

Junho de 2007 Ano IV Edição 14

TÉCNICOS CRITICAM RESOLUÇÃO 214

A Resolução 214, promulgada pelo Contran (Conselho Nacional de Trânsito), obriga a sinalização de equipamentos medidores de velocidade em todas as vias do país. Prevê também que os radares estejam à vista dos motoristas. Especialistas e gestores de trânsito ouvidos pelo **Abramcet News** discordam da determinação e sugerem sua imediata revogação, já que, tecnicamente, ela diminui a segurança de quem circula nas ruas e estradas brasileiras. Os entrevistados, sem exceções, acreditam que sinalizar o equipamento acarretará aumento de

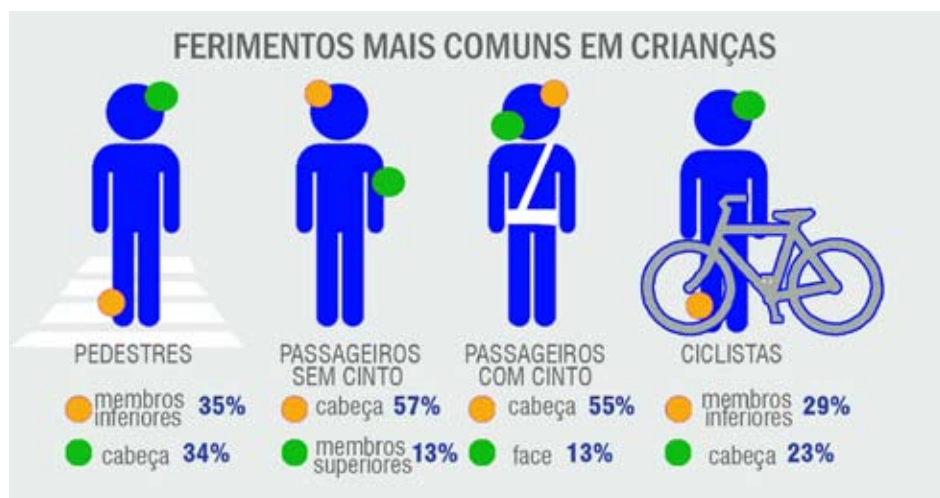


Placa, agora obrigatória, que indica onde estão os equipamentos de controle de velocidade

acidentes, uma vez que o motorista tende a frear quando vê a sinalização de radar, voltando a acelerar em seguida.

Confira as opiniões e também o editorial, com comentário de Silvio Médici, presidente da Abramcet. **Páginas 4 e 5**

400 MIL JOVENS MORTOS



Levantamento realizado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) constatou que 400 mil jovens morrem vítimas de acidentes de trânsito todos os anos. O relatório "Youth and Safety Road" (Juventude e Segurança Viária) focou vítimas entre 10 e 25 anos e encontrou as maiores taxas de mor-

te em países de baixa renda, como África e Oriente Médio. As fatalidades correspondem a 30% de todas as mortes no trânsito mundial. Ainda segundo o relatório, os gastos com acidentes de trânsito em todo o mundo podem chegar a R\$ 1 trilhão.

Páginas 6 e 7

SINTONIA COM O TRÂNSITO

Desde fevereiro, a Rádio Sulamérica FM, de São Paulo, veicula programação voltada para o trânsito 24 horas por dia. A rádio é resultado da parceria entre a seguradora Sulamérica Auto e o grupo Bandeirantes de Comunicação, e opera na frequência 92,1 FM.

Página 3

SOLIDARIEDADE REÚNE FAMÍLIAS DE VÍTIMAS

Página 8

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

Arnaldo Marçula Jr.

Diretor de comunicação

Paulo Luquetti

Diretor financeiro

Rodolfo Imbimbo

Diretor-secretário

Guilherme Cavalcante Ribeiro

Empresas associadas

- Arion Comércio e Serviços Ltda.
- Brascontrol Indústria e Comércio Ltda.
- Consilux Consultoria e Construções Elétricas Ltda.
- 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.
- NDC - Tecnologia Informática Ltda
- Perkons S/A
- Polimacto Comércio e Serviços Ltda.
- Politrans Tecnologia e Sistemas Ltda.
- Pró Sinalização Viária Ltda.
- Serget Com., Construção e Serviços de Trânsito Ltda.
- Sitran - Sinalização de Trânsito Industrial Ltda.
- Sitran - Comércio Indústria de Eletrônica Ltda.
- Trana Construções Ltda.

