

SP 22/06/79

NT 040/79

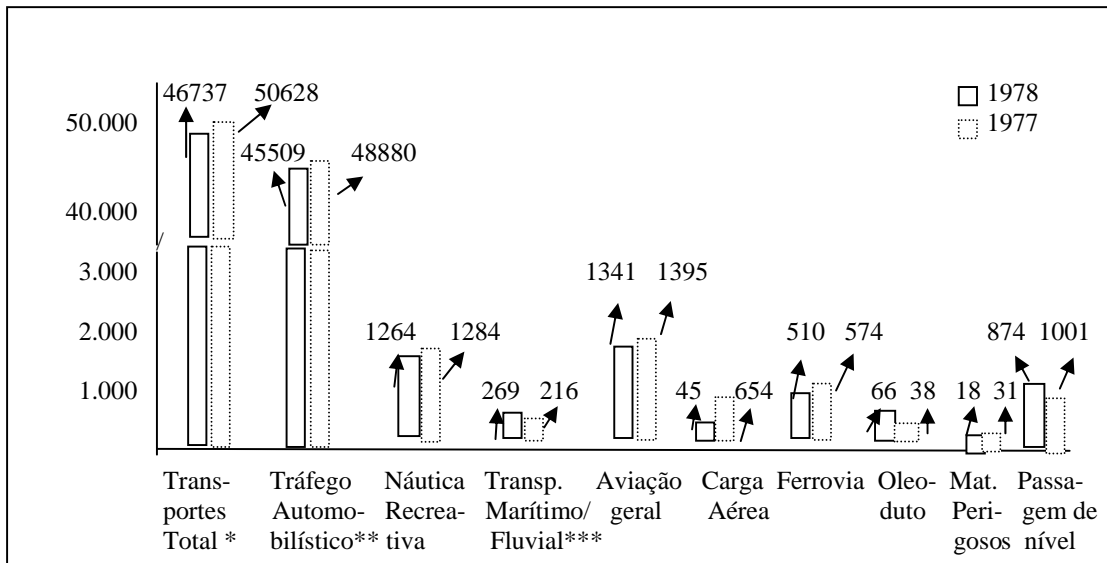
Programa de Segurança Viária dos EUA

James K. Williams

18 Diretrizes e seus Objetivos

As grandes e trágicas perdas resultantes de acidentes de todas as espécies são um problema mundial. Nenhum país ou parte do mundo escapou dos contundentes custos dos acidentes. A dimensão ou magnitude do problema nos Estados Unidos pode ser melhor compreendida se comparada a um painel de diversos fatos significativos. Em 1977, os acidentes relacionados a transportes resultaram em aproximadamente 51.000 mortes. Destas, os acidentes automobilísticos foram responsáveis por mais de 46.800 mortes. Um recente estudo do National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) do Department of Transportation (DOT) estimou que os custos sociais dos acidentes automobilísticos foram superiores a 37 bilhões de dólares por ano. Este número reflete as perdas e custos resultantes de mortes, ferimentos não fatais e acidentes com danos à propriedade.

Mortos em Acidentes de Transportes por Modo - 1978/1977



*Não inclui mortos em acidentes de transportes marítimo fluvial

**Baseado na definição de morte após 30 dias

***Dados baseados no ano fiscal

Nos últimos 10 anos, o Governo Federal dos EUA assumiu um papel mais ativo no combate aos acidentes de tráfego. Esse novo papel emergiu como resultado direto da crescente preocupação pública e oficial, com relação ao crescente número de acidentes. O fato de que cerca de 48.000 americanos foram mortos durante 1964 ajudou a despertar um senso de urgência que elevou o assunto "Acidentes de Trânsito" a um nível de debate nacional.

Foi em 1964 que um programa nacional de melhoramentos localizados foi instituído para tratar locais de grande risco no sistema de vias que recebem assistência federal. Este programa foi baseado no simples conceito de que os programas nos locais com incidência de acidentes maior que o normal podiam ser corrigidos pela aplicação das técnicas básicas de engenharia viária e de segurança de tráfego. Centenas de locais perigosos foram corrigidos com investimentos de pequena monta.

