



A SEGURANÇA VIÁRIA NO PLANETA

LEVANTAMENTO INÉDITO DO CESVI FAZ AMPLO PANORAMA DAS ANÁLISES E RECOMENDAÇÕES RELACIONADAS À SEGURANÇA NO TRÂNSITO MUNDIAL

 José Antonio Oka

 Alexandre Carvalho dos Santos

Por encomenda do CESVI BRASIL, o engenheiro e consultor José Antonio Oka, especialista em questões relacionadas à segurança viária, realizou um grande levantamento sobre as recomendações e atividades de segurança no trânsito no mundo todo, a partir de informações de entidades, órgãos governamentais e também centros de pesquisa. O objetivo, num primeiro momento, seria dar fundamentação técnica para o planejamento das ações de segurança viária do CESVI já em 2018, relacionadas aos seguintes tópicos: gestão da segurança viária, segurança veicular, velocidade, direção sobre influência de álcool, cinto e dispositivos de retenção para crianças no transporte, distração ao dirigir, habilitação, investigação de acidentes, entre outros.

Mas esse estudo acabou indo além de apontar caminhos para o centro brasileiro. Foi enriquecido por recomendações específicas para o Brasil sobre a importância de aperfeiçoar as normas de segurança veicular.

O relatório apresenta diversos resumos de informações qualificadas sobre

temas críticos, relevantes e atuais em segurança viária. Destacam-se aí as análises feitas no *Relatório Global sobre o Estado da Segurança Viária 2015* e também as do estudo *O Potencial das Normas de Segurança dos Veículos para Evitar Mortes e Feridos no Trânsito no Brasil*, feito pelo Transport Research Laboratory, do Reino Unido, ricos em estatísticas,

resultados de pesquisas e indicações de boas práticas fundamentadas em resultados efetivos.

Nesta matéria da Revista CESVI você vai encontrar um resumo dos principais destaques do estudo.

DÉCADA DE AÇÃO

Atualmente, os temas mais relevantes e atuais em segurança viária no mundo são abordados nas duas iniciativas mais importantes para a área: a Década de Ação para Segurança no Trânsito e a Agenda 2030. Mas você sabe o que são essas iniciativas? É o que vamos ver agora, começando pela Década de Ação.

Sob coordenação da Organização Mundial da Saúde, a ONU recomendou cinco pilares como referência para que cada país estruturasse suas atividades entre os anos de 2011 e 2020, de modo a tomar novas medidas para prevenir os acidentes de trânsito – a nona causa de mortes em todo o mundo. Isso levando sempre em consideração as próprias estratégias de cada país, sua capacitação e sistemas de registro de dados em segurança no trânsito. Os pilares estão na tabela a seguir.

AGENDA 2030 PARA DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Em setembro de 2015, a ONU lançou a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada por 193 países. Os objetivos da iniciativa equilibram as três dimensões do desenvolvimento sustentável – a econômica, a social e a ambiental – e estimulam ações nos próximos 15 anos nessas dimensões críticas.

A segurança no trânsito não constava dessa iniciativa num primeiro momento, mas foi integrada à Agenda 2030 na forma de duas metas, uma sobre saúde e outra sobre transporte para cidades sustentáveis.

Na tabela da próxima página são apresentados os objetivos e metas que abordam a segurança no trânsito na Agenda 2030.

DÉCADA DE AÇÃO PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO 2011-2020

ATIVIDADES NACIONAIS

Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5
Gestão da segurança no trânsito	Mobilidade e vias mais seguras	Veículos mais seguros	Usuários da via mais seguros	Resposta pós-acidente

OBJETIVOS E METAS DA AGENDA 2030 SOBRE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Objetivo: "Garantir vidas saudáveis e promover o bem-estar para todos em todas as idades".

META DE REDUÇÃO DE VÍTIMAS

Meta: "Até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e feridos globais em acidentes de trânsito".

Objetivo: "Tornar cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis".

TRANSPORTE SEGURO PARA TODOS

Meta: "Até 2030, fornecer acesso a sistemas de transporte seguros, de custo acessível, acessíveis e sustentáveis para todos, melhorando a segurança no trânsito, especialmente expandindo o transporte público, com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e idosos."

