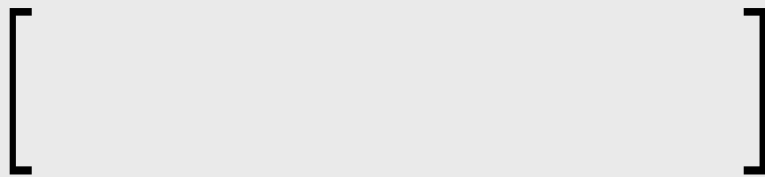


FECHAMENTO AUTORIZADO - PODE SER ABERTO PELA ECT



Maio de 2006 Ano III Edição 10

## EUROPA TEM HOJE 15.103 RADARES



Radar fixo instalado em Brighton, que fica no sul da Inglaterra

A União Européia, com cerca de 456 milhões de habitantes em 25 países, considera os acidentes de trânsito um problema de saúde pública e de orçamento. Segundo estatísticas oficiais, são cerca de 1,3 milhão de acidentes todos os anos, com mais de 40 mil mortos e 1,7 milhão de feridos. A meta é reduzir estes números em 50% até 2010. As estatísticas européias contam não só as vítimas que morrem no local, mas todos que perdem a vida até 30 dias após o acidente. Nada menos que 15.103 radares ajudam as autoridades européias a diminuir o caos no trânsito. No Brasil, existem apenas 3.200 aparelhos monitorando ruas e estradas. *(Páginas 4 e 5)*

## PESQUISA MOSTRA O QUE IRRITA NO TRÂNSITO

MOTORISTAS		PEDESTRES	
CONGESTIONAMENTO	61%	FALTA DE EDUCAÇÃO DOS MOTORISTAS	50%
BURACO	10%	VEÍCULO NA FAIXA DE PEDESTRES	12%
SOFRER FECHADA	9%	FALTA DE SEMÁFORO P/ PEDESTRES	7%
FALTA DE SINALIZAÇÃO DE OUTRO VEÍCULO	8%	BUZINA	6%
RECEBER BUZINADAS	7%	CURTO TEMPO P/ ATRAVESSAR A RUA	6%
MAU CLIMA	5%	VEÍCULO NA CALÇADA	4%
SEMÁFORO QUEBRADO	4%	CALÇADA EM MAU ESTADO	4%
EXCESSO DE SEMÁFOROS	4%	FUMAÇA DE ESCAPAMENTO	2%
RADARES	3%	NÃO ANDA A PÉ	2%
FILA DUPLA	1%	OBRIGAÇÃO DE ANDAR NA FAIXA DE PEDESTRES	1%
NADA	4%	NADA	10%
OUTROS	37%	OUTROS	29%

Pesquisa Nacional Abramcet Synovate Brasil mostra que congestionamentos, buracos nas ruas e estradas e levar fechadas são o que mais incomoda o motorista brasileiro. Já quem anda a pé reclama da falta de educação dos motoristas, dos veículos que insistem

em parar na faixa de pedestre e da falta de semáforos para poder atravessar as ruas com segurança. Confira os dados da pesquisa que ouviu 1.500 brasileiros em São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Curitiba. *(Páginas 6 e 7)*

## ESPECIALISTAS QUESTIONAM A "APOSENTADORIA" DO BAFÔMETRO

*(Página 8)*

## BAHIA CRIA HABILITAÇÃO GRATUITA PARA BAIXA RENDA

*(Página 3)*

# EXPEDIENTE

*Abramcet (Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito)*

Av. Ibirapuera, 2.120,  
conjunto 53, cep 04028-001, Moema,  
São Paulo/SP  
Fonefax: (11) 5054-6510  
www.abramcet.com.br  
abramcet@uol.com.br

## Diretoria

### Presidente

Silvio Médici

### Vice-presidente

Roberto Varella Gewehr

### Diretor técnico

Luciano Cesar de Lima

### Diretor de comunicação

Paulo Luquetti

### Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

## Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- Consladel - Construtora, Laços Detetores e Eletrônica Ltda.
- Construtora Cinzel S/A
- Datacity Serviços Ltda.
- Dataprom Equip. e Serviços de Inf. Ind. Ltda.
- DCT - Tecnologia e Serviços Ltda.
- Engebras S/A Ind. Com. e Tecnol. de Informática
- Fiscaltech - Tráfego e Automação Ltda.
- GCT Gerenciamento e Controle de Trânsito Ltda.
- M.I. Montreal Informática
- NDC - Tecnologia Informática Ltda
- Pégasus Informática Ltda.
- Perkons Equipamentos Eletrônicos Ltda.
- Polimpecto Comércio e Serviços Ltda.
- Politrans Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com., Construção e Serviços de Trânsito Ltda.
- SinalRonda - Sinalização Viária e Serviços Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio Indústria de Eletrônica Ltda.