Coordenação editorial

V.A. Comunicações LTDA.
(www.vacom.com.br)

Editor

Victor Agostinho
(victor@vacom.com.br)

Reportagem

Adriane Fonseca
(adriane@vacom.com.br)

Pesquisa

Samarkhanda Semyramis Agostinho
(samar@vacom.com.br)

Arte

Luca Camargo
(luca.camargo@vacom.com.br)

Produção gráfica e editoração

Jotac Design e Comunicação
(joao@jotac.com.br)

Tiragem desta edição

6.000 exemplares

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

EDITORIAL

Diogo Colognesi / Vacom



Entrou em vigor em maio de 2007 a Resolução 214 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), que prevê a obrigatoriedade de placas que sinalizem a existência de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade nas vias de todo o Brasil. Imediatamente, aqueles conhecidos infratores contumazes e os paladinos de uma equivocada legalidade, soltaram fogos em comemoração. Alguns me abordaram com seus argumentos descolados da realidade e até com um pouco de ironia, pois sabem que eu presido uma associação que congrega empresas que desenvolvem e operam sistemas de gerenciamento e fiscalização de trânsito.

Como de costume, educadamente procuro ouvir os argumentos dos interlocutores, via de regra, sem nenhum fundamento técnico e desprovido de qualquer conhecimento da realidade do trânsito brasileiro. Lembro a estes senhores as 40 mil famílias que por ano veem seus parentes serem enterados por esse Brasil afora e aquelas milhares que acompanham os que ficam lesionados nos leitos dos hospitais públicos.

Não sou ligado a nenhuma das empresas associadas à **Abramcet**, por isso me sinto muito à vontade para elogiar as boas medidas, aquelas que cuidam da segurança, e criticar aquelas que julgo equivocadas e que atentam contra a vida.

Logo que entrou em vigor essa medida, fui convidado por um importante órgão de imprensa, para dar a minha opinião sobre a resolução. No dia marcado, fomos a uma rodovia paulista, com limite máximo de velocidade estabelecido em 120 km/hora, para efetuar a tal reportagem. Em menos de uma hora na rodovia, assistimos a dois acidentes, sendo um com vítima, além de um corpo que estava estendido do lado da estrada, possivelmente vítima de um atropelamento.

O fato é que confirmamos aquilo que se observa diariamente nas estradas fiscalizadas. Após a reportagem, com o auxílio de equipamentos apropriados, efetuamos a medição aleatória em um carro que trafegava a 145 km/h. Ao chegar na área sinalizada, o condutor reduziu violentamente a velocidade, para, logo depois do ponto sinalizado e fiscalizado, já passar a 132 km/h e acelerando. Este comportamento virou rotina nas estradas brasileiras.

Infelizmente, a lógica da mudança da legislação não obedece a critérios técnicos ou dados estatísticos. Ao que tudo indica, essa resolução sequer foi discutida nos órgãos técnicos de asses-

soramento. Se tivesse sido, certamente não teríamos mais uma mudança na legislação para confundir a maioria da população.

Vale registrar que, após a introdução da fiscalização eletrônica de velocidade na capital paulista, segundo a própria CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), houve uma redução da ordem de 35% no número anual de fatalidades. Isso quer dizer que baixamos o patamar de 2,3 mil mortos para 1,5 mil mortes, ainda assim um elevado número. Para mim, se fosse um morto já seria demais, pois atrás do número frio da estatística tem um drama familiar, uma história que não termina.

Quero lembrar ainda da fatídica Lei 11.334, que alterou o artigo 218 do CBT (Código Brasileiro de Trânsito), na aplicação das medidas administrativas e penalidades cabíveis, entre outras.

Essa alteração do Código, que foi proposta pelo deputado Beto Guedes (PSB/RS), alterou os limites de velocidade para efeito de enquadramento da multa. Na prática, isso permite a um condutor levar seu veículo à velocidade de até 184 km/h, em uma rodovia onde o limite estabelecido é de 120 km/h, e a sua infração é considerada grave, e não mais gravíssima. Uma flexibilização desnecessária frente ao alto índice de fatalidades do trânsito brasileiro. O que o deputado fez foi dar um passaporte para os irresponsáveis que atentam contra a vida.

A soma dessas duas medidas, a Lei 11.334 e a Resolução 214 é, na realidade, o que se poderia batizar de a fórmula da morte ($L11.334+R214=M^2$).

Justificar que a Resolução 214 tem caráter educativo é um equívoco. Educação se dá em casa, na escola e nos cursos de formação de condutores, não na via pública. Precisamos sim investir na educação e retomar a trilha da racionalidade nos procedimentos de convivência social. Os países que resolveram seus problemas com trânsito investiram maciçamente em educação e severa fiscalização.

