

RETIRAR RADARES E LOMBADAS É UM RETROCESSO

“ É CRUCIAL QUE AS POLÍTICAS PÚBLICAS SEJAM DEFINIDAS COM BASE NO BEM COLETIVO ”

ANAELSE OLIVEIRA, COORDENADORA DO PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Alexandre Carvalho

Em apenas cinco meses de governo, o presidente do Brasil, Jair Bolsonaro, tem tomado iniciativas pessoais no sentido de diminuir as ferramentas de controle do comportamento do motorista no trânsito (anunciando o fim das lombadas eletrônicas, por exemplo) e reduzir as penalidades para os infratores (propondo o fim da multa para quem não transportar suas crianças nos assentos adequados à idade de cada uma, além do aumento da pontuação necessária para a suspensão da CNH, o fim dos exames toxicológicos para motoristas profissionais, a diminuição da multa para motociclista que andar sem capacete...).

Especialistas em segurança apontam que, se essas medidas todas forem colocadas em prática, o trânsito brasileiro pode se transformar num vale-tudo no qual os avanços em termos de redução de mortes e acidentes dos últimos anos serão perdidos. Para uma análise isenta e apurada em relação à situação da segurança viária no país e os caminhos que o governo parece trilhar em relação a essa questão, a reportagem da Revista CESVI ouviu Anaelse Oliveira, a coordenadora de uma das iniciativas mais consistentes em termos de conscientização para o trânsito seguro no Brasil: o Programa Volvo de Segurança no Trânsito. Confira a seguir como foi essa conversa.

A violência do trânsito é um dos principais fatores de mortes no país. Por que, com algumas exceções, não se veem políticos brasileiros colocando a segurança no trânsito como prioridade em suas campanhas eleitorais e mesmo em seus governos?

É comum em nossas vidas, darmos prioridade a temas e assuntos que para nós são importantes, que têm valor seja pessoal ou profissionalmente, priorizando a busca por informações e, em muitos casos, até mesmo nos colocando como protagonistas para gerar transformações. E infelizmente a segurança no trânsito ainda não é um tema que nós, brasileiros, priorizamos. Em sua grande maioria, as pessoas no Brasil não sabem com clareza a dimensão desse problema em nosso país e ainda consideram que acidente é algo que acontece, pelo simples fato de estarmos em movimento, interagindo com pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas dos mais diversos modais do sistema de mobilidade e transporte. E em razão disso, também não participamos e exigimos políticas públicas mais concretas voltadas a essa área. Ou seja, se a maior parte da população não elenca esse tema como um dos prioritários, demais stakeholders, muitas vezes, também não o fazem.

Falta uma cultura de segurança do trânsito no país?

Sim, ainda temos muito a avançar no Brasil em termos de cultura de segurança de modo geral, não somente no trânsito. Não somos acostumados a gerenciar os riscos, em várias situações da nossa vida. E cultura de segurança está intimamente ligada a gerenciar riscos, a ter comportamentos preventivos, e não defensivos, a adotar um comportamento adequado porque o entendo como importante e fundamental na minha vida e na vida do outro (responsabilidade compartilhada).

Alguns exemplos: quando uma família brasileira sai de férias e decide viajar, ainda é muito comum que todos viagem, juntos, no mesmo voo. E sabemos

“ FAZER VALER A LEI NEM SEMPRE É UMA MEDIDA TÃO POPULAR. ÀS VEZES É PRECISO OBSTINAÇÃO PARA CONTRARIAR A OPINIÃO PÚBLICA, QUE PODE NÃO SER FAVORÁVEL ÀS DECISÕES POR UM TRÂNSITO MAIS SEGURO ”

que, em casos de acidentes aéreos, as chances de sobrevivência são bastante reduzidas. Até mesmo em casa, em situações rotineiras como subir no telhado, sem equipamentos de proteção adequados. Cozinhar com os cabos das panelas para fora. E por aí vai. Pequenos exemplos que evidenciam a falta de cultura de segurança. E no trânsito não é diferente, infelizmente. Ainda não fazemos as manutenções adequadas em nossos veículos, não usamos o cinto de segurança nos bancos traseiros, bebemos um copinho de cerveja e acreditamos que isso não influenciará nossos reflexos ao dirigir, e por aí vai... A cultura de segurança pressupõe adotar comportamentos seguros, adequados, pelo fato de ser importante para mim e para o outro com o qual interajo e me relaciono; independentemente de estar ou não sendo fiscalizado.

