

ENTREVISTA JOSÉ ANTONIO OKA

BASTA ORGANIZAR E PLANEJAR

Agir em parceria com órgãos públicos e outras entidades privadas em prol da melhoria das condições de segurança viária e veicular do país, entre demais atividades de ação coordenada, rendeu ao Cesvi posição de destaque, como acompanhar o governo na reunião ministerial da ONU



O Cesvi Brasil (Centro de Experimentação e Segurança Viária) há 13 anos no país — a origem do centro é espanhola — atua por meio de pesquisas de campo ou das realizadas nos 26 centros da rede mundial RCAR (Research Council for Automobile Repair), da qual é membro. A exemplo da participação da entidade na chamada Lei Seca — referente ao consumo de álcool e direção —, o Cesvi sugeriu alterações no Código de Trânsito Brasileiro relacionadas à condução de veículos articulados, em função do aumento de acidentes verificado no transporte de cargas com esse tipo de caminhão. “É preciso pensar num aperfeiçoamento das leis específicas para o caminhão, propor avanços, discutir critérios que levem em conta as variações dos veículos”, explica José Antonio Oka, responsável pela área de Segurança Viária do Cesvi, em entrevista concedida à TRANSPORTE MUNDIAL.

Transporte Mundial — Como se dá a atuação do Cesvi como entidade para a segurança viária e a qualificação do setor automotivo?

José Antonio Oka — Temos duas grandes áreas: uma relacionada à questão da tecnologia veicular e outra, na qual atuo e sou responsável, relativa à prevenção de acidentes.

TM — De que forma a entidade trabalha para prevenir acidentes no trânsito?

Oka — Realizamos diversos projetos e pesquisas. Essas informações são utilizadas em outras atividades, como programas de prevenção de acidentes, e acabam subsidiando uma série de outras ações, como parâmetro para discutir uma legislação. O Cesvi tem participado de uma forma bem ativa, discutindo a lei relacionada com trânsito e segurança, e hoje faz parte de dois conselhos.

TM — Como é essa cooperação com a administração pública?

Oka — Somos membros de um conselho estadual para a diminuição de acidentes de trânsito, que foi criado pelo governo do Estado de São Paulo. Esse conselho reúne órgãos públicos e privados. Coloca-se em pauta um tema sobre segurança, como a associação de álcool e direção, e as entida-

des debatem e apresentam sugestões. É um órgão de caráter consultivo. Em nível federal, existe um órgão técnico, que assessora o Conselho Nacional de Trânsito, constituído por Câmaras Temáticas, e em uma dessas câmaras o Cesvi participa como membro de Formação de Condutores.

TM — Como o Cesvi contribui para a formação de condutores?

Oka — Discutindo alterações ou até novas proposições relacionadas ao processo de formação, prevendo complementação em leis. Esse é o encaminhamento dessas discussões no órgão de trânsito. Mas ao mesmo tempo há as discussões que ocorrem no Congresso, nas Leis Federais. O Cesvi sugeriu alterações no Código de Trânsito sobre a condução de veículos articulados, porque temos percebido um aumento de acidentes com caminhões desse tipo específico.

TM — Como foi apurado esse fato? O universo da pesquisa é nacional?

Oka — Esse trabalho foi feito pelo acompanhamento de estatísticas de acidentes do Brasil e pela con-

sulta de outros centros de pesquisa nacionais, como os de universidades.

TM – E qual é a causa desses resultados, porque o bitrem?

Oka – O que percebemos, analisando em termos da habilidade do condutor, é que o processo de formação profissional não inclui um treinamento específico para esse tipo de veículo, que por ser articulado tem um comportamento diferente de um do tipo rígido, que não é reboque, ou semirreboque. Como é que o condutor vai estar preparado para controlar um equipamento desses se ele não recebe nenhuma orientação específica? Por exemplo, existe uma característica, levantada por um pesquisador do Paraná, em que o movimento de 0,5 m feito no trator de um bitrem pode ser multiplicado por três no seu efeito lá atrás. Então se ele vai se desviar bruscamente de algo e precisa fazer uma manobra de 0,5 m, pode significar um movimento posterior lateral de 1,5 m, e isso muitas vezes já é o suficiente para capotar. Tanto a consciência dessa realidade quanto o treinamento da habilidade, como evitar se envolver em acidentes como esse, precisam ser trabalhadas. Então, a gente propôs que fosse rediscutido e até eventualmente criadas novas categorias na habilitação, para que se prevísse essa preparação.