## Coordenação e edição

V.A. Comunicações S/C LTDA.  
([va@vacom.com.br](mailto:va@vacom.com.br))

## Pesquisa

Joyce Martins  
Samarkhanda Semyramis Agostinho

## Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação  
([joao@jotac.com.br](mailto:joao@jotac.com.br))

## Artes

Luca Camargo

## Tiragem desta edição

6.000 exemplares

Textos assinados não representam, necessariamente, a opinião deste veículo.

# EDITORIAL

Por meio do nosso boletim, o ABRAMCET NEWS, temos procurado levar, para reflexão dos leitores, variados temas sobre trânsito. São temas sobre educação, operação, legislação, fiscalização e comportamento, que no seu conjunto compõem o fascinante mundo do trânsito.

Nesta edição trouxemos uma visão sobre o sistema de fiscalização eletrônica da comunidade européia, que com objetividade e planejamento vem reduzindo seus índices de acidentes. Também apresentamos uma interessante pesquisa ABRAMCET/Synovate Brasil, efetuada nas principais cidades brasileiras. Essa pesquisa conduzida pela Synovate, dentro dos rigores da sua metodologia, mostra o que mais irrita o brasileiro no trânsito. Os congestionamentos para os condutores e a educação dos motoristas para os pedestres são os itens que chamam a atenção. São duas questões que têm merecido constante debate entre os gestores do trânsito.

A educação no trânsito tem recebido destaque em todas as edições do Abramcet News, e na edição anterior tivemos uma análise precisa da questão da educação e do comportamento, feita pelo antropólogo Roberto da Matta. Diria que esse é um problema que o Brasil deve resolver imediatamente, se quiser ser grande um dia. É um processo longo, mas tem que começar.

O tema "congestionamento" tomaria uma edição inteira somente para fazermos a introdução de um incômodo que impacta diretamente o cotidiano de quem vive nas grandes cidades, em particular São Paulo. Resolver esse problema representa melhorar a qualidade de vida das populações e a economia de recursos, que podem ser encaminhados para outras áreas. Imaginem os leitores quantos milhões de reais são gastos diariamente na queima de combustível, no desgaste dos veículos e na saúde da população submetida à poluição e a intermináveis viagens nos seus deslocamentos.

É claro a todos nós que a solução desse problema é complexa e exige uma ação coordenada entre os órgãos federais, estaduais e municipais, para a execução de uma política de transporte público dentro de padrões mínimos que respeitem a dignidade da população, além de pesados investimentos no sistema viário. Uma cidade como São Paulo, com uma frota de seis milhões de veículos, não pode deixar de discutir soluções como pedágio urbano, Rodoanel, proibição da circulação de caminhões em horários de pico, ampliação das marginais e outras intervenções no sistema viário da cidade. O assunto já não é mais somente de trânsito, mas de sobrevivência da cidade e da sua população.

Outro assunto oportuno para abordar é a constante manifestação de alguns legisladores, sempre próximo às eleições, sobre



a necessidade de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro. Até vereadores querem legislar sobre a matéria. O lamentável é que os palpites são sempre no sentido de criar um jeitinho para privilegiar aqueles poucos contumazes infratores.

Alguns legisladores usam sempre a ótica do infrator para desenvolver seus raciocínios. Levantamento feito pela Abramcet nos mostrou que a população está atenta à movimentação dos parlamentares, ou candidatos, que se dedicam a legislar para motoristas que desrespeitam as regras de trânsito: nas últimas eleições proporcionais nenhum candidato que tinha como plataforma acabar com a fiscalização no trânsito foi eleito. É um exemplo de que a população se mostra mais sábia que os que pretendem representá-la.

Antes de os senhores legisladores tentarem mudanças no Código de Trânsito, deveriam fazer valer o artigo 320, que determina que os municípios devem aplicar 5% dos recursos das multas para educação, fiscalização, sinalização e policiamento de trânsito. Ao invés de facilitar, os órgãos de trânsito deveriam aumentar o rigor do processo de concessão de carteiras de habilitação aos nossos jovens. Precisamos ter coragem de colocar essa tão falada inspeção veicular em prática imediatamente. Precisamos colocar o Renainf em operação plena, integrando todos os Estados. Com isso, já teremos um avanço significativo na redução do absurdo índice de mortos e feridos no trânsito brasileiro.

Antes de mexer no Código de Trânsito, o Brasil necessita urgentemente de um PLANO NACIONAL PARA REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO, com ações planejadas e metas definidas para cada região. Um plano que envolva os gestores e a sociedade poderia nos tirar deste estado de guerra em que nos coloca o trânsito brasileiro. Não é mais admissível ficar se falando em mudança do Código, com uma frota de 42 milhões de veículos automotores, que mata mais de 40 mil e lesiona outros milhares de cidadãos a cada ano, sem sequer aplicá-lo.

