



INSTITUTO DEMOCRACIA E LIBERDADE

A TRAGÉDIA DO TRÂNSITO BRASILEIRO



ONDE VAMOS PARAR ?

**PERTO DE 40 MIL PESSOAS MORREM TODOS OS ANOS
NO BRASIL, VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO**





A TRAGÉDIA DO TRÂNSITO BRASILEIRO

COMO CHEGAMOS ATÉ AQUI, SEM OFERECER MAIS SEGURANÇA?

As mortes no trânsito ocorrem majoritariamente nas ruas, envolvendo ciclistas, motoristas, motociclistas e pedestres. Nas cidades, as autoridades fazem um grande esforço para reduzir as ocorrências.

Nas rodovias, entretanto, com elevado número de mortos, prejuízos com cargas que se perdem e rodovias bloqueadas por horas, quase nada está sendo feito. As autoridades que podem tomar medidas para reduzir as ocorrências, estão em gabinetes em Brasília, e pouco fazem de efetivo.

A simples redução da velocidade dos caminhões e forte fiscalização da polícia rodoviária, reduziriam drasticamente esses números.

E é isto que o IDL, com o apoio da **OAB/PR e do Observatório Nacional de Segurança Viária** quer tratar com autoridades, parlamentares e operadores do transporte no Brasil. Não dá para não fazer nada!



Trafegar pelas rodovias brasileiras é cada vez mais difícil e perigoso. É a conjunção do excesso de veículos com as más condições das estradas, num país onde a legislação é frouxa e a impunidade prevalece.

MORTES NO TRÂNSITO

Média anual: 37.000 pessoas.

Média diária: 100 mortes

Média de internações: 228 mil internações hospitalares, o que equivale a uma vítima hospitalizada a cada 2 minutos.





PRINCIPAIS CAUSAS DAS MORTES NO TRÂNSITO



- Falta de investimentos em outros modais, o que provoca excesso de veículos, especialmente caminhões nas rodovias;
- Legislação arcaica e desatualizada frente a evolução dos veículos, especialmente caminhões pesados que atingem velocidades iguais ou maiores que muitos automóveis.
- Certeza da impunidade, que estimula motoristas a trafegar mais rápido, com maior risco, colocando em perigo a vida dos demais viajantes. O Código de Trânsito Brasileiro é frouxo, com punição pífia para quem abusa e mata.
- Penas pecuniárias para o causador do acidente praticamente inexistem. Os prejuízos vão para a conta do seguro ou da pessoa atingida.
- Motorista que já provocou vários acidentes, volta a dirigir onde e quando quiser, sem qualquer sanção.
- Inexistência de políticas públicas de amparo, treinamento, qualificação e atenção à saúde física e mental dos profissionais do transporte rodoviário.
- Completo desconhecimento dos perigos e armadilhas da circulação de veículos, por parte de motoristas e pedestres, resultado da falta de educação para o trânsito nas escolas.
- Falta de áreas seguras nas rodovias para descanso dos usuários.
- Atuação insuficiente das Polícias Rodoviárias. A fiscalização é feita por câmeras e foi delegada aos radares. Quando flagrados, condutores repassam para terceiros a responsabilidade pela infração.



PRINCIPAIS CAUSAS DAS MORTES NO TRÂNSITO



- Uso irresponsável do telefone celular por motoristas,
- Ausência absoluta de policiais nas rodovias federais. A PRF está ocupada todo o tempo com o combate ao contrabando e tráfico de drogas, junto com a Polícia Federal e a Receita Federal.
- Falta de manutenção das rodovias, especialmente os problemas de drenagem e manutenção de obras de arte especiais, como pontes e viadutos.
- Rodovias com excesso de cruzamentos em linha, sem viadutos ou redutores de velocidade.
- Ausência de vias paralelas e viadutos nos trechos urbanos das rodovias.

Dezenas de outras causas podem ser enumeradas, sendo estas as principais, que provocam a morte de milhares de pessoas no Brasil. Isso equivale a uma vez e meia a lotação do Estádio do Pacaembu, em São Paulo.





RODOVIAS FEDERAIS NO BRASIL



- **Total de rodovias federais** – 65.900 km
- **Total sob Concessão** - 14,3 mil km (21% do total) de rodovias federais concedidas à iniciativa privada.
- **Total das rodovias federais sem concessão:** 51,6 mil km de rodovias federais (78,3%), mantidas pelo Dnit.
- **Percentual:** Apenas um quinto das rodovias federais estão sob concessão - 21,7% da extensão total da malha federal.

INVERSÃO DE VALORES

Enquanto deputados e senadores têm R\$ 55 bilhões para emendas parlamentares, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) tem orçamento anual de R\$ 13,8 bilhões. Com esses recursos, o órgão tem de manter e modernizar 51,6 mil quilômetros de rodovias e construir ou pavimentar novos trechos.