Precisamos abandonar de vez o culto ao infrator. A mídia precisa ser menos irresponsável e, com suas reportagens, proteger as vítimas do trânsito, e não o infrator, como acontece hoje. Até quando nossos jovens vão ter que continuar a morrer por falta de segurança no trânsito, até quando?

Silvio Médici - Presidente

PAULISTANO PLUGADO NO TRÂNSITO

Rádio Sulamérica FM, com foco nos congestionamentos, ajuda ouvintes a circular pelas ruas de São Paulo

Trânsito é coisa tão séria para o paulistano que até uma rádio, com programação voltada exclusivamente para o assunto, já está em pleno funcionamento na cidade.

A Sulamérica Auto, seguradora de automóveis, em parceria com o Grupo Bandeirantes de Comunicação, inaugurou em fevereiro a Rádio Sulamérica Trânsito. O projeto da Sulamérica Auto é o primeiro da América Latina a trazer informações sobre o trânsito 24 horas por dia, sete dias da semana. A programação pode ser ouvida na frequência 92,1 (FM).

Com uma equipe de 22 profissionais e dez veículos que circulam diariamente pelos principais pontos da cidade, a rádio leva informações a seus ouvintes em tempo real, alertando os motoristas sobre os principais pontos de congestionamento e ajudando na criação de rotas alternativas, que permitem o melhor trajeto nas vias da cidade. O site da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) ajuda os apresentadores do programa a localizar os principais pontos de lentidão da cidade.

Em sua programação, a rádio possibilita interações ao vivo com ouvintes, por meio de ligações, mensagens de texto enviadas pelo celular e e-mail. "Se as informações estiverem corretas, o ouvinte entra no ar", afirma Cadu Cortez, jornalista e âncora da programação da manhã.

De acordo com pesquisa nacional Abramcet/Synovate sobre o trânsito, realizada em fevereiro de 2006, 61% dos brasileiros disseram que o congestionamento é o que mais irrita no trânsito (**leia box ao lado**).

Para Cortez, a cidade de São Paulo precisava de uma rádio que falasse especificamente sobre o trânsito e que, de alguma forma, prestasse algum serviço ao ouvinte. "O principal caos da cidade de São Paulo é o trânsito, ainda mais por ser rotativo. Portanto, juntamos a fome com a vontade de comer", afirmou.

A programação, das 6h às 22h, é composta por informações de trânsito, boletins ao vivo de repórteres e entrevistas com especialistas e gestores de trânsito. Previsão do tempo e condições dos aeroportos também fazem parte da programação.



Os radialistas Cadu Cortez e Daniele Gandolfi no estúdio da Sulamérica FM, que tem programação voltada para o trânsito

Das 22h às 6h, a rádio traz em sua programação uma seleção musical com inserções de boletins de trânsito.

Segundo a CET, os paulistanos enfrentaram em 2007 índices recordes de congestionamentos, sendo: 166 quilômetros de engarrafamento medido na parte da manhã e 183 quilômetros à tarde. Atualmente, a frota circulante na cidade de São Paulo é de aproximadamente 5,5 milhões de veículos e a população da cidade equivale a quase 10,5 milhões de habitantes.

O projeto da Rádio Sulamérica foi desenvolvido pela MPM Propaganda e contou com um investimento de R\$ 30 milhões, de acordo com informações da própria Sulamérica. O suporte jornalístico, que inclui frequência, programação, produção e jornalismo, ficou sob responsabilidade do grupo Bandeirantes, segundo a seguradora.

Para a Sulamérica, um dos objetivos da iniciativa é aumentar a participação no mercado de seguro de automóveis. "A nossa meta é estar entre as líderes nos próximos cinco anos", afirmou Patrick Larragoiti Lucas, presidente da seguradora. ❖

CONGESTIONAMENTO LIDERA ESTRESSE

De acordo com pesquisa de opinião encomendada pela Abramcet para diagnosticar o que mais estressa o brasileiro no trânsito, o congestionamento é o campeão. Entre as oito capitais ouvidas no estudo, São Paulo apresentou o maior índice de rejeição à lentidão causada pelos congestionamentos no país, com 71%.

O estudo, que ouviu 360 paulistanos, e foi realizado no ano passado, apontou os buracos e desníveis nas vias como o segundo fator que mais estressa o motorista da capital paulista. O item foi apontado por 13% dos paulistanos, seguido pelas fechadas e buzinas, que obtiveram 9% de rejeição dos motoristas, cada uma.

A falta de sinalização, semáforos quebrados ou em grande quantidade e automóveis parados em fila também foram lembrados como ações que estressam quem dirige, com índices abaixo de 7%. Os radares foram apontados por apenas 4% dos paulistanos como fator de estresse.