Uma boa leitura e até a próxima.

**Silvio Médici**  
Presidente

# COM O FOCO NA BAIXA RENDA

Fotos Arquivo Detran-BA

O Detran-BA criou um meio para facilitar o acesso à carteira de habilitação para a população de baixa renda do Estado. A Escola Pública de Trânsito (EPT), parceria do Detran baiano e empresas privadas, é a primeira escola ligada a um órgão de trânsito no país a oferecer gratuitamente o curso teórico para o exame de habilitação.

A primeira unidade, em Salvador, foi inaugurada ano passado durante a Semana Nacional de Trânsito. Este ano, já foi aberta uma segunda unidade em Feira de Santana, segunda maior cidade da Bahia. Outras 32 unidades deverão ser implantadas até dezembro, de acordo com o Detran-BA.

Para cursar a EPT, os alunos devem estar desempregados ou ganhar menos de R\$ 300 por mês. Também precisam ter o primeiro grau completo, cursado necessariamente em escola da rede pública de ensino. As inscrições podem ser feitas no próprio Detran ou pela Internet. Desde setembro os cursos já formaram duas mil pessoas. A EPT baiana, além do curso teórico para primeira habilitação, também forma vistoriadores e examinadores para o Detran.

De acordo com Jalon Oliveira, diretor-geral do Detran-BA, o departamento percebeu que uma das principais dificuldades da população para tirar a CNH era o preço cobrado pelas auto-escolas – em média R\$ 500,00. O problema é parecido em outras capitais nordestinas – em João Pessoa, na Paraíba, uma pesquisa recente indicou que os cursos dos Centros de Formação de Condutores podem custar até R\$ 760,00 em alguns locais.

O Detran-BA montou, primeiramente, um projeto-piloto baseado no artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro, que prevê a criação de auto-escolas públicas pelos órgãos responsáveis para a formação de motoristas. Alguns Detrans mantêm Escolas Públicas de Trânsito, mais voltadas para atividades de educação no trânsito do que em cursos para motoristas. Segundo Oliveira, outros Detrans têm procurado a EPT baiana em busca de idéias para implantar as aulas teóricas de trânsito em suas cidades.



Veículos utilizados pelos alunos da Escola Pública de Trânsito para as aulas práticas



Sala de aula onde os alunos recebem as orientações teóricas para prestar o exame final

Segundo Oliveira, a iniciativa “recebeu pressão das empresas que queriam abortar o projeto. Este mercado de baixa renda é algo que os CFCs não teriam nunca, por causa dos preços cobrados por eles”. Como a EPT não tem como oferecer aulas práticas para todos os alunos – a Escola tem apenas dois carros e uma moto, doados por uma empresa – algumas auto-

escolas ajudam o Detran-BA oferecendo descontos nas aulas práticas aos alunos que cursaram a EPT. Existem ainda bolsas para o curso prático, oferecidas aos alunos com melhores notas nas aulas teóricas – o que funciona como “uma espécie de prêmio pelo aproveitamento escolar”, segundo Oliveira.

O Detran-BA não quis revelar os custos da EPT. - (ACF)

# EUROPA USA RADARES P

Meta da União Européia é reduzir pela metade, até 2010, o número de mortos em acidentes de tr

Por Anna Carolina Fagundes

**O** caos no trânsito não atinge somente países como o Brasil. A União Européia (UE), com cerca de 456 milhões de habitantes em 25 países, considera os acidentes de trânsito um problema de saúde pública e de orçamento. Segundo estatísticas oficiais, são cerca de 1,3 milhão de acidentes todos os anos, com mais de 40 mil mortos e 1,7 milhão de feridos. As estatísticas européias contam não só as vítimas que morrem no local, mas também todos os óbitos em até 30 dias após o acidente.

Para reduzir o número de mortos pela metade até 2010, a UE recomendou a seus membros o uso dos aparelhos de monitoramento eletrônico em ruas e estradas para auxiliar o controle de velocidade. De acordo com números oficiais, o uso dos radares por todos os países membros poderia evitar que 5.800 pessoas morressem e outras 180 mil se acidentassem anualmente no trânsito. Atualmente, existem 15.103 aparelhos de monitoramento eletrônico na UE. No Brasil, são cerca de 3.200 equipamentos.

Os custos diretos e indiretos dos acidentes, de acordo com estatísticas oficiais, são estimados em 160 bilhões de euros (cerca de R\$ 416 bilhões). Para se ter uma idéia, de acordo com pesquisa do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), os acidentes de trânsito no Brasil custam R\$ 5,6 bilhões aos cofres públicos.

