

Por Antonio Penteado Mendonça



O transporte de pessoas e mercadorias pelas rodovias e ruas brasileiras tem impacto direto na atividade seguradora nacional. As três principais carteiras, a saber, seguros de veículos, de pessoas e o DPVAT (Seguro Obrigatório de Veículos Automotores Terrestres), têm sua sinistralidade diretamente vinculada ao trânsito.

De acordo com a Seguradora Líder do DPVAT, o trânsito brasileiro mata em torno de 60 mil pessoas e deixa permanentemente inválidas outras 600 mil todos os anos.

Neste cenário é comum se ver ações demagógicas, como as promovidas pela Prefeitura da Cidade de São Paulo. Numa série de intervenções pensadas mais para ocupar espaço na mídia do que para resolver o problema, além de aumentar a arrecadação através das multas, a administração paulistana está, entre outras medidas que não cabem ser discutidas aqui, reduzindo as velocidades permitidas nas ruas e avenidas da cidade.

Em princípio, seria uma medida importante para diminuir o número absurdo de mortes no trânsito brasileiro, mas, vista dentro de um contexto mais amplo, como é necessário se fazer para apontar soluções eficazes, a simples redução da velocidade não terá impacto significativo na solução do problema. Se tivesse, então o ideal seria que a velocidade fosse reduzida para 10 quilômetros por hora nas pistas expressas e 5 nas vias de tráfego local.

As estatísticas informadas pela Prefeitura, dando conta da importante redução do número de mortes nas ruas da cidade como resultado destas ações, precisam ser vistas com cautela. Há outros fatores interferindo no trânsito e o mais importante é a crise econômica, que reduziu significativamente o número de veículos em circulação, por conta dos altos custos com combustível e manutenção e o desemprego que aumenta diariamente.

Com menos veículos, é lógica a redução do número de acidentes e, conseqüentemente, do número de vítimas, mas há outros fatores pelo menos tão importantes quanto a velocidade e que auxiliam em muito a diminuição dos mortos e inválidos. A política adotada pelo Estado de São Paulo em relação às suas rodovias é um bom parâmetro para mostrar as alternativas desprezadas pela Prefeitura da Capital.

As rodovias paulistas, principalmente as privatizadas, são de longe a melhor malha viária do país e são as que têm o menor número de vítimas fatais. A razão é simples: estradas bem construídas, corretamente planejadas, bem sinalizadas, com passarelas para pedestres, piso uniforme e boa manutenção são muito mais seguras. Aliás, não é por outra razão que as autoestradas alemãs são as mais famosas do mundo e, ao contrário da tese defendida pela prefeitura paulistana, permitem que os carros andem a mais de 200 quilômetros por hora, com baixo número de vítimas fatais.

As seguradoras e a sociedade agradecem todas as ações que possam reduzir os números

apavorantes que enlutam anualmente o país. Inclusive medidas inteligentes para reduzir a velocidade, como as adotadas pelo Estado de São Paulo, que, não apenas pela qualidade das estradas, mas também pela intensidade do tráfego, define velocidades mais altas ou mais baixas para suas diferentes rodovias (a exceção é o Sistema Anchieta/Imigrantes).

Enquanto a maioria das ruas e avenidas da cidade de São Paulo não tiver traçado e construção bem planejados e bem executados, piso sem buracos e costelas de vaca, manutenção apropriada, faixas separando as pistas, semáforos sincronizados, sinalização, faixas e semáforos para pedestres instalados nos locais corretos, além de educação e fiscalização eficientes, tanto faz a velocidade máxima, o número de acidentes e de vítimas continuará elevado. E isto, pelo que se vê, na visão da Prefeitura, não é problema seu.

As seguradoras pagam bilhões de reais por ano em função dos acidentes de trânsito. E São Paulo não é o pior caso, é apenas um exemplo fácil de ser visualizado. A omissão do Governo nas rodovias federais é vergonhosa. E o mesmo vale para os Estados e a maioria das Prefeituras. Quando iremos mudar isso?

Fonte: O Estado de São Paulo, em 03.11.2015.