O presidente da República anunciou que pretende acabar com os radares móveis e as lombadas eletrônicas. Em São Paulo, o atual governador aumentou a velocidade permitida nas marginais, contrariando a orientação de órgãos internacionais que apontam uma relação direta entre a redução da velocidade e a queda das mortes no trânsito. Dessa forma eles estão atendendo ao clamor de uma parte significativa do eleitorado. As pessoas entendem que limitar sua capacidade de correr com o carro é um cerceamento da liberdade individual? Como você vê isso?

Estudos e pesquisas já realizados mundialmente evidenciam que controle da velocidade é um dos pilares fundamentais para uma gestão adequada de

segurança viária, em cidades e rodovias. Os números de redução de acidentes alcançados em vias que passaram a ser controladas, em pontos e trechos cuidadosos e estrategicamente definidos em razão da análise dos riscos, mostram o quanto a retirada dos equipamentos pode realmente ser um retrocesso. É crucial que as políticas públicas sejam definidas com base no bem coletivo.

Somente nas rodovias federais do Brasil, em 2018, ocorreram 69.229 acidentes, provocando 5.271 mortes. E a velocidade incompatível com a via foi a segunda principal causa dos acidentes. Em termos de índice médio de gravidade dos acidentes, a velocidade incompatível está em terceiro lugar no ranking, com 5,9, perdendo somente para ultrapassagem indevida (7,3) e desobediência à sinalização (6,1). Esses números são do Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro, estudo realizado pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST), por meio da análise dos dados da Polícia Rodoviária Federal.

Por que, no Brasil, parece existir uma sensação de que o motorista alcoolizado dificilmente vai ser pego e, se for pego, não vai arcar com as punições previstas pela legislação?

Porque ainda precisamos evoluir bastante na questão da fiscalização. Esse é um dos muitos desafios do Brasil: fiscalizar e fazer com que se cumpram as leis existentes, cuja aplicação efetiva está sujeita à disponibilidade de recursos humanos e materiais. A fiscalização faz parte do processo educativo para que a população desenvolva a cultura de segurança. Mas fazer valer a lei nem sempre é uma medida tão popular.

Como analisa a situação do Brasil em relação às metas da Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU? O que foi feito? O que faltou?

O último relatório global de segurança viária da Organização Mundial da Saúde (OMS), divulgado no final de 2018, infelizmente aponta que os progressos para melhorar a segurança do trânsito nos últimos anos foram insuficientes e que a meta de redução de 50% no número de mortes até o final de 2020,

“ ESSE É UM DOS MUITOS DESAFIOS DO BRASIL: FISCALIZAR E FAZER COM QUE SE CUMPRAM AS LEIS. A FISCALIZAÇÃO FAZ PARTE DO PROCESSO EDUCATIVO PARA QUE A POPULAÇÃO DESENVOLVA A CULTURA DE SEGURANÇA ”

proposta dela Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, poderá não ser alcançada. Globalmente, o relatório indica que as mortes no trânsito continuam aumentando, com um total anual de 1,35 milhão de fatalidades. É a oitava principal causa de mortes. A cada 24 segundos, uma pessoa morre no trânsito mundo afora.

Neste relatório, o Brasil está entre os países que obtiveram resultados positivos, mas os números ainda são bastante altos. O avanço do país é atribuído a uma legislação de trânsito forte, desde a promulgação e aplicação do Código Brasileiro de Trânsito, e ao envolvimento do setor de saúde com o tema segurança viária, que permitiu um melhor entendimento da mortalidade provocada por acidentes e um enfrentamento mais eficiente do problema.