Em todo o Brasil, as mulheres reclamaram mais dos congestionamentos do que os homens. A faixa etária de 31 a 45 anos e as classes A e B também estão entre os que mais rejeitaram a lentidão no trânsito. A pesquisa entrevistou ao todo 1.500 pessoas. ❖

NA CONTRAMÃO

Especialistas criticam a Resolução 214/2006, que obriga o gestor

Fotos Arquivo Vacom



Marcelo José Araújo, assessor jurídico da Abramcet - *“É proibido entrar no estádio armado, mas os torcedores estarão sendo revistados apenas nos portões 1 e 3; ‘É proibido o*

contrabando e descaminho de produtos, mas somente serão vistoriados os passageiros que estiverem nas filas 2 e 4’; Melhor que isso só aparelhar a polícia secreta com roupas verde-limão fosforescente. São frases de ironia, mas no caso da sinalização informando que por desobedecer a lei naquele ponto ou trecho você será autuado ou fiscalizado não é piada, é verdade... As regras de qualquer natureza devem ser obedecidas, por uma questão de ordem e estabilidade social. A desobediência é a exceção e não haveria necessidade de informar a sujeição à penalidade por sua desobediência. Em balcões de órgãos públicos é comum uma placa que alerta que o desacato a funcionário público enquanto exerce sua atividade se constitui em crime, provavelmente para conter aqueles que estão na iminência de perder a paciência por serviços mal prestados. Se por um lado é obrigação sinalizar onde há equipamento, não há restrição em sinalizar que a desobediência às regras implica em punição, mesmo onde não há equipamentos. Não sabendo onde há ou não equipamentos, os usuários terão que obedecer sempre.”

* * * *

Roberto Scaringella, presidente da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) - *“O controle da velocidade foi o principal responsável pela notável redução das mortes verificadas na cidade de São Paulo, assim como em todo o Brasil. Na primeira metade da década de 90, os acidentes na capital paulista ocasionavam cerca de 2,3 mil mortes a*

A Resolução 214 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), publicada em novembro de 2006 para entrar em vigor

cada ano. Após a introdução da fiscalização da velocidade, verificou-se uma redução da ordem de 35% no número anual de fatalidades, resultando um novo patamar próximo a 1,5 mil mortes, número ainda elevado. O Contran publicou a resolução 214/2006, obrigando, entre outras inconsistências, a utilização de ‘placas informativas’, associadas à regulamentação dos limites de velocidade e ao uso de equipamentos para o controle dos abusos. Entendo que seja recomendável a revogação dessa resolução, adotada sem a necessária discussão com a comunidade técnica, que em nada contribui para a melhoria da segurança no trânsito. A resolução pode confundir a opinião pública e induz comportamentos de altíssimo risco que poderão resultar em consequências trágicas.”

* * * *

Marcos Bicalho, superintendente da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) - *“Em primeiro lugar é uma hipocrisia, é uma coisa sem sentido. Quando você sinaliza uma via, supostamente você tem uma decisão, fundamentada tecnicamente, de que aquele limite deve ser respeitado, e respeitado em toda a via, não apenas num ponto especí-*



em 21 de maio de 2007, prevê a obrigatoriedade de placas que sinalizem a existência de radares medidores de velocidade nas vias

fico, em que, por acaso, tem um radar. Em contraposição, ao se exigir que apenas um ponto específico seja fiscalizado, você está dizendo implicitamente que em todo o resto da via não é importante obedecer limite. Aí você tem um trecho fiscalizado e o resto é a “terra de ninguém”. O segundo ponto é que esta situação, ao contrário do objetivo, tem o potencial de aumentar o risco de acidentes, porque acaba-se induzindo o motorista a mudanças bruscas de comportamento: ou ele vai reduzir, quando chegar no radar, ou ele vai acelerar, logo após passar por ele.”

* * * *

Fábio Racy, presidente da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) - *“A obrigatoriedade de sinalização para radares móveis é um contra-senso do Governo Federal. O grande problema dessa nova*



regra é que o motorista, ao visualizar a placa sinalizando a proximidade do radar, diminui a velocidade, para, logo em seguida, acelerar novamente, colocando em risco, não só a própria vida, mas a de todos que estão em volta dele. A dúvida sobre a posição de onde o radar pode estar mantém o motorista sob constante sinal de alerta e, conseqüentemente, o obriga a andar na velocidade permitida para a via. O meu principal temor é que se ficar provado o total desatino dessa nova resolução, muitas vidas deverão ser perdidas em face do abuso de velocidade. Dessa forma, a Abramet, como uma das principais entidades

DO BOM SENSO

de trânsito a sinalizar os equipamentos de monitoramento eletrônico

de todo o país. A determinação estipula ainda que os equipamentos estejam visíveis aos motoristas. Especialistas ouvidos

pelo **Abramcet News** tratam a resolução como uma “aberração” e defendem sua revogação. Veja o que eles dizem:

de trânsito do país e responsável por conquistas importantes no que tange à segurança viária, é contrária à medida do Governo Federal”.