A Comissão de Segurança Viária (CSV) instituída pela UE constatou que, apesar das diferenças entre os países-membros, todos relatavam problemas parecidos no trânsito: motoristas embriagados, pouca visibilidade nas estradas (especialmente em dias de chuva ou neve), falta de uso do cinto de segurança e excesso de velocidade. A partir desta constatação, foi criado, em 2003, um plano de ação com recomendações do que cada país deveria seguir quanto à fiscalização de trânsito e prevenção de acidentes para se alcançar a redução das mortes no trânsito pela metade até o final desta década.

Os resultados são visíveis: os números de acidentes e mortos estão caindo sistematicamente há mais de uma década. Em 1991, quando começaram as primeiras medidas coletivas de prevenção, 71 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito em toda a Europa. Em 2004, foram 43 mil pessoas. Para efeito de comparação, no Brasil (cujo território é duas vezes maior que a UE), segundo números do

Ministério da Saúde, morreram 33.182 no trânsito em 2003 –contando somente os mortos no local do acidente e sem registros precisos.

A Constituição da UE permite aos países-membros certa independência na aplicação de leis de trânsito em seus respectivos territórios, considerando as diferenças econômicas e sociais de cada local. Cada país é responsável pela própria fiscalização de trânsito e pelas campanhas de educação. Por isso, o uso de monitoramento eletrônico não é uniforme. Reino Unido, França e Holanda são referências para exemplificar as atitudes que reduziram os números trágicos do trânsito no continente europeu.

**Exemplo britânico** – O sistema britânico de monitoramento é considerado o melhor da Europa pela CSV. Com cerca de seis mil câmeras e radares, a fiscalização é feita por meio de parcerias subordinadas ao Department for Transport (Ministério dos Transportes).

Lesley Reed, diretor do setor de Segurança no Trânsito do Department for Transport, explica que cada condado (divisão equivalente aos Estados no Brasil) decide, após pesquisa, quantas câmeras serão usadas e em quais lugares elas serão instaladas. A decisão final é feita por um grupo formado pelo governo do condado, representantes da saúde pública, da Justiça e do Departamento de Estradas. Em alguns casos, as universidades e o Corpo de Bombeiros também são chamados a participar. O dinheiro arrecadado pelas multas de trânsito, segundo as parcerias, é vertido apenas para a manutenção do sistema de monitoramento.

Segundo Reed, o monitoramento eletrônico tem aprovação alta entre os usuários. “O nível de apoio ao uso de câmeras tem sido consistentemente alto, com 82% dos motoristas questionados concordando com a afirmação de que ‘o uso de monitoramento eletrônico deve ser apoiado como um meio de reduzir mortes’”, diz. No Brasil, segundo pesquisa Abramcetlbope, a aprovação é de 84%.

Com os radares, a polícia teve uma redução de 42% no número de pessoas mortas e seriamente feridas no país –equivalente a menos 100 mortes e 1.745 feridos por ano. Em 2004, 3.368 pessoas morreram no trânsito britânico. “De maneira geral, o uso dos radares [no Reino Unido] têm sido bem positivo”, afirma Reed.

A punição aos infratores no Reino Unido é coisa séria. O sistema britânico prevê níveis para o preço das multas, que vão de 200 libras (cerca de R\$ 750,00) até cinco



Veículo passa por totem em auto-estrada espanhola monitorada por radares; na ES

mil libras (cerca de R\$ 18 mil). Excesso de velocidade pode custar ao motorista até seis pontos na carteira e multa de até mil libras (cerca de R\$ 3.800,00), dependendo da situação e do histórico do motorista. Com 12 pontos na carteira, o direito de dirigir é revogado por no mínimo seis meses.

Quem dirige embriagado, além da multa e dos pontos perdidos, ainda pode ser preso por até seis meses. Se o motorista matar alguém no trânsito, a pena pode ser de até dez anos, além da cassação da carteira de motorista por dois anos.

**Severidade francesa** – O monitoramento eletrônico na França começou no final dos anos 1990, como parte de uma série de medidas iniciadas em 1973 para reduzir a mortalidade no trânsito. O país tinha o segundo maior número de mortos em acidentes na Europa na década passada, perdendo somente para a Alemanha –em 1991, foram 10.843 mortos nas ruas e estradas francesas. Em 2004, ocorreram 5.530 mortes, em uma população de 60 milhões de pessoas. Hoje em dia, o problema é tratado como prioridade pelo governo.