No entanto, ainda tem muito o que avançar no Brasil. E acredito que avanços só ocorrem quando a responsabilidade é compartilhada. E essa é uma premissa do conceito da Visão Zero Acidentes. Nenhuma morte no trânsito deve ser aceitável e só chegaremos a essa realidade de futuro se avançarmos em termos de envolvimento e união da sociedade, de diferentes setores, do governo, de recursos financeiros e humanos, fiscalização, mudança na infraestrutura viária, redução dos limites de velocidade, educação de trânsito... É preciso até mesmo obstinação para contrariar a opinião pública, que pode não ser favorável às decisões por um trânsito mais seguro.

Nesses mais de 30 anos de atividade no Brasil, quais os principais efeitos práticos do Programa Volvo de Segurança no Trânsito no sentido de conscientizar a sociedade para um trânsito mais seguro?

Ao longo da trajetória de 32 anos, o PVST promoveu eventos, fóruns, seminários, produziu campanhas e vídeos, publicações com conteúdo informativo e



educativo como o Atlas da Acidentalidade, que traz informações dos acidentes nas rodovias federais e auxilia as empresas no gerenciamento de risco das viagens. Também o Manual e o Simulador da ISO 39001 – voltada à segurança viária. Desenvolveu cursos de direção segura para motoristas profissionais, influenciou pessoas, empresas de transporte, escolas, cidades e governos pela causa. Um exemplo recente de resultados do PVST foi a certificação da Jaloto Transportes, de Maringá, no Paraná, como a primeira transportadora do Brasil certificada pela ISO 39001, a norma internacional que regulamenta a gestão da segurança de tráfego viário. A Jaloto estabeleceu como meta a certificação após participar de um Seminário Volvo. A essência do nosso trabalho é mobilizar e sensibilizar pessoas, gestores de empresas e motoristas a assumir a responsabilidade de ajudar a construir um trânsito melhor para todos. A transformação da realidade acontece por ações

e atitudes de pessoas. Enquanto houver vidas e histórias sendo interrompidas, prejuízos econômicos ao país em razão de acidentes nas ruas e estradas, a conscientização e mobilização não podem parar.

O conceito de Zero Acidente para o transporte comercial pregado pelo PVST é algo factível? Mesmo num país tão descuidado de sua segurança no trânsito como o Brasil? Ou serve mais como um norte para adoção de boas práticas?

Sim, é factível! Mas sem o compromisso e responsabilidades compartilhadas que citei, dificilmente se tornará realidade concreta. Para esse resultado, é necessário o envolvimento de todos: governo (legislação, fiscalização e infraestrutura), sociedade civil, empresas, indústria etc. Se todos, dentro do seu campo de ação e influência, priorizarem programas e ações em prol da segurança, certamente avançaremos. E mais rápido.

Num país em que a propaganda exalta a velocidade do carro, chefes de governo tentam adotar leis mais permissivas e motoristas reclamam de uma suposta “indústria da multa”... adotar a segurança do trânsito como um valor institucional da marca Volvo chega a ser um desafio comercial?

Podemos falar do segmento de transporte comercial, que é onde atuamos. Cada vez mais, as lideranças do setor estão valorizando e investindo no valor da segurança, o que significa mais investimento em tecnologia passiva e ativa, treinamentos de motoristas, manutenções adequadas, cumprimento de jornadas etc. Cada vez mais, esse público percebe que os benefícios vão além da redução de acidentes e prejuízos humanos e financeiros. O valor segurança afeta positivamente os negócios com a melhora da imagem da empresa no mercado. Por exemplo, nos dois últimos anos, a venda de caminhões equipados com o pacote completo de segurança aumentou em 20%. Portanto, essa jornada tem sido cada vez mais uma oportunidade, e não desafio. 🚗