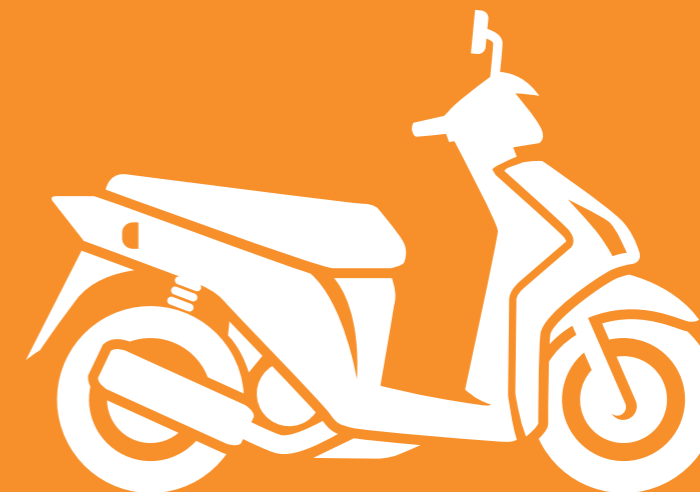




Divulgação

SEGURANÇA EM DUAS RODAS



“**FALTA UMA CULTURA DA BICICLETA POR AQUI. E ISSO ENVOLVE UMA SÉRIE DE AÇÕES. A PRINCIPAL É UMA INFRAESTRUTURA QUE OFEREÇA SEGURANÇA E CONFORTO PARA O CICLISTA**”

JOSÉ EDUARDO GONÇALVES,
DIRETOR EXECUTIVO DA ABRACICLO

 Alexandre Carvalho dos Santos

Mesmo com todas as turbulências políticas e econômicas do momento, a diretoria da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares) tem tido motivos para comemorar. Afinal, 2018 tem sido um ano de crescimento e melhora nos negócios. O setor começou com uma venda média diária (dias úteis) de 3.500 motocicletas entre janeiro e fevereiro, subiu para 3.777 em março e 3.910 em abril. Em maio, já estava com esse número acima de 4 mil unidades quando veio o baque da paralisação dos caminhoneiros, que causou incerteza em todos os mercados, baixando o movimento nas lojas. Ainda assim, a perspectiva para o ano é muito boa. “Tínhamos a perspectiva de produzir para este

ano 935 mil motocicletas, um crescimento de 5,9% em relação a 2017”, afirma José Eduardo Gonçalves, diretor executivo da associação. “Mas, com esse crescimento contínuo, já estamos revendo essa projeção para cima.” O que é um bom sinal para a economia, no entanto, provoca inquietação em gente que associa motocicleta a acidente de trânsito. Uma relação que tem seu fundo de verdade: segundo dados da Seguradora Líder DPVAT, que paga o seguro obrigatório de mortos e feridos no trânsito, 74% das indenizações em 2017 foram para motociclistas acidentados.

Para saber como a Abraciclo analisa a questão da segurança viária e os riscos vividos por quem se desloca de moto – e também de bicicleta – a reportagem da Revista CESVI conversou com Gonçalves no fim de maio.

Faz parte da missão da Abraciclo atuar na melhoria da imagem do setor de duas rodas em relação à segurança no trânsito. O que tem sido feito nesse sentido?

A Abraciclo tem investido muito em ações de segurança. Ela realizou em maio o Moto Check-Up, que é o maior evento setorial de conscientização e orientação de motociclistas. Fizemos na Radial Leste, em São Paulo, e em três dias o evento recebeu cerca de 4.500 motociclistas. Nesse evento é feita a vistoria de 21 itens de segurança. Em seguida o motociclista assiste a uma videopalestra rápida, de 9 minutos, a respeito de pilotagem segura, vê uma demonstração de frenagem correta e finalmente ganha um vale-troca de óleo, além de um brinde. O objetivo principal é conscientizá-lo sobre a importância da manutenção preventiva e do respeito às normas do trânsito. Esse evento, fizemos em parceria com a CET e a Prefeitura de São Paulo. Mais para o começo do mês, também fizemos blitzes educativas em 12 pontos críticos da cidade – levantamos quais os pontos com maior concentração de acidentes de motos, como a estrada M'Boi Mirim, a Av. Salim Farah Maluf, Rebouças, entre outras. Nesses pontos, abrimos uma faixa onde se lia “Motorista, respeite o motociclista. Em cima de uma moto tem um pai de família ou alguém como você”. Pela primeira vez, fizemos a mensagem também para o motorista. E isso acabou causando uma repercussão muito interessante. Não adianta ficar com essa disputa