O programa original de melhoria de locais é agora conhecido como Programa de Melhoramentos da Segurança Viária. Seu objetivo foi expandido para incluir a correção de locais de alto risco, a eliminação de obstáculos ao lado das vias e melhorias em passagens de nível. O programa agora estende-se às rodovias não pertencentes ao sistema federal de auxílio.

O *Federal Aid Highway Act* de 1956, entretanto, determinou a elaboração de um estudo para determinar quais ações deveriam ser tomadas, a nível federal, para melhorar a segurança viária.

O relatório do estudo fez duas propostas específicas para uma ação federal imediata. A primeira proposta sugeria a criação de um Centro Nacional de Registro de Condutores para identificar condutores cujas licenças de dirigir tivessem sido suspensas ou cassadas pelos estados. Seu alvo básico eram os motoristas alcoolizados e os infratores contumazes. O objetivo era, e ainda é, impedir que maus motoristas, que tinham perdido sua licença, cruzassem a fronteira e conseguissem uma nova licença. Essa proposta foi aceita e o Serviço Nacional de Registro de Motoristas foi implantado no U.S. Bureau of Public Roads. Reorganizações subsequentes transferiram esta função ao NHTSA.

A segunda proposta sugeria o estabelecimento de um Conselho Interministerial de Segurança Viária para coordenar todos os programas federais de segurança viária. O Conselho, que representa todos os organismos federais - com responsabilidades sobre a segurança viária, foi estabelecido por uma ordem executiva do Presidente em 1960 e expandido em 1962. Até 1960, autoridade e responsabilidade para os vários programas federais de segurança estavam divididas entre numerosos organismos.

Em 1965 o *Interdepartmental Highway Safety Board* enviou ao Presidente um relatório especial sobre a política federal e programas para a segurança viária. O relatório expressava a posição de que os acidentes de tráfego constituíam um importante problema nacional que não respeitavam limites estaduais e municipais e que o Governo Federal deveria aceitar o desafio para políticas arrojadas nessa área. Em 1966, o congresso decretou o primeiro *Highway Safety Act*.

Esta discussão sobre história nos ajuda a compreender de onde viemos e para onde estamos tentando ir no gerenciamento federal - estadual do programa de segurança viária. O *Highway Safety Act*, de 1966, requeria que cada estado tivesse seu programa de segurança viária. Cada estado tem seu próprio governo independente com poder para agir nos assuntos de segurança. O *Highway Safety Act* também requer que os programas estaduais estejam de acordo com os padrões uniformes em áreas como desempenho do motorista, controle de pedestres, sistema de registro de acidentes, investigação de acidentes, projeto e manutenção de rodovias, dispositivos de controle de tráfego, leis/códigos sobre veículos, serviços de emergência e sistema de detecção e correção de locais de alto risco.

É importante notar que esta lei também designou o governador de cada estado como o funcionário responsável. O relatório do congresso sobre a lei estabeleceu claramente que o governo federal pode e deve assumir a liderança nesse campo. Os programas de trabalho, entretanto, devem permanecer nas mãos dos estados.

Os que se opuseram a uma crescente atividade federal temiam que ele pudesse corroer a tradicional autoridade e responsabilidade do estado.

A lei foi aprovada em 1966. Diversos fatos e números, a seguir, são significativos. Enquanto as mortes cresceram cerca de 3% entre 1976 e 1977, ocorreu uma encorajadora redução de 13,3% em relação às 54.000 mortes ocorridas em 1973. O limite nacional de velocidade de 88Km/h imposto pelo governo em 1974, para conservar energia, parece ter contribuído para a redução da gravidade

dos acidentes de tráfego, o que resultou numa substancial queda no número de mortos e de feridos graves.

A maior parte dos organismos de segurança viária nos Estados Unidos estão confiantes de que a adoção do limite de 88Km/h, juntamente com a melhoria dos dispositivos de segurança dos veículos e os novos programas de segurança nos estados e municípios, estão refletidos no baixo índice de fatalidade.