É isso que explica o mau estado das rodovias federais não concedidas.



FALTAM INVESTIMENTOS EM RODOVIAS



O QUE O IDL PROPÕE ?

AUTARQUIA EXCLUSIVA PARA CUIDAR DAS RODOVIAS FEDERAIS

Ressuscitar a antiga fórmula (alterada pela Constituição de 1988) e criar uma autarquia exclusiva para cuidar da malha rodoviária brasileira, nos moldes do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

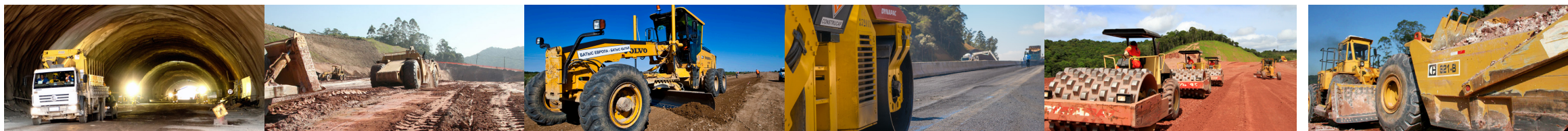
Órgão de elite, livre de interferência política, gerido por engenheiros de carreira e com um mega orçamento.

Foi o DNER que construiu toda a infraestrutura rodoviária federal que temos hoje. Desde sua extinção, em 1989, quase nada foi feito de novas rodovias em razão de um orçamento

pequeno e administrações comandadas por partidos políticos.

Seu orçamento seria vinculado a alguma receita (imposto sobre combustíveis, por exemplo). A receita total desse imposto é recolhida diretamente por essa autarquia, sem possibilidade de qualquer contingenciamento da União.

Esse órgão deverá ser técnico, com gestão impecável e sem interferência política. Com recursos abundantes para investimento e planejamento de qualidade, devolveria ao país a capacidade de construir novas rodovias e manter impecavelmente a malha existente.



AUMENTAR A FISCALIZAÇÃO NAS RODOVIAS E REVISAR O CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO

É urgente aumentar a fiscalização nas rodovias, verificando as condições dos veículos, especialmente caminhões, conferindo a situação dos freios e dos pneus, principalmente.

Paralelamente, ajustar a legislação de trânsito frente ao brutal aumento do número de veículos em circulação em razão do aumento vertiginoso do volume de cargas. As novas tecnologias dos caminhões, cada vez maiores e mais potentes, também precisa ser levada em conta, com novas regras.

Os caminhões hoje possuem dupla articulação (bitrens), motores poderosos e eficientes e podem ser dirigidos como se fossem automóveis. Possuem freios refrigerados a água e sensores que informam o desempenho dos vários sistemas do veículo. Isso dá conforto e segurança, fazendo com que

motoristas irresponsáveis se valham dessa tecnologia para correr mais e fazer manobras mais arriscadas, competindo com veículos de passeio. Verdadeiros bólidos, esses caminhões, em caso de acidente, esmagam e destroem tudo o que esteja em sua frente, causando tragédias e prejuízos incalculáveis.

É comum ver essas enormes composições biarticuladas, correndo a mais de 120 quilômetros por hora, fazendo ultrapassagens proibidas e arriscadas, avançando na faixa vizinha, ameaçando veículos mais lentos.

Essas composições precisam ter velocidades limitadas e menores. Eles devem ter vigilância permanente das Polícias Rodoviárias quanto ao uso da faixa da esquerda e proibidos terminantemente de trafegar na terceira pista da esquerda, onde ela existe.



O ÓBVIO QUE NUNCA FOI IMPLANTADO

Qual o problema de limitar em 80 km/h a velocidade dos caminhões nos trechos de serra, grandes descidas e pistas simples, permitindo até 100 km/h em rodovias duplicadas e trechos planos? O impacto dessa medida é pequeno, acrescentando poucos minutos no tempo total da viagem.

As vantagens são inúmeras, com redução importante no número de acidentes que ceifam vidas, trazem prejuízos aos donos da carga e blo-

queiam por horas as rodovias, atrapalhando a vida de milhares de pessoas.

Além disso, as rodovias deixam de ser campo de batalha com motoristas ousados e irresponsáveis trocando xingamentos, medindo forças e, lógico, provocando acidentes.

Implantar câmeras de vigilância em locais com alto índice de acidentes, com ultrapassagem proibida por faixa contínua, aplicando multas e cassando o direito de dirigir por longos períodos, dos infratores.



