

SEGURANÇA VIÁRIA E AS ELEIÇÕES/2018 NO DF: UM PASSO ATRÁS?*

Em março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a Resolução 64/255, quando foi estabelecido o período compreendido entre os anos de 2011 e 2020 como sendo a “Década de Ação pela Segurança Viária”, tendo como objetivo principal o de “estabilizar e, posteriormente, reduzir o número de mortos em acidentes de trânsito em todo o mundo”.

Naquela época, estimava-se que aproximadamente 1,3 milhão de pessoas morriam todos os anos no mundo em decorrência de acidentes de trânsito, o que representava a 9ª causa de morte no planeta, além de até outros 50 milhões de pessoas que passavam a condição de incapacitados permanentes.

A Resolução da ONU orientava a Organização Mundial da Saúde e as Comissões Regionais das Nações Unidas a prepararem um plano de ação para a década, visando ao alcance dos objetivos estabelecidos, a partir da formulação e execução de estratégias e programas de segurança viária sustentável, com a fixação da meta de redução do número de mortos em decorrência de acidentes de trânsito.

Recomendava-se aos estados membros das Nações Unidas a implementação de atividades relacionadas à gestão da segurança viária, como a implantação de infraestrutura viária adequada, o estabelecimento de condições de segurança nos veículos, a orientação para o comportamento dos usuários nas vias públicas, o investimento na educação voltada para a segurança e até mesmo ações posteriores à ocorrência dos acidentes de trânsito, como a implementação de atividades de reabilitação de pessoas incapacitadas.

Assim, em maio de 2011, a Organização das Nações Unidas divulga o documento denominado “Plano Mundial para a Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020”, convocando os governos de todo o mundo a assumirem compromisso com a adoção de medidas para a prevenção de acidentes de trânsito, como, por exemplo, através da redução da velocidade nas vias, e do qual o Brasil é signatário.

No Brasil, naquele ano de 2011, 45.574 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito, segundo dados divulgados pela Seguradora Líder, responsável pela administração dos recursos arrecadados com o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou simplesmente Seguro DPVAT, para o pagamento de indenizações por morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares.

Em setembro de 2015, a Cúpula das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável adota os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) como instrumento de orientação para as políticas nacionais e as atividades de cooperação internacional, onde o Brasil também é signatário, com o estabelecimento de 17 Objetivos e 169 Metas. Dentre as Metas, destaca-se a

SCS, Quadra 4, Bloco A, Edifício Embaixador, Sala 513 – Brasília/DF – CEP: 70300-907

Fone: (61) 3202-0899 E-mail: mdtbrasil@gmail.com

CNPJ: 25.266.568/0001-80

de nº 3.6, “até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo”, e a de nº 11.2, “Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança no trânsito, notadamente por meio da expansão do transporte público com atenção especial às necessidades daqueles em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas”.

Ainda em 2015, Brasília sediou a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, quando foi publicado um documento final denominado de “Declaração de Brasília”, onde se renovava o compromisso dos países com a Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020 e com a implementação do Plano Global, reafirmando a orientação de se reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo.

Decorridos sete anos do compromisso assumido pelo país em reduzir em até 50 % o número de mortes e lesões, o que teria ocorrido nesse período no Brasil? Conseguimos alcançar o que foi pactuado? E o que aconteceu no Distrito Federal durante esse período?

Como afirmado anteriormente, em 2011 foram registradas 45.574 mortes em acidentes de trânsito, segundo informações do DPVAT. Em 2017, o número de óbitos caiu para 41.151, com redução de apenas 9,72 % em relação ao início da Década e longe do alcance da meta estabelecida de decréscimo de 50 %, mesmo tendo-se ainda dois anos para o fim do período. Impressiona a informação de que 48 % do total de mortes no trânsito são decorrentes de acidentes envolvendo motocicletas (= 19.753 pessoas), que representam apenas 27 % da frota nacional, mas que significam 74 % das indenizações pagas, onde também se incluem os casos de invalidez permanente e o ressarcimento de despesas médicas e hospitalares.

Os acidentes de trânsito representam um grave problema de saúde pública, impactando o Sistema Único de Saúde (SUS) e a previdência social, uma vez que além do elevado número de mortes produzidas, outras milhares de pessoas são condenadas à condição de invalidez permanente. Somente em 2017, 284.191 pessoas ficaram incapacitadas para a atividade sócio-produtiva, sendo que quase 80 % desse número se tratam de casos que envolveram acidentes com motocicletas, com 79 % das vítimas sendo homens em idade economicamente ativa, segundo dados do DPVAT.

Entre as indenizações pagas por morte e invalidez permanente por acidentes com motos no país, em 2017, 67 % das vítimas eram os próprios motoristas, 12 % eram passageiros do veículo e outros 21 % se tratavam de pedestres. Quase metade das ocorrências desses acidentes, estabelecida em 45 %, aconteceu no período entre 13:00 e 19:59 h, compreendendo metade do horário comercial e a volta para casa.