no trânsito de quem é o culpado. Todos têm de se respeitar ou nunca iremos melhorar a segurança no trânsito.

Os motociclistas estão sempre entre as maiores vítimas do trânsito. O que o governo precisa fazer para que um aumento de motos nas ruas não signifique também um aumento de mortes?

Temos de levar em consideração que o Código de Trânsito Brasileiro define claramente que os veículos mais robustos são responsáveis pela segurança dos elementos mais frágeis nas vias: o ciclista deve tomar cuidado com o pedestre; o motociclista, com o ciclista e o pedestre; o automóvel, com todos esses anteriores, e assim por diante. Mas o comportamento do brasileiro no trânsito passa longe dessa orientação. Então a Abraciclo considera que há dois pontos fundamentais para que os números de acidentes envolvendo motociclistas diminuam: educação e fiscalização. É preciso investir em educação se você quer mudar o comportamento tanto dos motoristas de automóveis quanto dos que pilotam motos – e do pedestre também. E nenhum país conseguiu resolver suas questões de segurança no trânsito sem um rigor na fiscalização, que envolva também a aplicação de multas e outros tipos de punição. Por exemplo, com tudo o que foi feito para conscientizar as pessoas sobre os riscos de dirigir após o consumo de bebidas alcoólicas, todo fim de semana você vê notícias de gente embriagada provocando acidentes graves. Continua assim porque há pouca fiscalização, e a pessoa já conta com a impunidade.



“ NÃO ADIANTA FICAR COM ESSA DISPUTA NO TRÂNSITO DE QUEM É O CULPADO. TODOS TÊM DE SE RESPEITAR OU NUNCA IREMOS MELHORAR A SEGURANÇA NO TRÂNSITO ”

Sem essas ações, o crescimento da frota acaba tendo uma influência maior, correto?

Claro. Antes de mais nada, é preciso considerar que a frota de motocicletas cresceu muito nos últimos 15 anos. Só na cidade de São Paulo, temos 1,1 milhão de motos hoje. Cresceu tanto porque a compra da motocicleta ficou mais acessível, com uma oferta maior de financiamento que antes que só existia para os carros, e também pela facilidade de deslocamento da moto dentro do trânsito congestionado das grandes cidades – sem falar que ela tem um custo muito inferior ao de um automóvel. O próprio custo de se manter uma motocicleta é muito mais suave

que o de um carro, inclusive se você pensar na questão do combustível. As pessoas começaram a fazer as contas do quanto gastavam com o transporte público e foram chegando à conclusão de que valeria mais a pena investir numa parcela de financiamento de uma moto. Também é preciso dizer que a moto é um instrumento de geração de renda. O motofretista passa o dia inteiro com a moto na rua e com essa atividade ele sustenta a sua família.

O que tem sido feito em prol da profissionalização de quem trabalha com motocicleta?

Temos a regulamentação da profissão, aplicada por diversos municípios, e é muito importante fazer o curso para isso. Infelizmente, porém, a adesão é baixa, principalmente em função do custo e do tempo que o motociclista precisa ficar no treinamento. Mas eu sempre argumento da seguinte forma: não há como melhorar uma situação se não houver um real empenho nessa direção. Tem de considerar a relação custo-benefício. Um profissional com documentação bem resolvida vai ter resultados muito melhores no trabalho dele. Precisa achar um jeito de investir. Até acredito que poderia vir algum apoio financeiro do poder público para que esse

motofretista pudesse fazer o curso sem tanta dificuldade. Mas a regulamentação é muito bem-vinda.