* * * *



Fernando Diniz, engenheiro ligado a associações de vítimas no trânsito - *“Considero esta resolução do Contran uma das maiores aberrações aprovadas por este governo. Se*

o comportamento do motorista não tivesse sido alterado com o passar do tempo para o lado negativo, da direção irresponsável, não precisaríamos nem ter radar. Isto significa abrir a porteira, atirar e deixar o gado sair em disparada. E ele só vai parar lá na frente, na hora em que alguns boiadeiros chegarem e levantarem o laço novamente. É mais ou menos assim: “Pardal! Eu estou aqui!”. Então, só falta uma placa depois, dizendo: “Você acaba de passar pelo pardal da fiscalização eletrônica”, para que o motorista meta o pé novamente. Acho que é errado. É uma resolução burra. Se congelarem hoje os números dos acidentes de trânsito e compararem daqui a seis meses ou um ano, tenho certeza de que vão aumentar. A fiscalização eletrônica é válida sim, para dizer que ali está sendo fiscalizado. Se um dia conseguirem comprovar que o equipamento deu defeito ou que não está devidamente aferido, por ação do vento ou do calor, que se tente a prova ou a contra-prova. Antes de tudo, antes de mudar qualquer coisa, o homem precisa mudar. Se você tem um comportamento reto, não lhe importa o rigor da lei.”

* * * *



Julyver Modesto de Araujo, autor do “Manual para Análise dos Recursos de Trânsito”, entre outras publicações - *“Na minha opinião atrapalha, porque a obediência à sinalização*

de trânsito deve ser algo constante, e não pontual. A fiscalização de trânsito deve ser constante em qualquer via e relacionada a qualquer infração de trânsito. Acredito que o motorista deve ser informado apenas do limite que ele deve obedecer. Se ele obedece aquele limite, não é necessário informar que ele está sendo vigiado pela fiscalização eletrônica. Até porque se o motorista souber onde estão os radares, a obediência acaba acontecendo apenas naquele local da via. A tendência é que o condutor acabe deixando de lado a prudência em outros locais, não-sinalizados pelo radar.”

* * * *

Mauri Adriano Panitz, professor de Engenharia de Trânsito e Estudo de Acidentes de Trânsito - *“Se a polícia ou o radar estão num local adequado para que seja feita a fiscalização, a sinalização atrapalha, só favorece o infrator. Porém, quando a polícia está com intenção de faturar e acaba se posicionando mal, esta fiscalização acaba fazendo justiça.*



É uma coisa meio paradoxal. Sob ponto de vista técnico, esta sinalização é um absurdo e vem prejudicar, já que só favorece os infratores. A lei determina que todo local de risco deve ser pré-sinalizado e locais que têm pardais e radares geralmente já são locais de risco. Então, não é a fiscalização que deve ser sinalizada, e sim, a área de risco, o cruzamento perigoso, o tráfego de pedestres. Temos que chamar o motorista ao bom senso.”

* * * *



J. Pedro Corrêa, idealizador do Prêmio Volvo de segurança no trânsito - *“A segurança, com certeza, só atrapalha, porque essa resolução foi feita justamente para*

complicar. Isto não faz sentido em lugar nenhum do mundo. É a mesma coisa que você avisar: ‘Neste lado da minha casa tem ladrão. No outro lado, daqui a pouco não tem mais’. É isto o que se quer dizer com a sinalização. Você está avisando que naquele ponto você não pode andar a mais de 50, 60 ou 80 km/h, mas logo depois pode. Isto realmente não faz sentido nenhum num país que quer ser desenvolvido, que quer ser de primeiro mundo, essa resolução é um retrocesso muito grande. Só posso lamentar que isto seja implantado dessa forma, porque faz crer que seja um jogo de interesse político, que não tem nada a ver com a segurança. Num país onde morrem 35 mil pessoas por ano no trânsito, e onde há um esforço enorme para melhorar a segurança no trânsito, não é aceitável que medidas como essa venham a ser implementadas pelo governo. Ele vai exatamente na contramão do que, em princípio, diz que gostaria.” ❄

400 MIL MORTOS POR ANO

Estudo realizado pela OMS (Organização Mundial de Saúde) mapeia acidentes com menores de 25 anos no mundo

Por Adriane Fonseca

A Organização Mundial de Saúde (OMS) divulgou relatório apontando os acidentes de trânsito como a causa líder da morte de crianças e adolescentes entre 10 e 24 anos. O documento intitulado "Youth and Road Safety" (Juventude e Segurança Viária) mostra que cerca de 400 mil jovens abaixo de 25 anos morrem anualmente em decorrência de acidentes de trânsito, correspondendo a 30% das vítimas. Outros milhares ficam feridos ou incapacitados, como revelou o informe que comemora a 1ª Semana Mundial das Nações Unidas para Segurança Viária.