O limite permitido de álcool no sangue na França é de 0,5g/l, contra os 0,8g/l no Reino Unido e 0,6g/l no Brasil. De acordo com números oficiais, 34% dos acidentes de trânsito com vítimas fatais na França

# ARA DOMAR O TRÂNSITO

Trânsito; estratégia recomendada conta com o auxílio dos equipamentos de monitoramento eletrônico



Flickr

V.A. Comunicações



Segundo explicou à reportagem Evert Boestra, do Het Ministerie van Justitie, o plano de uso dos radares no país prevê o rodízio dos aparelhos fixos. “A polícia e o ministério administram juntos 800 pontos de radar e as cidades e províncias administram 900 pontos. Um em cada cinco pontos controlados pela polícia tem uma câmera e elas são mudadas constantemente, para que ninguém saiba qual dos pontos realmente tem um aparelho”, diz Boestra.

Cada uma das 25 regiões administrativas da Holanda tem um plano de trânsito criado especialmente para enfrentar seus problemas particulares. As principais preocupações do trânsito holandês são a velocidade excessiva, álcool e ultrapassagem de farol vermelho.

Segundo estudos publicados em 2004 pelo SWOV, cerca de 45% dos motoristas holandeses ultrapassam o limite de velocidade permitido no país, que varia de 50 km/h (cidades) a 120 km/h (estradas principais).

As multas para excesso de velocidade não têm um valor fixo. A infração depende do local e do perfil do motorista: caso ele tenha várias notificações, o governo aumenta a multa proporcionalmente. Se o motorista excede o limite em mais de 50 quilômetros por hora, ele pode ser examinado para saber se está fisicamente e mentalmente capacitado para dirigir. “Não existe uma multa fixa, depende da situação”, explica Boestra. “Por exemplo, estar quatro quilômetros acima do limite na cidade pode lhe trazer multa de 16 euros (cerca de 40 reais), enquanto o mesmo limite na estrada renderia multa de 14 euros (cerca de 35 reais)”. -:

são causados pelo excesso de álcool. A pena para homicídio no trânsito agravado por embriaguez do motorista é de até dez anos de prisão, com multa de até 4.500 euros (cerca de R\$ 12 mil).

O Código de Trânsito francês usa o mesmo sistema de pontuação de multas do Reino Unido, com suspensão da carteira de habilitação por seis meses ao atingir 12 pontos. Os infratores contumazes podem ser obrigados pela Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière (Delegação Interministerial de Segurança Viária), responsável pelo trânsito francês, a fazer cursos de reciclagem.

De acordo com a Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière, o sistema de monitoramento francês foi desenvolvido para ser totalmente automático, sem depender de operadores de radar em nenhum ponto. As infrações são enviadas diretamente para a central de trânsito, onde são processadas e enviadas ao endereço do infrator. No entanto, 30% dos radares franceses são do tipo móvel, que dependem dos operadores –agentes treinados especialmente para esta função. Até o final do ano, o governo deseja manter 1.500 aparelhos de monitoramento eletrônico no país.

A multa para excesso de velocidade pode chegar até 135 euros (R\$ 429,00). Os limites de velocidade são de 50 km/h

nas cidades, 90 km/h nas rodovias secundárias e 130km/h nas auto-estradas. Em caso de chuva ou pouca visibilidade, são subtraídos 10 quilômetros do limite. Os motoristas que decidem driblar o monitoramento utilizando aparelhos de GPS ou localizadores estão sujeitos à multa de até 1.500 euros (cerca de R\$ 3.900,00) e uma sentença de até dois anos de prisão.

**Pesquisa holandesa** – A maioria dos aparelhos de monitoramento de trânsito usados na Europa é fabricada na Holanda. O país mantém um projeto iniciado em 1986 para diminuir em 50% as mortes nas estradas e ter 40% menos internações hospitalares causadas por acidentes de trânsito até o ano 2010. A diferença para os outros países europeus é que os equipamentos são mantidos por uma divisão autônoma do Het Ministerie van Justitie (Ministério da Justiça) e não pelo Ministério dos Transportes.

O uso de aparelhos no trânsito começou efetivamente em 1991, quando o governo notou que não alcançaria os objetivos propostos apenas com métodos tradicionais de monitoramento e controle. As pesquisas de campo foram conduzidas pelo SWOV, que em português significa centro de pesquisas em segurança de trânsito, ligado ao Ministério dos Transportes local.

# CONGESTIONAMENTO, BURACO E

Pesquisa Nacional Abramcet Synovate Brasil mostra o que mais irrita motoristas e pedestres; estudo ouviu

Por Victor Agostinho

**O** motorista brasileiro se sente muito incomodado com os congestionamentos, com os desníveis e buracos nas ruas e não gosta e receber buzinas nem fechadas. Já os brasileiros que não dirigem reclamam, principalmente, da falta de educação dos que dirigem e de um subproduto desta postura: os carros que desrespeitam a faixa de pedestre.

Estas respostas apareceram na Pesquisa Nacional Abramcet Synovate Brasil, realizada em fevereiro deste ano em oito capitais e quatro grandes cidades do interior de São Paulo.

