e acessos. [Saiba mais](#)

Adianta só mudar a lei?

Aprovar a lei é o primeiro passo a ser dado, pois permite uniformizar os limites de velocidade nas cidades brasileiras e aprimorar os mecanismos de fiscalização. Mas para tornar o trânsito mais seguro, também é preciso mudar o desenho das vias urbanas. [Saiba mais](#)

NÃO SÃO “ACIDENTES”

Colisões e atropelamentos no trânsito não são resultados do acaso.

Por trás de cada ocorrência com vítima, existem condições desfavoráveis:

1. Má conservação e sinalização da via
2. Desenho da rua induz a acelerar acima do permitido
3. Pressão do trabalho
4. Limites inadequados de velocidade
5. Problemas de visibilidade
6. Falta de opções para um trajeto seguro

Condições desfavoráveis sempre vão existir. Por isso é preciso criar sistemas seguros de trânsito: eles reduzem as chances de pessoas morrerem ou ficarem gravemente feridas como consequência de falhas humanas como imprevistos, desatenção ou imprudência. Jornalistas podem contribuir com essa mudança de paradigma ao investigar como mortes no trânsito podem ser evitadas e cobrar responsabilidades para que elas não se repitam. Assim, também saem do lugar comum da cobertura sobre o tema.



[Saiba mais](#) sobre sistemas seguros

COBRIR ALÉM DA OCORRÊNCIA



Todos os dias, ao menos **90 pessoas** morrem no Brasil devido a atropelamentos ou colisões entre veículos. Alguns desses casos são reportados pela imprensa, em geral de forma isolada.

Entretanto, o **jornalismo pode fazer mais**, ajudando a sociedade a identificar as condições comuns a várias dessas ocorrências e que tornam o trânsito mais violento.

Sugestões para ir além na cobertura de um “acidente de trânsito”:

- Pesquisar dados sobre ocorrências anteriores (colisões, atropelamentos e lesões em geral) no mesmo local ou região;
- Identificar quais fatores externos induzem o comportamento de risco (por exemplo, a pressão para fazer viagens mais rápidas);
- Conversar com moradores e trabalhadores do local onde ocorreu o fato para saber das condições de insegurança já existentes;
- Buscar a avaliação de especialistas com base nos preceitos dos sistemas seguros.

Ícones: Noun Project



O respeito às leis de trânsito é primordial, mas não é apenas com campanhas educativas que as cidades se tornarão mais seguras para a mobilidade de todas as pessoas. Garantir a segurança no trânsito é obrigação dos governos federal, estadual e municipal.

A imprensa tem papel fundamental no acompanhamento e cobrança por políticas públicas efetivas na redução das mortes no trânsito. As organizações da sociedade civil, por sua vez, podem ser grandes parceiras nessa cobertura.

Sugestões para ir além na cobertura:

- Jamais culpar a vítima. Em vez disso, buscar ativamente quais fatores deveriam ter sido considerados para que uma morte pudesse ser evitada;
- Acompanhar o processo de investigação e responsabilização legal em ocorrências que envolvam lesão grave e morte;
- Traduzir para o público quem tem responsabilidade para provocar a mudança estrutural necessária;
- Identificar reclamações levadas às autoridades sobre as condições de segurança viária em locais com frequência de ocorrências.

Oportunidades de pauta



A recorrência de sinistros de trânsito em um mesmo local e o que o poder público poderia fazer



Deficiências na fiscalização de trânsito por exemplo, o controle da velocidade de motocicletas ou o cumprimento da Lei Seca



Ações (ou a inação) do governo federal, estadual ou municipal para a **redução das mortes no trânsito**



O trânsito como a **principal causa de mortes de crianças e adolescentes** no Brasil e no mundo



Tecnologias para aumentar o respeito aos limites de velocidade



Efeitos da violência no trânsito para o **meio ambiente, a economia e a saúde pública**



Por um trânsito mais seguro e cidades mais humanas.

Expediente

Texto: Ana Carolina Nunes

Revisão: Flávio Soares
e Gabriel Bonamichi

Identidade Visual/
diagramação: Luciana Souza



CICLOCIDADE
ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS URBANOS DE SÃO PAULO

instituto
caminhabilidade.

 **ITDP**
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento


Fundação
Thiago
de Moraes
Gonzaga


UCB
UNIÃO DE
CICLISTAS DO
BRASIL

 **WRI BRASIL**

Apoio:




Foto: Léo Britto - Monomotó Filmes/WRI Brasil

PL 2789/2023