Dois anos depois, foram aprovadas 12 metas complementares aos objetivos e metas da Agenda 2030. Confira, na tabela a seguir, como essas metas são apresentadas em relação aos cinco pilares da Década de Ação para a Segurança no Trânsito.

METAS COMPLEMENTARES À AGENDA 2030 E AOS 5 PILARES DA DÉCADA DE AÇÃO

PILAR 1 – GESTÃO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Estratégia Nacional com Metas

Meta 1: Até 2020, todos os países estabelecerão um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito, abrangente, com metas vinculadas ao tempo.

Legislação de Trânsito, Transporte e Veicular

Meta 2: Até 2030, todos os países aderirão a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança rodoviária. Regulamento ONU nº 22 (Capacetes de proteção).

PILAR 2 – MOBILIDADE E VIAS MAIS SEGURAS

Avaliação das Novas Rodovias

Meta 3: Até 2030, todas as novas rodovias atingirão padrões técnicos para todos os usuários da via que levem em consideração a segurança no trânsito, ou atinjam uma classificação de três estrelas ou melhor.

Avaliação das Rodovias Existentes

Meta 4: Até 2030, mais de 75% das viagens em rodovias existentes serão naquelas que atendem aos padrões técnicos para todos os usuários da via que levam em consideração a segurança no trânsito.

PILAR 3 – VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Normas Veiculares

Meta 5: Até 2030, 100% dos veículos novos (definidos como produzidos, vendidos ou importados) e usados atenderão a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou requisitos equivalentes de desempenho nacional.

PILAR 4 – USUÁRIOS DA VIA MAIS SEGUROS

Velocidade

Meta 6: Até 2030, redução pela metade da proporção de veículos que viajam acima do limite de velocidade e reduzir os danos e mortes relacionados à velocidade.

Capacetes

Meta 7: Até 2030, aumentar a proporção de motociclistas usando corretamente capacetes padrão para perto de 100%.

Proteção ao ocupante

Meta 8: Até 2030, aumentar a proporção de ocupantes de veículos motorizados que usam cintos de segurança ou sistemas de retenção padrão para crianças para perto de 100%.

Álcool e direção

Meta 9: Até 2030, reduzir pela metade o número de acidentes e mortes por acidentes de trânsito relacionados a motoristas que consomem álcool e/ou reduzir os relacionados a outras substâncias psicoativas.

Celular

Meta 10: Até 2030, todos os países deverão possuir leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares durante a condução.

Direção profissional

Meta 11: Até 2030, todos os países deverão promulgar a regulamentação do tempo de condução e períodos de descanso para condutores profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional / regional nesta área.

PILAR 5 – RESPOSTA PÓS-ACIDENTE

Resgate

Meta 12: Até 2030, todos os países deverão estabelecer e atingir as metas nacionais, a fim de minimizar o intervalo de tempo entre acidentes de trânsito e a prestação de primeiros socorros profissionais de emergência.



Shutterstock

PANORAMA DA SITUAÇÃO NO MUNDO

Mas será que todas essas recomendações e orientações estão sendo atendidas? Um bom indicador é o *Relatório Global sobre o Estado da Segurança Global 2015*, organizado e publicado pela Organização Mundial da Saúde.

Esse relatório apresenta uma síntese da situação até 2013 da segurança viária em 180 países, com estimativas sobre o total de mortes por acidentes de trânsito e avaliações sobre como cada país estava em relação a fatores críticos para segurança viária.

Confira a seguir resumos das análises e algumas recomendações feitas sobre temas-chaves abordados no relatório.

Estatísticas de mortes

Em 2013 houve 1,25 milhão de mortes no trânsito no mundo, e esse valor se mantém aproximadamente constante desde 2007, conforme foi indicado na primeira edição do relatório (o de 2015 já é a terceira edição). Com o aumento da população em 4% e dos veículos em 16% desde 2010, essa estabilidade sugere que as intervenções estão prevenindo o aumento de mortes, em comparação com as previsões de alta feitas antes do início da Década de Ação, caso nada fosse feito. Essa estabilidade não é constante ao redor do mundo, sendo que 68 países registraram aumento de mortes e 79, diminuição. O Brasil, por exemplo,

está entre os países em que houve um aumento significativo, mais de 12% (37.594 para 42.291 mortes). A distribuição dessas mortes também não é homogênea quando se observa a renda nos países: 90% delas ocorrem em países de baixa e média renda (que inclui o Brasil), apesar destes concentrarem 82% da população e 54% dos veículos do mundo. Por tipo de vítima: 47% das mortes são de usuários mais vulneráveis (23% motociclistas, 22% pedestres e 4% ciclistas), 31% de ocupantes de automóveis e 21% de outros. A quantidade de mortes de motociclistas aumentou 27% entre 2010 e 2013. Os acidentes de trânsito são identificados como a maior causa de morte entre os jovens de 15 a 29 anos.