A EVOLUÇÃO DOS CAMINHÕES

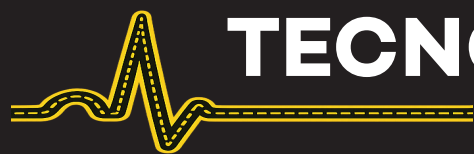
Nos últimos 30 anos (1996 a 2026), a capacidade de carga dos caminhões evoluiu drasticamente. O foco mudou de cavalos mecânicos mais simples para composições gigantes de 9 a 11 eixos. Isso foi impulsionado pelo avanço tecnológico e pela atualização da Lei da Balança (Resolução CONTRAN nº 882/2021).

Evolução das Composições e Pesos Brutos Totais (PBTC)

A tabela abaixo compara o limite de Peso Bruto Total Combinado (PBTC) — que inclui o peso do próprio veículo somado à carga — entre os anos 90 e a configuração regulamentada atualmente.



Configuração do Veículo	Limite de Peso nos Anos 90	Limite de Peso Atual (2026)	Ganho Médio de Carga Útil
Toco (2 eixos)	16 toneladas	16 toneladas	0 kg
Truck (3 eixos)	23 toneladas	23 toneladas	0 kg
Carreta Simples (3 eixos)	33 toneladas	41,5 toneladas	Aprox. +8 toneladas
Carreta LS (Trucada - 6 eixos)	45 toneladas	48,5 a 50,9 toneladas	Aprox. +3 a 5 toneladas
Bitrem (7 eixos)	Limite regulamentado (geralmente restrito a 50 toneladas)	57 toneladas	Aprox. +7 a 10 toneladas
Bitrem / Rodo trem (9 eixos)	Não regulamentado	74 toneladas	Carga útil líquida de até 56 toneladas



TECNOLOGIA DOS SUPERPESADOS



PRINCIPAIS SALTOS TECNOLÓGICOS E OPERACIONAIS DOS CAMINHÕES

1. A Era do Bitrem e Rodo trem

Nos anos 90, os caminhões mais pesados eram os cavalos trucados puxando bitrens curtos. A introdução do Bitrem de 7 eixos e, posteriormente, o de 9 eixos e o Rodo trem, revolucionou o transporte de cargas. Eles elevaram o peso de cerca de 45 toneladas brutas para 74 toneladas brutas sem necessidade de licenças especiais permanentes.

2. Distribuição de Peso por Eixo

O grande salto dos últimos 30 anos foi melhorar a distribuição de peso. Ao adicionar mais eixos (configurações 6x2, 6x4, 8x2, 8x4), o Peso Bruto Total aumentou sem que o peso por eixo ultrapassasse o limite de segurança do pavimento, mas deveria ter sua velocidade operacional reduzida, o que não foi feito.

3. A Nova Lei da Balança

A Resolução nº 882/2021 consolidou os limites atuais, permitindo o aproveitamento máximo da capacidade técnica dos caminhões modernos, garantindo tolerância de 5% sobre o Peso Bruto Total e regulamentando o trânsito dessas combinações massivas de até 30 metros de comprimento.

CONCLUSÕES

- A PRF deve voltar a monitorar as rodovias e conferir as condições de caminhões e veículos de passeio (luzes, freios, pneus e manutenção em geral). A PRF deve se ater à fiscalização das rodovias, deixando o combate a crimes urbanos para as outras polícias.
- Urge atualizar a legislação de trânsito no Brasil, introduzindo novos limites de velocidade para caminhões pesados e forte fiscalização nas estradas com veículos da polícia, descaracterizados.
- É preciso incluir nos currículos escolares uma matéria sobre educação para o trânsito, para formar cidadãos que conheçam a importância da legislação de trânsito e façam de tudo para que haja respeito absoluto às normas, única maneira de pacificar a convivência entre os condutores de veículos e os pedestres.
- A saúde dos motoristas de caminhão deve ser monitorada, com Postos de Saúde nas principais rodovias e informações sobre controle de peso, hábitos pessoais e alimentação saudável. É necessário criar locais seguros para descanso desses profissionais.
- A malha rodoviária brasileira necessita ser ampliada, duplicada e melhorada. Investimentos em novos modais devem ter prioridade. Todos sabem que uma composição ferroviária é capaz de retirar centenas de caminhões das rodovias.
- Criar um órgão que cuide exclusivamente da infraestrutura do setor rodoviário. Ele precisa ter orçamento suficiente para manter a malha atual, identificar e planejar ampliação de capacidade, correção de traçados e construir novas e modernas rodovias. Não é admissível que o Ministério dos Transportes mantenha um órgão tão limitado estrutural e financeiramente como o Dnit, rotineiramente alvo de desvios e malfeitos de políticos inescrupulosos.

