

ESTUDOS INTERNACIONAIS DE AGENTES DE REDUÇÃO DE ACIDENTES

(Extrato do Balanço Anual dos Transportes do Estado de São Paulo: capítulo 6.3, páginas 233 a 235)

Diversos estudos e experiências internacionais apontaram o resultado prático – em alteração nos índices de acidentes – da implantação de medidas de segurança viária. São exemplos de ações similares àquelas adotadas – ou com planos de adoção – no Brasil, sendo bastante interessante a verificação da eficácia da implantação destas medidas em outros países.

Apresentam-se, a seguir, alguns destes estudos que propiciaram resultados significativos e consistentes.

- A gestão de pontos críticos, combinada com projetos de faixas laterais de rodovias mais seguras, tem se revelado de grande sucesso na obtenção de melhores níveis de segurança. Um exemplo disso é o fato de que, de 400 acidentes envolvendo saída da pista em rodovias reformadas na Suécia, nenhum resultou em morte.
- Na Alemanha, em rodovias onde a velocidade média era de 150 km/h, foi implantado um limite de 100 km/h. Observou-se, mesmo assim, uma média real de 105 km/h, mas o número de acidentes por ano, nestes trechos, caiu de 300 para 30, enquanto os acidentes com feridos diminuiu 20 vezes.
- Na Inglaterra, o uso intensivo de radares fotográficos em diversas rodovias, promoveu uma redução significativa na velocidade média praticada e a

Capítulo 6.3, pág.2/3

conseqüente redução de 22% no total de acidentes e de 38% nos acidentes com feridos graves e mortes.

- Na Noruega, foram implantados limites de velocidade mais baixos em estradas mais perigosas, sendo que, naquelas cujo limite baixou de 90 km/h para 80 km/h, os resultados nos índices de acidentes não foram significativos. Já nas rodovias onde o limite foi alterado de 80 km/h para 70 km/h, a velocidade média real diminuiu entre 4,1 e 2,1 km/h, gerando uma diminuição no número de acidentes de 14 a 16 %, uma redução de 25 a 42 % nas mortes e de 77 a 78 % nos feridos graves.
- Segundo um estudo do Transport Research Laboratory, do Reino Unido, uma redução de 3 km/h da velocidade média permitiria salvar 5.000 a 6.000 vidas por ano na Europa e evitaria de 120.000 a 140.000 acidentes, gerando uma economia de 20 bilhões de euros. De acordo com as observações realizadas no Reino Unido, a instalação de radares fotográficos permitiria, se sua utilização fosse generalizada em toda a União Européia, eliminar um terço dos acidentes e reduzir à metade o número de mortes nas estradas.
- Na Bélgica foi instituída, há anos, uma campanha de grande penetração, destinada a convencer as pessoas que vão a uma festa ou casa noturna, a designar um do grupo (o "Bob") que não irá ingerir bebidas alcoólicas e dirigir na volta para casa. Diversos estabelecimentos oferecem bebidas sem álcool gratuitamente ao "Bob", acompanhantes voluntários e demais serviços. Tal prática vem se tornando comum nos demais países europeus.

Capítulo 6.3, pág.3/3

- Anualmente, na Europa, cerca de 1.000 mortes em acidentes com motocicletas poderiam ter sido evitadas pelo uso do capacete.
- No sistema de homologação de veículos na Comunidade Européia, os automóveis são classificados por meio de ensaios representativos de diversos tipos de colisão, atribuindo-se “estrelas” conforme o grau de segurança conferida aos ocupantes ou eventuais pedestres atropelados pelo veículo. Estudos demonstraram que pode ser associada a cada estrela uma redução de 10% no risco de mortes em acidentes. Os veículos classificados com cinco estrelas apresentam um risco intrínseco de acidente com mortes 36% inferiores às dos veículos que se limitam a cumprir os atuais níveis legais.
- Na Suécia, onde se observa a taxa de uso de cinto de segurança mais elevada da Europa (95%), metade das pessoas mortas em acidentes não usavam o cinto de segurança, ou seja, a não utilização do cinto de segurança representa um risco de morte em acidentes 19 vezes maior. A partir deste dado, se tal índice de utilização de cintos de segurança fosse atingido em toda a Europa, haveria uma redução da ordem de 20% nas mortes em acidentes rodoviários.
- O mau atendimento de acidentados é um importante agente de agravamento do estado destes. Estudo realizado na Inglaterra avaliou que 12% das pessoas acidentadas, depois de sofrerem traumatismo ósseo grave, ficaram com uma deficiência considerável que poderia ser evitada.