A frota de veículos no Brasil teve um crescimento vertiginoso impulsionado por uma combinação entre a expansão da atividade econômica, o controle de preços de combustíveis e a política de isenção de impostos sobre a produção de carros e motos. Para que se tenha uma ideia, entre 2008 e 2017 a população do país cresceu em torno de 9,5 %, saltando de 189 milhões para 207 milhões de pessoas (Fonte: IBGE). Entretanto, no mesmo período, a frota de

SCS, Quadra 4, Bloco A, Edifício Embaixador, Sala 513 – Brasília/DF – CEP: 70300-907

Fone: (61) 3202-0899 E-mail: mdtbrasil@gmail.com

CNPJ: 25.266.568/0001-80

veículos saltou de 53 milhões para mais de 94 milhões de unidades, com aumento expressivo de 76,9 % (Fonte: Denatran).

O crescimento da frota nacional de veículos se deu em maior proporção no grupo das motos (94 %) e dos caminhões (95 %), entre 2008 e 2017. A motocicleta foi a opção mais barata encontrada pelas pessoas para migração dos carros e do transporte público e a sua presença redesenhou a cara do espaço urbano do país, mesmo no Distrito Federal, onde em 2017 elas já representavam 11,7 % da frota total contra 77, 1 % de automóveis. Mas a popularização da motocicleta ocorreu fortemente foi em estados das regiões norte e nordeste do país, com a consequente explosão no número de casos de acidentes com mortes ou invalidez permanente: para se ter uma ideia, no Acre, Ceará, Maranhão, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Sergipe e Tocantins, as indenizações por acidentes com motos representaram mais de 80 % dos casos no ano passado.

Em 2012, a Lei nº 12.587 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que estabelece como uma das suas diretrizes a “prioridade dos modos de transporte não motorizados (circulação a pé e por bicicleta) sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”, conforme expresso no Inciso II do Artigo 6º. Mas a preocupação com a segurança viária também está inserida no texto da Lei, como o que está estabelecido no Inciso VI do Artigo 5º, que trata dos princípios da Política, onde se aborda a “segurança nos deslocamentos das pessoas” como um dos fundamentos da PNMU para a gestão do espaço urbano.

O tema da segurança viária sempre suscitou muitas preocupações no Distrito Federal e, no passado, inclusive, gerou a criação do Programa “Paz no Trânsito”, que envolvia uma série de ações do GDF no campo da educação, principalmente da fiscalização e do controle da velocidade nas vias, com o apoio e a participação decisiva da mídia e da sociedade civil, e que apresentou resultados expressivos, como a redução em 50 % do número de mortos e feridos em acidentes de trânsito, em 3 anos, e a projeção do DF no cenário nacional como local de respeito à faixa de pedestres.

A Segurança Viária no Distrito Federal é tema presente em vários instrumentos normativos locais, como, por exemplo, na Lei orgânica, que define em seu Artigo 335 que “**O sistema de transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas**, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico”. Também o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT/DF (Lei Complementar nº 803/2009) aborda a segurança como uma das diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação, conforme expresso no Inciso I do Artigo 20.

Em função da característica territorial de Brasília baseada na baixa densidade demográfica (444,66 habitantes/km², segundo o IBGE, contra São Paulo que tem 7.398,26), estruturado sob a concepção de rodovias urbanas, com vazios urbanos localizados entre as regiões administrativas e vias largas fazendo as conexões, a propensão à alta velocidade, combinada com a imprudência, são convites para motoristas e motociclistas e, por isso, o risco de morte em um acidente sempre foi considerável.

SCS, Quadra 4, Bloco A, Edifício Embaixador, Sala 513 – Brasília/DF – CEP: 70300-907

Fone: (61) 3202-0899 E-mail: mdtbrasil@gmail.com

CNPJ: 25.266.568/0001-80

Segundo o DPVAT, Brasília é a terceira capital do país com o maior número de indenizações pagas por mortes no trânsito, com o registro de 374 casos em 2017, representando 0,9 % do total, ficando atrás apenas de São Paulo (1.100) e Rio de Janeiro (857), mas que possuem frotas superiores à nossa, que foi representado por 41.151 ocorrências em todo o país no ano passado.

Além dos casos de mortes, em 2017 também foram pagas outras 1.340 indenizações por invalidez permanente em decorrência de acidentes envolvendo motocicletas no DF, que representaram 55 % do total de pagamentos realizados pelo DPVAT, enquanto os automóveis significaram 36 % e os ônibus 4 %.