Não se conhece precisamente quanto defeitos dos veículos contribuem para os acidentes. A falta de dados completos e precisos de investigação de acidentes dificultou estudos nessa área. Ao mesmo tempo, o veículo é um elemento muito importante no sistema, que envolve as vias, os usuários das vias e a interação desses três fatores.

Em 1977 havia, aproximadamente, 144 milhões de veículos registrados nos Estados Unidos. No mesmo ano, os requisitos federais para o cumprimento das normas de segurança para veículos automotores resultou na retirada de 12,6 milhões de veículos pelos fabricantes para a correção de defeitos relativos à segurança. Cerca de 65 milhões de veículos foram retirados desde 1966, ano em que o *Highway Safety Act* foi transformado em lei. Os defeitos foram desde sistema de freios e direção aos possíveis riscos associados aos tanques de combustível. Obviamente, o veículo não está sendo negligenciado nos esforços de melhorar a segurança de tráfego.

Diversos desenvolvimentos recentes podem provocar profundo efeito no futuro do Programa Nacional de Segurança Viária dos Estados Unidos.

Uma função vital em qualquer esforço para a segurança é a avaliação do programa. Após 10 anos operando sob o *Highway Safety Act* de 1966, o congresso determinou, em 1976, que o secretário dos Transportes deveria em cooperação com os estados, conduzir uma avaliação da adequação e propriedade de todos os padrões de segurança. Esta avaliação não incluía os padrões de segurança dos veículos. O DOT empreendeu uma abrangente reavaliação do esforço nacional para a segurança viária. Esta reavaliação tinha como propósito responder às seguintes questões: onde estávamos? Onde estamos agora? Para onde iremos no futuro?

Como parte desta reavaliação, o *Transportation Research Board* foi solicitado a convocar uma conferência sobre o futuro do Programa Nacional de Segurança Viária no Estados Unidos. Os participantes representavam todos os mais importantes segmentos do programa nacional: organizações governamentais, universidades e grupos de pesquisa, indústrias, associações profissionais e organizações do setor privado.

Durante 3 dias, os participantes exploraram todos os aspectos do gerenciamento do programa federal/estadual para a segurança viária. Diversas recomendações importantes emergiram da conferência:

- O atual programa nacional está estruturado ao redor de 18 normas detalhadas pelo DOT. Embora estas normas tenham sido muito úteis, no sentido de se atingir uma uniformidade, houve um consenso na conferência de que deveria ser dada maior amplitude e flexibilidade aos estados no desenvolvimento de seus programas de segurança, orientados para necessidades específicas desses estados. Os programas financiados pelo governo federal, entretanto, deveriam cumprir os requisitos nacionais em áreas tais como: vias, licenciamento de motoristas, dispositivos de controle de tráfego, projeto de estradas, construção e manutenção e sistema de registro de dados. Obviamente, a uniformidade entre os estados permanecerá como um objetivo nacional. Nós certamente não atingimos em todas as áreas, mas será um objetivo prioritário. Uma segunda condição para a dotação de recursos federais seria a aprovação dos procedimentos usados pelo estado para planejar e avaliar seus esforços para o programa.
- Os governadores dos estados deveriam permanecer como responsáveis pela administração dos programas estaduais. Os estados deveriam ser encorajados a concentrar o planejamento e administração do programa dentro de um único organismo, de modo a melhor coordenar todos os programas estaduais.

- O governo federal deveria continuar confiando aos estados a ajuda aos esforços de segurança das cidades e requerer que um mínimo de 40% dos fundos federais dados ao estado fossem empregados pelas comunidades locais.
- Na área de pesquisa, o relatório da conferência recomendou que o governo federal deveria tomar medidas para encorajar a disseminação e apressar a implantação dos resultados das pesquisas. Numa área afim, o relatório recomendou alta prioridade a programas de capacitação técnica e administrativa em segurança viária.
- Uma outra recomendação diz respeito à atuação do setor privado no programa nacional de segurança viária. O relatório reconheceu a necessidade de organizações governamentais e privadas trabalharem de forma mais estreita. Existe uma crescente consciência de que melhorias significativas na segurança devem ser baseadas numa intensa ação oficial amparada por um suporte ativo e organizado de cidadãos.