Como viu o aumento de ciclovias na gestão Haddad da Prefeitura de São Paulo?

Havia uma meta de quilômetros de ciclovia, anunciada na campanha do prefeito Haddad, que precisava ser alcançada, e aparentemente ele chegou lá. Mas talvez tenha faltado um planejamento geral mais criterioso para que a malha cicloviária fosse estabelecida. Ela foi muito bem-vinda, era necessária, mas entendo que talvez fosse melhor ter um pouco mais de qualidade em vez de tanta quantidade. A atual administração está repensando essa malha com o objetivo de torná-la mais eficaz. Eu uso essas rotas pelo menos duas vezes por semana e noto que a manutenção realmente é ruim. Tem muito desgaste, tem buraco, tem falhas de sinalização... muita coisa que precisa ser corrigida. Tudo bem que as próprias vias dedicadas aos automóveis também sofrem com a manutenção deficiente, mas o mesmo buraco que pode passar despercebido para o carro tem a capacidade de provocar um acidente grave para o ciclista.

O que mais poderia mudar nessa estrutura?

Também acho que às vezes exageramos um pouco nas restrições para o deslocamento das bicicletas. Em Berlim, por exemplo, tem muito aproveitamento de calçada para fazer ciclovias. Aqui tem essa coisa cética de que na calçada não pode de jeito nenhum. Mas eu vejo que há calçadas nas quais dá para fazer, desde que com estudo, planejamento e sinalização adequada. De qualquer forma, apesar de todas essas ponderações, a iniciativa do Haddad foi muito boa, porque finalmente colocou São Paulo entre as cidades amigáveis para os ciclistas. E São Paulo costuma ter repercussão em outras partes do País. Desde esse começo na capital paulista, não paro de receber notícias de outras cidades aderindo a estruturas cicloviárias.

Segundo dados da própria Abraciclo, o Brasil é o quarto maior produtor de bicicletas do mundo. Então por que ainda não existe um hábito de usar a bike para outras finalidades de deslocamento além do lazer?

Falta uma cultura da bicicleta por aqui. E isso envolve uma série de ações. A principal – e que foi tema de um estudo feito pela consultoria Rosenberg & Associados – é uma

infraestrutura que ofereça segurança e conforto para o ciclista. Se tiver isso, resolve. Pensa bem, para deixar o carro na garagem e ir de bicicleta ao trabalho, ou para a escola, você só vai fazer isso caso se sinta seguro e confortável. Se começa a ficar difícil ou arriscado, a pessoa prefere pegar o carro. A esses fatores, eu adicionaria um que nem depende do poder público, é a iniciativa privada que precisa comprar a ideia: um estímulo das empresas para que seus funcionários se desloquem para o trabalho de bicicleta. Criando vestiários com chuveiro, por exemplo. Sai mais barato que investir em estacionamentos gigantescos. Se o funcionário chegar de bicicleta, vai ocupar menos espaço. E tem mais um fator: as empresas têm seus funcionários cobertos com planos de saúde, mas elas não sabem se esses funcionários têm hábitos saudáveis. Mas, se ela estimular o uso da bicicleta, estará contribuindo para que ele tenha uma condição física melhor. Isso tudo é o que a gente chama de cultura da bicicleta. As pessoas entenderem que a bike não é só aquele brinquedo usado na infância: é um meio de transporte para a vida inteira.

Você faz seus deslocamentos de bicicleta?

Uso todo sábado e domingo de manhã há muitos anos, religiosamente. E quando estou fora do Brasil eu alugo. Só não estou conseguindo vir da minha casa para a Abraciclo com ela – embora a distância seja curta, de apenas 5 quilômetros – porque não tem uma ciclovia no caminho e as avenidas por aqui têm trânsito muito pesado. Como a Prefeitura estreitou as faixas de rolamento para os veículos, ficou apertado e muito perigoso para um ciclista. O risco é muito grande. Como eu falei antes, a segurança é um ponto fundamental para você aderir ao uso constante da bicicleta. 🚲