O estudo traçou ainda o perfil do motorista, que hoje se divide em 44% para os que dirigem automóveis, 3% motos, 1% caminhão, 1% peruas e vans e 1% ônibus. Metade das 1.500 entrevistas foi feita com pedestres.

Em respostas múltiplas, os entrevistados foram expondo suas reclamações com o trânsito. Por exemplo: os pedestres de Curitiba (62%) são mais exigentes que os de Recife (35%) quando o assunto é a falta de educação dos motoristas. Com relação a congestionamentos e lentidão, os motoristas de São Paulo (71%) reclamam mais que os de Curitiba (49%).

Pistas esburacadas, que incomodam 10% dos motoristas de carros, irritam mais os motociclistas (19%). As fechadas, citadas por 8% dos que dirigem carro, são o verdadeiro tormento para os motociclistas (24%).

Na média geral, os pedestres ouvidos pelo estudo apontaram a falta de educação dos motoristas (50%) como motivo para a diminuição da qualidade de vida, seguida pelos veículos que invadem a faixa (12%) e da falta de semáforos para travessia de ruas e avenidas.

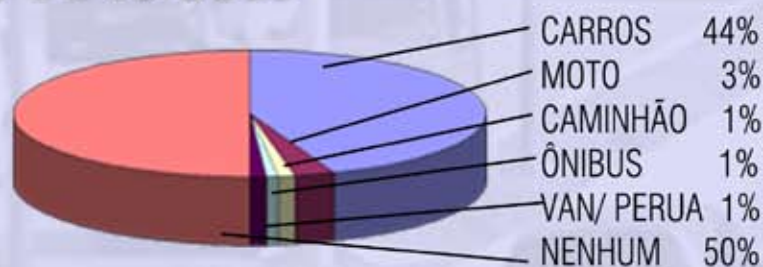
Os dados da Pesquisa Nacional Abramcet Synovate Brasil estão liberados para reprodução mediante citação da fonte. -:-

## A METODOLOGIA

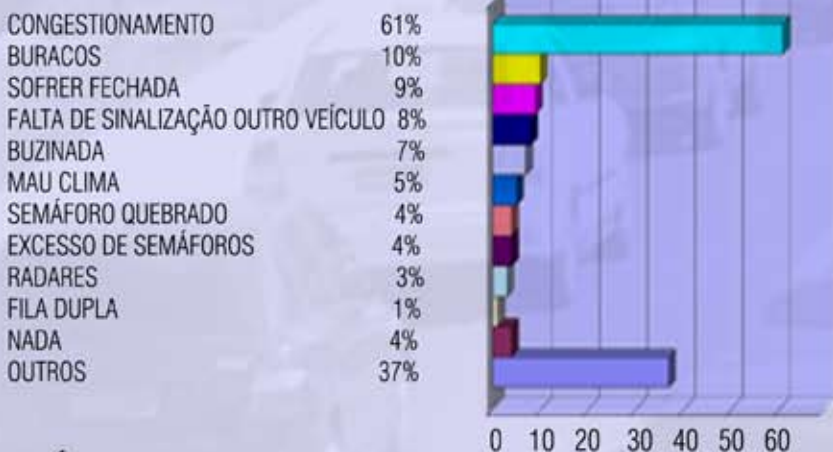
O estudo Abramcet Synovate Brasil tem a seguinte característica metodológica: pesquisa quantitativa nas cidades de São Paulo (mais quatro cidades no interior), Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Curitiba. Amostra de 1.500 entrevistas, distribuídas entre as cidades selecionadas. A margem de erro é mais ou menos 2,58%. A coleta de dados foi de 01 a 14 de fevereiro. Foram feitas entrevistas telefônicas usando sistema CATI dentro do estudo Omnibus da Synovate TeleNation.

## O QUE MAIS PESQUISA

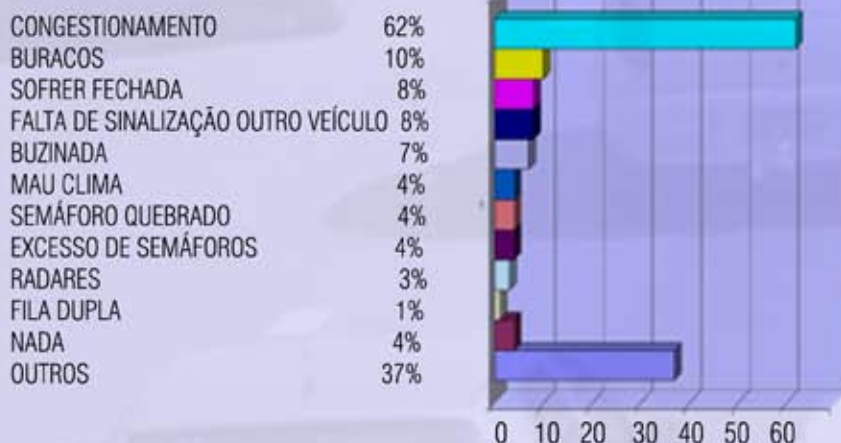
### TIPO DE VEÍCULO



### TODOS OS MOTORISTAS



### SÓ CARROS



# FECHADAS ESTRESSAM BRASILEIRO

1.500 pessoas em São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Salvador, Porto Alegre e Curitiba