De acordo com o relatório, cerca de mil crianças e jovens morrem no trânsito todos os dias. Na faixa etária de 15 a 19 anos, os acidentes lideram o ranking de causas de morte, passando à frente de ferimentos causados por auto-flagelo (mais comum entre jovens norte-americanos), doenças respiratórias e violência. De 10 a 14 anos, e de 20 a 24 anos, os acidentes de trânsito ficam na segunda colocação, perdendo apenas para doenças respiratórias, no primeiro caso, e para a AIDS, no segundo.

Os maiores índices de morte da faixa etária pesquisada foram encontrados em países de média e baixa renda, num total de 90%. As taxas

mais altas estão na África e no Oriente Médio. O estudo, que apresenta dados de 2002, constatou ainda que jovens que habitam regiões economicamente desfavorecidas têm mais riscos de sofrer acidentes e que homens têm mais chances de se tornar vítimas de trânsito que mulheres.

O "Youth and Road Safety" revelou que os gastos mundiais com acidentes chegam a US\$ 518 bilhões anuais, cerca de R\$ 1 trilhão, envolvendo gastos com saúde, materiais e outras despesas. Em países de média e baixa renda, de acordo com o relatório, os custos com acidentes ficam entre 1% e 1,5% do PIB (Produto Interno Bruto) de cada país, o que, no caso do Brasil, poderia chegar a R\$ 34,5 bilhões, já que o PIB brasileiro foi recalculado em R\$ 2,3 trilhões, segundo a Agência Brasil.

De acordo com dados da organização, 1,2 milhão de pessoas, de todas as idades, morrem em acidentes de trânsito por ano em todo o mundo. No Brasil, o número de mortes anuais pode chegar a 50 mil, segundo especialistas de trânsito, levando-se em consideração as mortes no acidente e as fatalidades posteriores, em decorrência da colisão.

O relatório aponta que as estatísticas devem continuar aumentando caso não sejam adotadas medidas específicas para segurança de crianças no trânsito, já que suas necessidades,

vontades e mentalidade são diferenciadas. Com relação aos jovens, o relatório adverte que as medidas também devem ser direcionadas, com foco em programas de combate à embriaguez ao dirigir.

Segundo a divulgação, a maioria dos acidentes pode ser evitada, principalmente quando se trata de crianças brincando ou transitando nas ruas, ciclistas, motociclistas e motoristas jovens, e passageiros de transporte público.

Para Margareth Chan, diretora-geral da OMS, a falta de segurança nas entradas transformou-se em obstáculo para a saúde e o desenvolvimento humano. "Nossas crianças e jovens estão no grupo mais vulnerável. Os acidentes de trânsito não são 'acidentes'. Nós precisamos mudar a noção de que eles são inevitáveis e tomar atitudes mais pró-ativas e preventivas", disse a diretora.

Um segundo documento acompanha o relatório, "Rostos por trás das figuras: as vozes das vítimas de acidentes de trânsito e familiares" (em português), que detalha as experiências pessoais de vítimas de trânsito e reafirma a importância de bons exemplos dados pelos pais enquanto transitam.

O relatório completo, em inglês, pode ser acessado pelo endereço http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/. -:

OS NÚMEROS DO BRASIL

Para Maria Helena de Mello Jorge, médica da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), o relatório da OMS serve como alerta às autoridades brasileiras para um problema que necessita de solução rápida. "Temos um número apreciável de mortes de crianças, e, principalmente, adolescentes, por acidentes de trânsito. Isto significa que, precocemente, o trânsito é responsável pela morte de nossas crianças", afirma.

A médica, que faz parte do Departamento de Epidemiologia da Faculdade de Saúde Pública da USP (Universidade de São Paulo), onde leciona, acredita que o desrespeito às leis, aliado à falta de educação para o trânsito, de fiscalização e à combinação de álcool e direção, são os principais causado-

res dos altos índices de mortalidade de crianças e jovens no trânsito.