TM – Com relação a essa pauta de acidentes de trânsito e prevenção, o Cesvi participou, como equipe técnica, da proposta da criação de uma Década de Segurança Viária, feita à ONU?

Oka – É, o Brasil enviou um grupo para Moscou, em novembro de 2009, participando dessa discussão, e o Cesvi teve parte integrante nesse grupo.

TM – Como é essa proposta?

Oka – A iniciativa foi da OMS (Organização Mundial de Saúde), que levantou o impacto que estão provocando os acidentes de trânsito no mundo, incluindo o Brasil. Então, a partir de um estudo geral que incitou a discussão, o caso foi levado à ONU para que se aprovasse a realização de uma década (de 2011 a 2020) dedicada à prevenção de acidentes de trânsito. Nessa reunião, foi aprovado um conjunto de recomendações aos países. A proposta é que se trabalhe de forma organizada, planejada, e se estabeleçam metas, em geral tentando-se reduzir vítimas, e que essas metas balizem todo o resto, como a formação de condutores, recursos de seguranças nos veículos etc.

TM – E no âmbito empresarial e do ponto de vista do condutor, quais são as medidas de prevenção de acidentes a serem tomadas?

Oka – Num primeiro momento, existe um trabalho de conscientização, tanto dos profissionais autônomos quanto das transportadoras, no sentido de dar atenção à questão da prevenção. No primeiro estudo feito no Brasil, em 2005, pelo IPEA, sobre a estimativa do impacto econômico, o total geral, atualizado para a inflação de dezembro de 2009, foi computado em mais de R\$ 333 bilhões por ano — perdas materiais relacionadas com o veículo, tratamentos médicos, perdas de produção por incapacidade — e um caminhão, em média, num acidente, tem um custo associado de cerca de R\$ 30 000 para o veículo, fora a carga. Já o custo associado a um ferido, ou morto, em um acidente numa estrada, gira em torno de R\$ 320 000. No processo de prevenção, assim como na recomendação para o país, a empresa precisa agir de forma planejada. Por exemplo, dados da Polícia Federal mostram que apenas 20% dos acidentes ocorridos são de caminhões com carga, ou seja, a maioria acontece quando se está voltando ou buscando a carga.

TM – Então, a avaliação é o primeiro passo?

Oka – Sim, o primeiro passo é saber o que está acontecendo. Qual o perfil do motorista, seu histórico de formação? Qual o tipo de veículo? Geralmente, uma coisa muito complicada para os condutores são os pontos cegos dos caminhões. Principalmente no lado oposto ao do motorista existe uma região cega ao redor da cabine, em função da altura da janela e do funcionamento dos espelhos. Muitos acidentes, hoje, acontecem quando você tem um caminhão parado e uma moto, por exemplo, entre ele e outro veículo, ou seja, numa distância muito próxima. Assim, qualquer manobra pode gerar acidentes sérios com o motociclista.

“A quantidade de acidentes e vítimas está crescendo num ritmo tão grande, que está se tornando a causa líder de morte e de feridos em comparação com todas as outras doenças ou mortes violentas, inclusive as decorrentes de guerras. Os acidentes no trânsito estão se tornando uma pandemia”

Por isso, é fundamental o conhecimento das limitações do veículo e quais os cuidados associados. Além da estatística de acidentes, deve-se observar também o histórico de multas. As mais comuns revelam o comportamento dos condutores e também o da empresa. Muitas vezes, uma multa por velocidade não está relacionada a um risco que o condutor assume, mas a um procedimento de trabalho, à forma como é cobrada a entrega ou a captação da mercadoria, que pode ser um fator de indução de um comportamento de risco.

TM – O Cesvi presta consultoria às empresas nesse passo a passo da prevenção?

Oka – Orientamos a empresa a fazer esse levantamento e, com essas informações, preparamos um conjunto de palestras para enfatizar quais são os comportamentos mais problemáticos, ou de maior risco, ou que estão dando mais prejuízo ou perda material. **texto Fabiana Cesquim**



Para Oka, num primeiro momento a ação que deve ser tomada em favor da redução de acidentes de trânsito é a da conscientização