Estatísticas de feridos

Para cada morte, estimam-se pelo menos 20 outros feridos, ou seja, no mínimo 25 milhões de feridos no mundo. Existe uma grande dificuldade para comparar dados de feridos porque não há um padrão de classificação. Além disso, nem todos os acidentes são registrados pela polícia e falta capacitação acurada para avaliar a gravidade de uma lesão.

Proteção aos pedestres e ciclistas

No mundo, os pedestres e ciclistas são mais de um quarto das vítimas fatais (totalizando 26%), mas essa porcentagem varia muito ao redor do globo, iniciando em 16% no sudeste



Shutterstock

da Ásia até 43% na África. Nas Américas, representam 25% das mortes.

A quantidade de países que informaram terem políticas para incrementar a caminhada e o uso da bicicleta aumentou de 68 para 92, entre o segundo e este terceiro relatório.

Gestão da segurança viária

Esforços coordenados de diversos setores e atores são críticos para o sucesso em segurança viária, no escopo de uma estratégia nacional elaborada e implantada. 167 países informaram terem uma agência líder para essa atribuição, e 150 países informaram ter uma estratégia nacional.

Legislação e fiscalização

O aperfeiçoamento da legislação relacionada com segurança viária e o controle dos desvios pela fiscalização e aplicação de penalidades é crítica para reduzir acidentes, feridos e mortos. Os países que atingiram redução sustentável em mortes e feridos no trânsito adotam uma legislação sobre fatores-chave, um programa contínuo e intenso de fiscalização das regras vigentes e esclarecem o público sobre os motivos para legislação e as consequências de não cumpri-la, assim contribuindo para a melhora do comportamento dos usuários das vias.

Cinco fatores são considerados chave e, por isso, analisados no relatório: excesso de velocidade, álcool e direção, uso do capacete, do cinto de segurança e de sistema de retenção para crianças. Para esses cinco fatores existem fortes evidências que a adequada legislação e fiscalização provocam redução de acidentes, feridos e mortes. Dois outros fatores também foram analisados: drogas e direção e uso de celulares, para os quais evidências de melhores práticas ainda estão em desenvolvimento.

Velocidade

Quanto maior a velocidade, maior a probabilidade da ocorrência e a gravidade do acidente, especialmente para pedestres, ciclistas e motociclistas. A probabilidade de um pedestre adulto morrer atropelado a 50 km/h é menos do que 20%, mas sobe para quase 60% se for a 80 km/h.

Fatores que influenciam cometer ou ocorrer excesso de velocidade: ser jovem motorista do sexo masculino, álcool e direção, características de via, densidade de tráfego e condições ambientais.

É considerada uma boa prática, estabelecer a velocidade máxima de 50 km/h para as vias urbanas, ou até menor quando há pedestres, ciclistas e ocupantes de motonetas no tráfego.

A diminuição do limite também pode ser definida em função do tipo de acidente que ocorre ou pode ocorrer, como, por exemplo, diminuir o limite em vias com tráfego nos dois sentidos, sem divisão física entre eles.

Motociclistas e capacete

No mundo, os motociclistas são 23% das vítimas fatais, mas essa porcentagem varia muito ao redor do globo, iniciando em 7% na África e indo até 34% no sudeste da Ásia e no Pacífico Ocidental. Nas Américas cresceu significativamente nos últimos anos, passando de 15% para 20% do total, entre 2010 e 2013.

O uso do capacete pode reduzir o risco de morte em quase 40% e as lesões graves em aproximadamente 70%. Lesões na cabeça e pescoço são as maiores causas de mortes, lesões graves e incapacitação de motociclistas.