"Na faixa de 10 a 14 anos, praticamente metade das mortes é de causa externa, como acidentes e violência. Já na faixa de 15 a 19 anos, o índice de mortes por causa externa sobe para 80%. No segundo grupo, a metade desta porcentagem é decorrente de acidentes de trânsito", disse a médica.

Maria Helena alerta para o maior risco de homens sofrerem acidentes de trânsito no Brasil, já que a taxa de morte masculina é quase cinco vezes maior que a feminina. Segundo a epidemiologista, isto acontece porque os homens se expõem mais, transitam e saem mais vezes de casa.

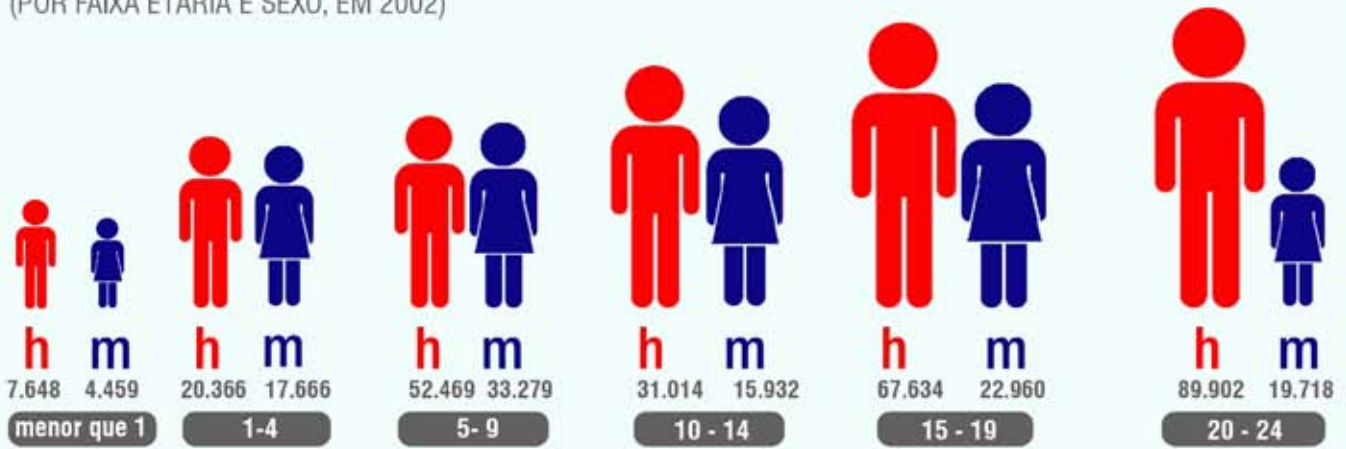
O Ministério da Saúde, segundo a

médica, é o órgão que atualmente tem os dados mais precisos com relação às mortes no trânsito, por verificar também as mortes que acontecem posteriormente ao acidente, ao contrário dos Detrans (Departamentos de Trânsito). O indicador "Anos Potenciais de Vida Perdidos" mostra quantos anos as pessoas deixam de viver em função de cada causa de morte, incluindo as que acontecem no trânsito. "Os adolescentes deixam de viver muitos anos em função de uma causa evitável, totalmente previsível e prevenível".

"Especificamente com relação às crianças, a educação para o trânsito é fundamental, como aprender a atravessar a rua, a respeitar faixas e sinais de trânsito", disse Maria Helena. -:

OS JOVENS E OS ACIDENTES

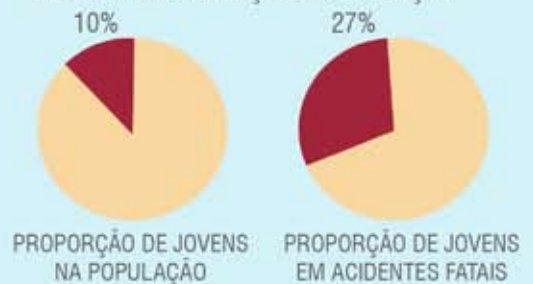
MORTALIDADE ENTRE OS MENORES DE 25 ANOS (POR FAIXA ETÁRIA E SEXO, EM 2002)



FERIMENTOS MAIS COMUNS EM MENORES DE 13 ANOS EM ACIDENTES



PROPORÇÃO DE JOVENS MORTOS EM ACIDENTES DE CARRO EM RELAÇÃO À POPULAÇÃO



MORTOS E FERIDOS MENORES DE 25 ANOS EM PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS E EM DESENVOLVIMENTO



400 mil
jovens abaixo de 25 anos **morrem** em acidentes de **trânsito** anualmente

essas mortes correspondem a **30%** das mortes no **trânsito**

50 mil pessoas morrem anualmente no **Brasil** devido a acidentes de **trânsito**