Estas e outras recomendações foram posteriormente incorporadas a um Relatório Especial do TRB, submetido ao congresso pelo Secretário dos Transportes. O *Highway Safety Act* de 1978 reflete muito das mudanças propostas na direção do programa nacional.

Alguns de nós, engajados na segurança do transporte viário nos Estados Unidos, não estamos satisfeitos ou acomodados com os resultados obtidos no passado. Isto explica porque a avaliação do programa tem alta prioridade.

Na medida em que os acidentes de tráfego clamam por 50.000 vidas/ano e os custos sociais atingem um montante de 37 bilhões de dólares por ano, não há lugar para acomodação.

Eu não me considero capaz de ver o futuro. Acredito, entretanto, que o campo da prevenção de acidentes em geral e o da segurança dos transportes em particular, entraram num novo e encorajador período.

18 Diretrizes e Seus Objetivos

Para enfrentar o contínuo problema dos acidentes de tráfego e as mortes, ferimentos e danos à propriedade que causam, o governo federal uniu-se aos estados no estabelecimento de um programa de segurança viária de âmbito nacional.

Esta associação federal/estadual distribui responsabilidade do programa através de todos os níveis e ramificações do governo. Entretanto, as responsabilidades básicas para a operação segura do tráfego e controle dos motoristas permanecem com os estados.

O papel do governo federal, expresso pelo congresso, é o de líder/guia e orientador das atividades de segurança viária dos estados. Isto é feito através do estabelecimento, em cooperação com os funcionários responsáveis, de padrões nacionais mínimos para os programas estaduais e locais.

Diretrizes

1 - Inspeção Periódica de Veículos Automotores

Aumentar, através da inspeção periódica de veículos automotores, a probabilidade de que cada veículo operado no sistema viário público esteja adequadamente equipado e mantido em condições de trabalho razoavelmente seguras.

2 - Registro de Veículos Automotores

Prever um meio de identificar o proprietário, tipo, peso, dimensões e capacidade de carga de cada veículo licenciado para trafegar do estado, e tornar estes dados disponíveis para estudos e pesquisas de segurança de tráfego, investigação de acidentes, policiamento e outros usos operacionais.

3 - Segurança de Motocicletas

Assegurar que motocicletas, motociclistas e seus passageiros satisfaçam normas que contribuam para uma operação segura e para proteção contra ferimentos.

4 - Educação de Motoristas

Assegurar que cada aluno de escola secundária tenha a oportunidade de matricular-se em um curso de treinamento que o torne apto a dirigir com perícia e tão seguramente quanto possível, sob todas as condições de tráfego e vias.

Assegurar que as auto-escolas comerciais atinjam e mantenham um correspondente nível de instrução para principiantes com o reconhecimento das diferenças entre as necessidades dos adultos e adolescentes.

5 - Licenciamento de Motoristas

Melhorar a qualidade de direção pela implementação de procedimentos de licenciamento mais eficazes e uniformes.

6 - Códigos e Leis

Eliminar todas as maiores variações nos códigos, leis e decretos de tráfego em determinados aspectos de segurança viária entre as subdivisões políticas de um estado, para que aumente a compatibilidade destes decretos com uma política geral unificada sobre códigos e leis de segurança de tráfego, e promover a adoção de aspectos adequados da seção de *Rules of the Road do Uniform Vehicle Code*.

7 - Tribunais de Tráfego

Prover julgamento imediato e imparcial dos processos envolvendo leis automobilísticas.

8 - Álcool em Relação a Segurança Viária

Aumentar o escopo e número de atividades direcionadas para a redução dos acidentes de tráfego devido, na sua totalidade ou em parte, a pessoas dirigindo sob a influência do álcool.

9 - Identificação e Supervisão dos Locais de Acidentes

Identificar locais ou seções específicas de ruas e estradas que têm um índice alto ou potencialmente alto em acidentes como base para melhorias, policiamento seletivo, ou outras práticas operacionais que eliminarão ou reduzirão os riscos no local assim identificados.