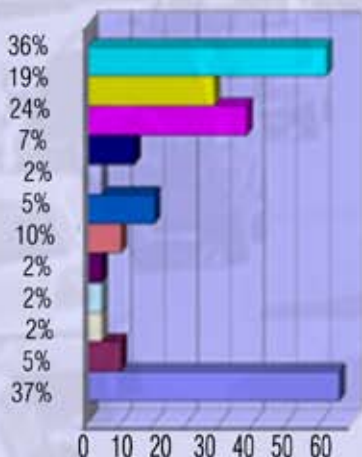
V.A. COMUNICAÇÕES

## INCOMODA O MOTORISTA

NACIONAL ABRAMCET /SYNOVATE BRASIL

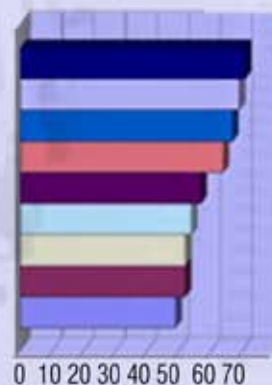
### SÓ MOTOS

CONGESTIONAMENTO 36%  
 BURACOS 19%  
 SOFRER FECHADA 24%  
 FALTA DE SINALIZ. OUTRO VEÍCULO 7%  
 BUZINADA 2%  
 SEMÁFORO QUEBRADO 5%  
 MAU CLIMA 10%  
 EXCESSO SEMÁFOROS 2%  
 RADARES 2%  
 FILA DUPLA 2%  
 NADA 5%  
 OUTROS 37%



### ONDE O CONGESTIONAMENTO MAIS INCOMODA

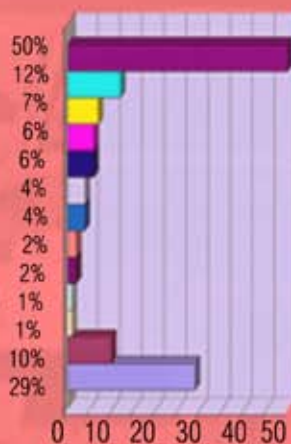
SÃO PAULO 71%  
 SALVADOR 69%  
 RECIFE 67%  
 RIO 64%  
 BELO HORIZONTE 57%  
 FORTALEZA 54%  
 PORTO ALEGRE 52%  
 INTERIOR DE SP 52%  
 CURITIBA 49%



## PEDESTRES

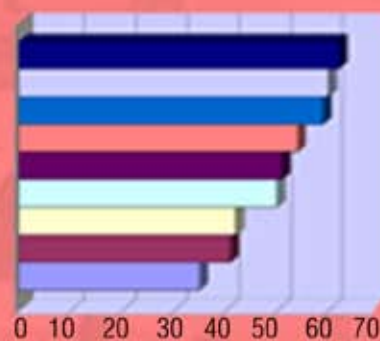
### O QUE MAIS INCOMODA

FALTA DE EDUCAÇÃO MOTORISTAS 50%  
 VEÍCULO NA FAIXA DE PEDESTRE 12%  
 FALTA DE SEMÁFORO P/ PEDESTRE 7%  
 BUZINA 6%  
 CURTO TEMPO P/ ATRAVESSAR RUA 6%  
 VEÍCULO NA CALÇADA 4%  
 CALÇADA EM MAU ESTADO 4%  
 FUMAÇA DE ESCAPAMENTO 2%  
 NÃO ANDA A PÉ 2%  
 OBRIGAÇÃO DE USAR FAIXA PEDESTRES 1%  
 NÃO SABE 1%  
 NADA 10%  
 OUTROS 29%



### ONDE INCOMODA MAIS A FALTA DE EDUCAÇÃO DOS MOTORISTAS

CURITIBA 62%  
 PORTO ALEGRE 60%  
 FORTALEZA 59%  
 SÃO PAULO 54%  
 INTERIOR DE SP 51%  
 BELO HORIZONTE 50%  
 SALVADOR 42%  
 RIO DE JANEIRO 41%  
 RECIFE 35%



# EMBRIAGUEZ: A PALAVRA CONTRA A PROVA

Jéssica Kloeckner / Detran-RS

**A** lei 11.275, sancionada em fevereiro deste ano, alterou três artigos do Código de Trânsito Brasileiro relativos aos motoristas que dirigem alcoolizados. No artigo 165, foi retirado o limite de 0,6g de álcool por litro de sangue como impedimento para se dirigir, sendo considerado crime trafegar “sob influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente (...)”. Já o artigo 302 transforma em agravante o homicídio causado por motorista alcoolizado, aumentando a pena de um terço à metade do estipulado pelo juiz.