1,2 milhão de pessoas **morrem** anualmente em decorrência de **acidentes de trânsito** no mundo

R\$ 24,6 bilhões são gastos anualmente com acidentes de trânsito no **BRASIL**

US\$ 518 bilhões são gastos anualmente com acidentes de **TRÂNSITO**

LUZ NO FIM DO TÚNEL

Módulo de trânsito nas delegacias, com assistente social, minimiza dor dos parentes

Por Victor Agostinho

Duas medidas simples, articuladas no parlamento, devem trazer um pouco de sensação de cidadania para vítimas e parentes de vítimas de acidentes de trânsito. Uma delas propõe a criação de um módulo de trânsito dentro das delegacias do Rio de Janeiro, com suporte de assistentes sociais para atendimento dos vitimados. Outra, no âmbito federal, estabelece que o responsável por acidentes de trânsito, depois de condenado, cumpra pena em unidades médicas, no recebimento de acidentados, uma espécie de padoleiro de poli traumatizados.

Nos dois casos, a orientação e empenho do engenheiro Fernando Diniz foram fundamentais para que as propostas fossem encampadas por parlamentares. O interesse do engenheiro por trânsito começou depois que ele perdeu seu filho em um acidente.

Em março de 2003, o filho Fabrício, com 20 anos à época, saía de uma boate no Rio de Janeiro com três amigas e pegou carona com o recém-conhecido Marcelo Henrique Negrão Kijak, também com 20 anos. Em alta velocidade e com Kijak “brincando ao volante”, o carro bateu e Fabrício e as duas jovens morreram instantaneamente. Com prisão preventiva decretada, Kijak é hoje considerado foragido pela Justiça.

O episódio fez com que Diniz virasse um assíduo proponente de soluções para o trânsito.

“Quando procurei o deputado federal Hugo Leal (PSC/RJ) e propus que o culpado por acidentes prestasse serviço em pronto-socorros e unidades de emergência, recebendo as vítimas de acidentes, tinha claro que as penas alternativas impostas pela Justiça hoje, como doação de cestas básicas, não conscientizam o mau motorista que desrespeita as regras do trânsito. É um absurdo trocar a vida das pessoas por pacotes de

arroz. O culpado tem que presenciar a dor que as vítimas e os parentes sentem”, afirma Diniz.

MÓDULO DE AJUDA

A criação de um módulo de apoio às vítimas dentro das delegacias está sendo encaminhada na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro pelo deputado estadual Alessandro Molon (PT).

Segundo Diniz, “por experiência própria”, os policiais tendem a tratar o acidente de trânsito e a própria dor dos parentes como um assunto me-

nos importante do que um roubo ou assassinato. “Morrem, pelo menos, 35 mil pessoas vítimas de acidentes no trânsito todo ano. Está na hora dos parentes serem tratados pelo Estado de maneira decente e profissional. Um Boletim de Ocorrência mal feito, por exemplo, impede que os parentes recebam o seguro do DPVAT (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre)”.

Já redigidos, os dois projetos de lei começam agora a tramitar na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro e na Câmara Federal. -:



O engenheiro Fernando Diniz, a vereadora Silvia Pontes e o deputado Alessandro Molon, no encontro de vítimas, no Rio

Fotos Vacom

VÍTIMAS SE REÚNEM NO RIO

No último dia 8 de maio, aconteceu no Tijuca Tênis Clube, no Rio, o 1º Encontro Solidário de Vítimas de Trânsito. Cerca de 40 pessoas, entre vítimas e parentes de vítimas no trânsito, contaram um pouco de sua experiência e da dor de perder alguém querido em acidentes. O slogan do grupo que se reuniu é: “Sofrer Sozinho Dói Mais”.

Uma das críticas do grupo durante o encontro foi a definição de acidente de trânsito. “Acho errado falar que no Brasil muita gente morre em acidentes de trânsito. Acidente é algo imprevisto e inesperado. Avançar o sinal vermelho e atropelar e matar

pessoas não é um acidente, é uma ocorrência. Acidente é algo que não pode ser evitado. A maioria das mortes no trânsito pode ser evitada”, afirmou Fernando Pedrosa, coordenador do Pare, programa federal de redução de acidentes, que já foi atropelado e perdeu um avô no trânsito.

Segundo a vereadora carioca Silvia Pontes (DEM), deve haver maior discussão sobre ética e responsabilidade das montadoras de veículos ao anunciar seus produtos. “Propagandas como a da Fiat, que simula um racha na cidade, estimulam a violência no trânsito. Tem que haver um limite ético nessa história”, disse. -: