

Nota pública - Mudanças no Código de Trânsito Brasileiro comprometem a segurança viária e a cultura da bicicleta

O Projeto de Lei 3267/19 apresentado pelo governo federal, que propõe alterações em artigos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), está em desacordo com as boas práticas internacionais sobre segurança viária e pode representar, se aprovado, um grave retrocesso à sociedade brasileira.

No trânsito brasileiro morreram, em 2017, mais de 35 mil pessoas de acordo com o Datasus (Ministério da Saúde). Segundo a Organização Mundial de Saúde, o Brasil é o terceiro país que mais mata no trânsito. Estes números são inadmissíveis sob muitos os aspectos, mas principalmente pelo trânsito hoje representar a causa nº 1 de mortes de crianças no país e pelo custo social de toda esta tragédia, estimado pelo IPEA em R\$ 40 bilhões ao ano.

A literatura acumulada sobre segurança viária nos mostra que quatro medidas são essenciais para reduzir mortes e acidentes no trânsito: infraestrutura e sinalização adequadas; controle de velocidades; campanhas de comunicação; e fiscalização/punição (*law enforcement*, em inglês). Todas, ao mesmo tempo, são necessárias. Foi assim que a Espanha reduziu em 82% as mortes no trânsito desde a década de 1980 e foi assim que Nova York atingiu o menor patamar de mortes no trânsito em mais de um século.

O projeto de lei apresentado pelo Governo Federal ao Congresso Nacional vai na contramão destas medidas que salvam vidas e deve ser imediatamente rechaçado por toda sociedade. Os pontos mais complicados são o **1) aumento do limite de pontuação da CNH, de 20 para 40; 2) a redução da faixa etária limite para uso de cadeirinha no banco traseiro, de 10 para 7,5 anos e fim da multa para descumprimento da medida; 3) a redução da infração do uso inadequado de capacetes por motociclistas e 4) a liberação de ciclomotores e ciclo-elétricos da necessidade de licenciamento, emplacamento ou carteira de habilitação (categoria B ou ACC).**

Segurança viária é uma ciência e deve ser encarada com seriedade e com políticas públicas assertivas. Afinal, é a vida de todos que está em jogo. A própria cultura e o setor de bicicletas são ameaçados por estas medidas, uma vez que a violência no trânsito é o principal motivo por que muitos não adotam a bicicleta no dia-a-dia.

Diante disto, a Aliança Bike vem a público expor seu posicionamento e conclama seus associados e parceiros a igualmente se manifestarem contrários às medidas anunciadas pelo governo federal de alteração do Código de Trânsito Brasileiro.

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Mudanças no Código de Trânsito Brasileiro vão na contramão da vida

Entidades e associações repudiam projeto de lei que contribui para aumentar a insegurança no trânsito do País

O presidente Jair Bolsonaro apresentou, no dia 4 de junho, o Projeto de Lei 3267/19, que propõe alterações em artigos do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) que podem ter um grande impacto negativo na segurança no trânsito no país. Não se trata de uma pauta política; a segurança viária é um problema de saúde pública.

Segundo o Global Status Report on Road Safety 2018, estudo mais recente da OMS (Organização Mundial de Saúde) sobre o tema, o Brasil atualmente é o terceiro país no mundo com mais mortes no trânsito. Pela base do Datasus, do Ministério da Saúde, foram 35.374 vidas perdidas no trânsito em 2017. O relatório da OMS estimava esse número como superior a 41 mil em 2016.

O custo social dessa tragédia para os cofres públicos é estimado como superior a R\$ 40 bilhões ao ano, de acordo com pesquisa realizada pela Polícia Rodoviária Federal em parceria com o Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). Esse custo inclui, entre outros, os gastos com internação e reabilitação dos mais de 400 mil feridos anualmente no trânsito. Isso significa uma enorme carga ao sistema público de saúde, a Previdência e a Seguridade Social, sem contar o impacto da perda de produtividade de parte da população. Além disso, estudos do Banco Mundial com a Bloomberg Philanthropies apontam que reduzir os acidentes de trânsito tem benefícios diretos para a economia. Se os acidentes em países de renda média e baixa caíssem pela metade, isso acarretaria num aumento entre 15% e 22% do PIB (Produto Interno Bruto) deles em um prazo de 24 anos.

Mas o que esses dados têm a ver com o projeto de lei em questão? O projeto traz alterações que reduzem a capacidade e a efetividade da fiscalização e punição por descumprimento de regras estabelecidas para tornar o deslocamento das pessoas mais seguro e eficiente e, com isso, a possibilidade de promover prevenção de comportamentos de risco no trânsito.

Uma das principais ferramentas para a efetividade da fiscalização de trânsito é um sistema de pontuação rígido e eficaz. Um sistema nesses moldes é responsável pela redução de 11% a 40% no cometimento de infrações, segundo diversos estudos internacionais. O aumento do número de pontos de 20 para 40, como previsto no projeto de lei, poderá levar a uma imediata redução do poder dissuasório do sistema, incentivando mais infrações, colisões e atropelamentos que levam a lesões e mortes no trânsito.

Já as cadeirinhas e bebês-conforto, quando usados corretamente, reduzem em até 71% o risco de morte de crianças em caso de colisão. Ainda assim, estudo observacional realizado na cidade de São Paulo pela Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito, Johns Hopkins University e USP (Universidade de São Paulo), mostra que 53% dos motoristas não os utilizam. Fiscalização e penalidade têm papel fundamental na mudança de comportamento das pessoas. Diminuí-las ou eliminá-las resultará em mais tempo para a população incorporar o uso da cadeirinha como algo natural. Conseqüentemente, isso pode acarretar aumento no número mortes de crianças em todo o país. Segundo a ONG Criança

Segura, ocorrências de trânsito são a principal causa de morte de crianças de um a 14 anos no Brasil.

Outra proposta incluída no projeto de lei, a redução da gravidade da infração do uso inadequado de capacetes por motociclistas, de gravíssima para média, é especialmente crítica em um contexto de expansão do uso desse veículo pela população e dada a vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito, que devem ter estímulos adequados a estarem sempre adequadamente protegidos. Em São Paulo, motociclistas representam 43% do óbitos em ocorrências de trânsito, segundo dados de 2018 da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego).

Diante dessas e de outras evidências, as entidades que assinam esta nota repudiam as alterações com possível impacto no aumento das mortes e lesões no trânsito propostas no PL 3267/19, por considerar que estas têm o potencial de aumentar significativamente a insegurança no trânsito, a tragédia social por ela gerada e, em última análise, os custos diretos e indiretos à saúde pública impostos pelo aumento de mortes e lesões no trânsito.

Assinam esta nota:

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Ciclocidade

Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

IAB-SP - Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo

Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor

Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito

Instituto Corrida Amiga

Instituto Movimento

iRAP - International Road Assessment Programme

ITDP Brasil

Mobifilm - Festival Brasileiro de Filmes sobre Mobilidade e Segurança de Trânsito

Mobilize Brasil

Pé de Igualdade

Red OCARA

Rodas da Paz

SampaPé!

Vital Strategies Brasil

WRI Brasil