Iniciativas com bons resultados ao redor do planeta para motociclistas são:

- Obrigatoriedade de ABS nas motos (adotada na União Europeia).
- Farol aceso também durante o dia.
- Adoção de faixas exclusivas para as motos.
- Obrigatoriedade de vestimentas e calçados protetivos.

Álcool e direção

O risco de deficiência para direção começa com níveis baixos de consumo de álcool e cresce exponencialmente com o aumento. O risco de um condutor alcoolizado morrer em acidente é multiplicado por três vezes, se a concentração de álcool for de 0,02 a 0,05 g/dl, por seis vezes, se for de 0,05 a 0,08 g/dl e cresce exponencialmente acima de 0,08 g/dl.

As melhores práticas indicam que o limite deve ser menor ou igual a 0,05 g/dl, para a população em geral. Em função dos riscos maiores envolvendo jovens e condutores novatos, muitos países estão estabelecendo limites menores ou iguais a 0,02 g/dl ou mesmo zero para esses grupos. Também em função do risco, muitos praticam limites menores ou iguais a 0,02 g/dl para condutores profissionais.

Drogas e direção

Sabe-se muito menos sobre os efeitos do uso de substâncias psicoativas na direção do que sobre os efeitos do álcool. Não existe estimativa mundial sobre mortes em acidentes relacionados a esse fator. Existem muitas substâncias que prejudicam a direção e um estudo que analisou 66 outros estudos mostrou o aumento do risco de acidentes para 11 diferentes drogas testadas.

SEGUNDO ESTUDO, OS CARROS BRASILEIROS DE 2015 SÃO COMO AQUELES COMERCIALIZADOS NA UNIÃO EUROPEIA EM 2001, EM RELAÇÃO À SEGURANÇA. ESTAMOS ATRASADOS

O esforço para reduzir os efeitos depende, num alto grau, da riqueza da experiência obtida com fiscalização do álcool e de uma combinação de leis, fiscalização e prevenção. Entretanto, há dificuldades:

- grande variedade de drogas, lícitas e ilícitas disponíveis;
- complicação para detectar e medir os níveis, exigindo sangue, urina ou saliva;
- grau de expertise do policial para reconhecer a diminuição da capacidade e para realizar os testes;
- a presença da droga no sangue varia de uma pessoa para outra, e isso torna mais difícil associá-la ao acidente;
- falta de evidência científica entre nível da droga, prejuízo à capacidade e o risco de acidente, dificultando estabelecer os limites para cada substância.

Cinto de segurança

O uso reduz a mortalidade dos condutores e passageiros dos bancos da frente de 45% a 50% e o risco de lesões leves e graves em 20% e 45%, respectivamente. Entre passageiros traseiros a redução de mortalidade e lesões graves é de 25% e lesões leves de 75%. Também reduz significativamente o risco de ser lançado para fora do veículo no acidente.

Vale dizer que, além de tornar seu uso obrigatório, estabelecer e aplicar normas sobre a instalação e a especificação da ancoragem do cinto no veículo também é fundamental.

Sistema de retenção para crianças

Cintos de segurança não são projetados para crianças, por isso existem os sistemas próprios para elas, específicos para diferentes idades e outras características (tais como peso ou altura). Os sistemas para bebês, virados para trás, têm reduzido o risco de morte ou lesão em 90%, quando comparado com bebês soltos. Os sistemas tipo cadeirinha reduzem o risco de lesão grave em quase 80% quando comparados com

crianças usando o cinto. Crianças usando o assento de elevação têm reduzido o risco de lesões em 77%, quando comparado com crianças sem cinto. E é mais seguro colocar as crianças no banco traseiro do que no dianteiro.

Um dado importante de uma pesquisa na Europa, feita em 2011, indicou que 65% das crianças estavam com sistemas de retenção fixados de forma incorreta. Por isso, foi desenvolvido e adotado um novo sistema, o ISOFIX – que permite fixar o sistema de retenção sem cinto.

Distração pelo celular

Um estudo mostrou que 69% dos motoristas nos EUA tinham usado seu celular enquanto dirigiam nos últimos 30 dias – uma porcentagem maior do que na Europa, onde variou de 21% no Reino Unido até 59% em Portugal.

A contribuição do celular para ocorrência de acidentes, no entanto, é desconhecida em muitos países, já que os dados sobre uso do celular não são rotineiramente coletados quando ocorre o acidente. Mas uma visão geral dos dados disponíveis sugere que os motoristas falando ao celular têm aproximadamente quatro vezes mais chances de se envolver em um acidente.