10 - Registros de Tráfego

Assegurar que dados apropriados sobre acidentes de tráfego, motoristas, veículos e vias estejam disponíveis para prover:

- uma indicação confiável da magnitude e natureza do problema de acidentes de tráfego numa escala nacional, estadual e local;
- meios confiáveis para identificar mudanças de curto prazo e tendências a longo prazo na magnitude e natureza dos acidentes de tráfego;
- uma base válida para:
 - a. detecção de locais com grande número de acidentes ou com grande potencial de acidentes e suas causas;
 - b. detecção de fatores de saúde, comportamento e outros, contribuintes para os acidentes;
 - c. projeto de medidas defensivas quanto a acidentes, fatalidades e feridos;
 - d. desenvolvimento de meios para avaliar o custo e a eficácia destas medidas; e
 - e. planejamento e implementação de policiamento seletivo e outros programas operacionais.

11 - Serviços Médicos de Emergência

Prover um sistema de assistência a emergências para:

- a. providenciar rápida identificação e resposta aos acidentes;
- b. manter e prolongar a vida com primeiros socorros adequados, no local e em trânsito;
- c. coordenar o transporte e comunicações necessárias para que o ferido tenha atendimento médico no tempo mais curto possível, sem criar riscos adicionais.

12 - Projeto, Construção e Manutenção de Vias

Assegurar que:

- a. as ruas e estradas existentes sejam mantidas em condições de promover a segurança;
- b. melhoramentos de vulto sejam efetuados para modernizar vias existentes ou fornecer novas facilidades que obedeçam as normas federais de segurança; e
- c. tomem-se precauções apropriadas para a proteção dos motoristas, bem como dos trabalhadores contra acidentes nos locais de obra na via;

13 - Dispositivos de Controle de Tráfego

Assegurar completa e apropriada aplicação das modernas práticas de engenharia de tráfego e das normas para os dispositivos de controle de tráfego na redução da probabilidade e gravidade dos acidentes.

14 - Segurança dos Pedestres

Enfatizar a necessidade de se reconhecer a segurança de pedestres como um elemento integral, constante e importante no planejamento da comunidade e em todos os aspectos do transporte rodoviário e garantir um programa contínuo para a melhoria da segurança em cada estado e em suas subdivisões políticas.

15 - Serviços de Policiamento de Tráfego

Reduzir as mortes e ferimentos com a melhoria dos serviços de policiamento de tráfego em todos os aspectos dos programas de prevenção de acidentes e supervisão do policiamento de tráfego, procedimentos pós acidentes para socorrer as vítimas e trazer perante a Justiça os responsáveis pelos acidentes.

16 - Controle e Remoção de Escombros

Prover a designação das responsabilidades oficiais e o planejamento, treinamento, coordenação e comunicações necessárias para assegurar a detecção, relato e imediata correção das condições ou incidentes que constituem perigos potenciais, a fim de que os locais dos incidentes sejam recolocados em condições de segurança, para o pronto restabelecimento do tráfego.

17 - Segurança do Transporte de Escolares

Melhorias dos programas estaduais para o transporte seguro de alunos nas áreas urbana e rural, com o estabelecimento de requisitos para equipamentos adequados e seguros, manutenção dos equipamentos, seleção, treinamento e supervisão de motoristas e pessoal de manutenção e adoção de medidas administrativas no campo do transporte de escolares.

18 - Investigação de Acidentes

Estabelecer um programa uniforme e abrangente de investigação de acidentes automobilísticos para a coleta de informações – quem, que, quando, onde, porque e como – sobre acidentes e suas mortes, ferimentos e danos à propriedade; e introduzir estas informações no sistema de registro de informações de tráfego para o planejamento e avaliação das metas dos programas de segurança.

Tradução do artigo "Developments in the National Highway Safety Program of the United States", publicado em Transportation Research News, (79) : 9 - 12, nov./dez.1978.

Tradução do folheto "16 Highway Safety Program Standards the Purpose of Each", do US Department of Transportation, Federal Highway Administration e Nacional Safety Bureau, set./1979 e das diretrizes nº17 e 18, anunciadas em 1972.

Tradução - Eng.º Gilberto Monteiro Lehfeld
Assist. Superint. De Projetos Especiais