Também aqui no DF repete-se o drama em relação ao impacto produzido negativamente pelos acidentes de trânsito em relação à atividade econômica, uma vez que a grande maioria das vítimas está situada na faixa etária entre 18 a 44 anos, em plena capacidade produtiva, representando 68,7 % do total de indenizações pagas pelo DPVAT em 2017.

Pois bem, diante desse quadro preocupante e que apresenta a segurança viária como tema fundamental para ser incluído na agenda das políticas públicas, imagina-se que o processo eleitoral poderia contribuir nesse sentido, promovendo o debate, qualificando a discussão, apresentando propostas sérias e pactuando compromissos de candidatos com a defesa da vida na mobilidade urbana dentro do Distrito Federal, mas, infelizmente, não é o que conseguimos visualizar.

Não há a necessidade de se reinventar a roda, o caminho para o alcance de cidades seguras e saudáveis está delineado em vários marcos referenciais e alguns deles foram apresentados aqui, e nem se chegou a mencionar o Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, tem se visto no DF a opção de vários candidatos a Governador pelo caminho mais fácil, com a apresentação de propostas que visam criar fatos impactantes na campanha e que possam render dividendos eleitorais, como a defesa atrasada da retirada de radares das vias, a construção de novos viadutos e de novas vias expressas, tudo isso para agradar os proprietários de veículos em Brasília, com o falso argumento de garantir fluidez no trânsito, como se a solução da mobilidade urbana passasse pela exigência da ampliação do espaço viário para a circulação de automóveis e motocicletas, em detrimento da priorização dos modais ativos e do transporte público coletivo.

Outro falso argumento que sempre vem para a pauta é o de que os candidatos, após eleitos, vão acabar com o que eles classificam de indústria da multa e, nesse caso, os radares seriam os grandes vilões. Não há indústria de multa, isso é uma falácia. O que há é a produção em série de infrações no trânsito, que não são transformadas em autos e que, por isso, não vão representar penalidades para os infratores.

Segundo números divulgados por um especialista em mobilidade urbana, para cada multa aplicada, outras quatorze mil não chegam a virar auto de infração em decorrência da incapacidade de onipresença dos órgãos de fiscalização e da ausência dos instrumentos de controle. Para se confirmar isso, basta dar uma circulada na cidade e vamos contabilizar uma

SCS, Quadra 4, Bloco A, Edifício Embaixador, Sala 513 – Brasília/DF – CEP: 70300-907

Fone: (61) 3202-0899 E-mail: mdtbrasil@gmail.com

CNPJ: 25.266.568/0001-80

série de infrações cometidas por motoristas e motociclistas no trânsito sem que se transformem em multas: estacionamento irregular; desrespeito à faixa de pedestre; não uso do cinto de segurança dentro do veículo; não uso de setas para mudanças de faixas e conversões; uso de celular enquanto dirige; uso da faixa exclusiva de ônibus; tráfego pelo acostamento; farol desligado durante o dia e muitas outras.

É inconcebível que os candidatos invistam na divulgação de propostas com fins exclusivamente eleitoreiros, mesmo sabendo que isso possa comprometer a segurança viária, em vez de aproveitar o momento para qualificar o debate e sinalizar que o Governo do Distrito Federal tem a obrigação de adotar medidas que reduzam o número de acidentes de trânsito e que geram mortes e pessoas condenadas à invalidez permanente.

É preciso retomar os princípios defendidos pela Campanha “Paz no Trânsito” e que promoveu profundas transformações. É preciso resgatar os compromissos pactuados dentro do “Plano Mundial para a Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020”, reduzindo em 50 %, no mínimo, o número de mortos no trânsito. É preciso assegurar a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. É preciso investir na redução da velocidade máxima permitida nas principais vias do DF e na criação de Áreas 30 e Zonas 40 em muitas outras com menor fluxo de circulação. É preciso aumentar a fiscalização nas vias, ampliando o número de equipamentos fixos e direcionando mais equipes do DER/DF e do DETRAN para um trabalho permanente de monitoramento. É preciso ampliar o trabalho de educação envolvendo os estudantes das redes pública e privada, estabelecendo uma agenda regular durante todo o ano. É preciso reprogramar os atuais radares para a identificação da velocidade de motocicletas nas vias e punição de infratores. É preciso resistir à tentação de sempre querer agradar o transporte individual motorizado, uma vez que os seus condutores seriam os importantes formadores de opinião dentro da sociedade. É preciso investir em segurança viária. Em resumo, se faz urgente resgatar a cidade para as pessoas.

* Wesley Ferro Nogueira – Economista; pós-graduado em Gerenciamento de Micros e Pequenas Empresas (UFLA), em Marketing (Cândido Mendes) e em Gestão Pública (Faculdade Fortium); foi consultor da UNESCO, do PNUD e da FAO no Governo Federal; foi Técnico de Complexidade Gerencial no Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT (wferro98@gmail.com).