Veículos mais seguros

O Fórum Mundial para a Harmonização de Regulamentos Veiculares, das Nações Unidas, é o principal órgão mundial responsável pelo desenvolvimento dos padrões de segurança veicular. As normas que o Fórum estabelece são de aplicação voluntária, mas, se obedecidas, fazem com que um veículo seja internacionalmente aprovado.

O Brasil é apontado como não aderente às normas de impacto lateral, do ESC e da proteção ao pedestre. Porém, estão em vigor Resoluções CONTRAN que tratam das seguintes obrigatoriedades:

- Proteção contra impacto lateral, na Resolução CONTRAN 721, de 2018, cuja aplicação será obrigatória para novos projetos de automóveis e outros a partir de 01/01/2020, e para todos os novos, fabricados ou importados, a partir de 01/01/2023.
- Instalação de ESC, na Resolução CONTRAN 567, de 2015, cuja aplicação será obrigatória para novos projetos de veículos categorias M1 (inclui automóveis) e N1, a partir de 01/01/2020, e para todos os novos, fabricados ou importados, a partir de 01/01/2022.

Vias mais seguras

Realizar auditorias de segurança nas fases de concepção e implantação de projetos de infraestrutura viária, considerando todos os usuários das vias, pode resultar em ganhos para todos. Por exemplo, na fase de concepção pode ser adotada a abordagem do Sistema Seguro, considerando o erro humano, incluindo opções de: alargamento de vias, travessias elevadas, barreiras de proteção e rotatórias, entre outras medidas que contribuem para reduzir mortes e feridos no trânsito. As vias implantadas devem ser objeto de avaliação, com foco naquelas com maior risco de colisões.

Pós-acidente

A disparidade entre os níveis de atendimento pós-acidente às vítimas, tanto de emergência quanto de tratamento, oferecido nos países de alta renda em relação ao de média e baixa renda tem uma relação direta com as grandes diferenças entre lesões por acidentes nesses países. Estima-se que se o nível do atendimento dos países de média e baixa renda fosse equivalente ao de alta renda, cerca de 500 mil pessoas seriam salvas a cada ano. 🚑

E NO BRASIL?

O estudo *O Potencial das Normas de Segurança dos Veículos para Evitar Mortes e Feridos no Trânsito no Brasil* foi feito pelo Transport Research Laboratory (TRL), do Reino Unido, em 2015, para o Global NCAP, com objetivo de estimar as mortes de ocupantes de automóveis que podem ser evitadas entre 2015 e 2030, caso sejam adotados regulamentos veiculares básicos de segurança secundária e em conjunto com o desenvolvimento do programa de avaliação de novos automóveis, feito pelo Latin NCAP, visando aos consumidores. O estudo chegou às seguintes conclusões: Com o rápido crescimento da frota de

automóveis no Brasil, os números de mortes e acidentes deverão aumentar, a menos que intervenções direcionadas e eficientes, incluindo melhorias nas normas de segurança de veículos novos, sejam iniciadas. O Brasil começou a introduzir com sucesso novas legislações de segurança veicular e o Latin NCAP está aumentando a conscientização sobre a importância da segurança do automóvel, e criando uma competição entre as montadoras baseada no consumidor para motivar melhorias. Entre as novas regras no País temos a exigência do cumprimento de normas ABNT de impacto

frontal e traseiro, e a introdução do airbag e do ABS, todos em 2014. Porém, ainda existe uma lacuna significativa entre os padrões de segurança de veículos regulamentados nos países de alta renda e o Brasil. Comparando-se o desempenho dos veículos nos testes de impacto frontal do Latin e do Euro NCAP, foi concluído de forma conservadora que, em geral, os carros brasileiros de 2015 são como aqueles comercializados na União Europeia em 2001, em relação à segurança. Ou seja, em termos de segurança veicular, a impressão geral é de que paramos no tempo.

Siga o CESVI BRASIL nas mídias sociais

Fique atualizado sobre as tendências e novidades do universo automotivo. Além do que você encontra aqui, na Revista CESVI, o centro de pesquisa divulga estudos e notícias sobre segurança no trânsito, reparação e mercado em uma série de canais da internet. Confira!