A principal mudança aconteceu no artigo 277, que deu ao agente de trânsito a responsabilidade de identificar o motorista como estando embriagado ao volante, caso este se recuse a fazer o teste do bafômetro. De acordo com a nova lei, em caso de recusa a infração “poderá ser caracterizada mediante obtenção de outras provas em direito admitidas pelo agente de trânsito acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor (...) apresentados pelo condutor”.

A decisão final, porém, não é unanimidade entre os que trabalham com trânsito. Confira a opinião de quatro especialistas consultados por **Abramcet News**.

.\*.\*.\*

**Fábio Racy**, médico e presidente da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego).

Anna Fagundes/V.A. Comunicações



Seria interessante perguntar: é válido o testemunho do agente policial, para com isso agilizar a punição daqueles que bebem?

Acho que seria muito mais eficiente, e entendo como válido porque é uma maneira de desburocratizar aquela situação em que a pessoa tem que fazer o exame de alcoolemia, sendo que para isto deve ser encaminhado ao Instituto Médico Legal para que se colha o material para constatar se a pessoa esta alcoolizada ou não. O agente

fiscalizador, podendo verificar por meio de sinais se a pessoa está com intoxicação alcoólica aguda ou não, é uma maneira de agilizar e fazer com que seja reduzido o número de pessoas que bebem e matam no trânsito do Brasil.

.\*.\*.\*

**Cyro Vidal**, presidente da Comissão de Assuntos e Estudos sobre Direito de Trânsito da OAB-SP (Ordem dos Advogados do Brasil).

Anna Fagundes / V.A. Comunicações



“Com as alterações na lei, se deu muita força ao agente de trânsito. Eu acho um risco muito grande – é dar muita

força para alguém que não tem o preparo técnico. Se o agente de trânsito quiser fazer o exame de bafômetro ou exame de colheita de material sanguíneo, você pode se recusar. Você vai ser encaminhado ao Instituto Médico Legal para se submeter a uma prova técnica: irão ver o seu hálito, as faces congestionadas, seu tremor nas mãos. Com isso, é possível dizer que você está embriagado, mas os juízes quase nunca aceitam esta prova porque no artigo 276 do Código de Trânsito, que não foi revogado, diz que a concentração de 0,6g de álcool por litro de sangue faz com que o condutor seja impedido de dirigir. Ou seja, não alterou a infração administrativa. Não tendo a prova técnica, o agente de trânsito pode dizer, ‘o senhor está embriagado’, e você não tem meio de defesa para dizer que não. Da forma como está a lei, não posso ser a favor, mas eu acho que isso vai ser um meio de impedir que a pessoa dirija em estado de embriaguez”.

.\*.\*.\*

**João Batista Hoffmeister**, diretor técnico do Detran-RS.

Acredito ser correto, pois a lei assim o permitiu. Na “negativa” da feitura do teste, pode o agente produzir pro-

va testemunhal e assim ter força para comprovar a embriaguez. É importante que mesmo esta testemunhal seja organizada descrevendo o estado do condutor (vestes descompostas, andar cambaleante, hálito alcoólico, face ruborizada etc.), produzindo assim um termo com consistência.



.\*.\*.\*

**Marcelo Araújo**, advogado e professor de Direito de Trânsito das Faculdades Integradas Curitiba.

Victor Agostinho/V.A. Comunicações

“O artigo 165 tinha um caráter objetivo até então porque se constituía em infração conduzir o veículo com mais que



0,6g de álcool por litro de sangue, e o atual texto usa a expressão ‘sob influência de álcool’, a qual possui um caráter subjetivo, bastando a apresentação de sintomas dessa influência. Já o Art. 277 ganhou um parágrafo que estabelece que, se houver recusa à submissão do exame, o agente estará legitimado a atuar com base nos sintomas caso haja ‘recusa’ à submissão ao exame. Que fazer então se o motorista, além de não se recusar, exigir o direito de submeter-se ao exame e o agente não dispuser do equipamento? Será que cada agente deverá dispor de um equipamento para exercer a fiscalização ou prestar atendimento em acidentes? Parece ser uma conclusão óbvia diante do texto legal de que a atuação com base nos sintomas só será legítima se houver recusa, e para isso deve estar disponível o equipamento.” :-