

A participação da sociedade civil na construção de cidades mais humanas.

Rio de Janeiro, 10 de abril de 2019.

Prezados,

Em dezembro de 2018 a Organização Mundial de Saúde divulgou seu relatório anual sobre a segurança viária. São as estatísticas mais atualizadas que temos sobre o número de mortos em acidentes de trânsito no mundo inteiro. Em 54% de mortes, 23% são de pedestres, 28% são motociclistas e 3% são ciclistas.

Neste mesmo ano que o Contran sugere um cronograma de campanhas (resolução 771/19) voltadas para esses três grupos, testemunhamos o desligamento dos radares no país inteiro. Além das ações educativas e campanhas massivamente difundidas, acreditamos que só alcançaremos resultados mais efetivos na redução das mortes se ações concretas forem tomadas no sentido de promover essa segurança, como a redução de velocidades e políticas públicas nas quais o pedestre e o ciclista são os protagonistas.

Essas ações requerem o envolvimento do poder público em todas as esferas, sobretudo a da saúde. Não estamos nos referindo apenas ao trânsito, mas a um problema social epidêmico, que além de óbitos gera centenas de pessoas incapacitadas para o resto de suas vidas. Mudar esse panorama é urgente.

Projetos como o Vida no Trânsito, coordenado pelo Ministério da Saúde em parceria com a Organização Pan Americana da Saúde (Opas) como parte da iniciativa internacional Road Safety in Ten Countries, são exemplo dessa urgência. Porém, a inclusão da mobilidade ativa nas pautas do governo também é crucial.

Além das questões mais específicas do trânsito motorizado, caminhamos numa direção rápida de nos tornarmos um país onde o número de idosos aumenta progressivamente.

“A população brasileira manteve a tendência de envelhecimento dos últimos anos e ganhou 4,8 milhões de idosos desde 2012, superando a marca dos 30,2 milhões em 2017, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – Características dos Moradores e Domicílios, divulgada hoje pelo IBGE.

Em 2012, a população com 60 anos ou mais era de 25,4 milhões. Os 4,8 milhões de novos idosos em cinco anos correspondem a um crescimento de 18% desse grupo etário, que tem se tornado cada vez mais representativo no Brasil. As mulheres são maioria expressiva nesse grupo, com 16,9 milhões (56% dos idosos), enquanto os homens idosos são 13,3 milhões (44% do grupo).”

Não restam dúvidas de que precisaremos de políticas de saúde onde a prevenção será a única forma de mantermos a nossa sociedade saudável, ativa e capaz de estender seu tempo de trabalho e produtividade. Uma combinação do estímulo à mobilidade ativa com a redução da queima de combustíveis que geram gases tóxicos pode gerar resultados satisfatórios e rápidos.

Cidades caminháveis, acessíveis, com mais ciclovias e menos danosas à saúde são essenciais para mudar o quadro atual. Recordando que a atividade física promovida pelo deslocamento ativo também será aliada no combate às outras enfermidades como a obesidade. Dados divulgados pelo Ministério da Saúde revelaram o expressivo aumento da doença no Brasil em apenas uma década, saltando de 11,8%, em 2006, para 18,9%, em 2016!

Queremos fazer parte das campanhas, mas queremos também ser vozes expressivas e participativas no processo de mudanças significativas em nossas cidades. Acreditamos que essa é a melhor direção a ser tomada – e que mostra resultados positivos em países onde a sociedade civil abraçou causas importantes com seus gestores.

A principal forma de deslocamento no Brasil é por meio não motorizado, o que também é deixado de lado pelas políticas de mobilidade. De acordo com levantamento da ANTP, dos 40% dos deslocamentos não motorizados: 36% são a pé e 4% de bicicleta. Relevante acrescentar que dados mais recentes do IPEA mostram que o Brasil tem mais bicicletas que carros, respectivamente 50 milhões contra 41 milhões.

Falta de políticas para a conservação, padronização e fiscalização das calçadas são um dos maiores obstáculos nas grandes cidades. As vias públicas apresentam inúmeros riscos a pedestres, ciclistas e são inacessíveis para pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência. Em vias urbanas de grandes velocidades e estradas são colocadas passarelas ou passagens subterrâneas para pedestres e ciclistas que são, em sua maioria, inacessíveis, mal conservadas e inseguras.

Além dos acidentes de trânsito que geram ao país um custo anual de mais de 50 bilhões (relatório ONSV), são altos também os custos com saúde pública por causa de acidentes com pessoas que caem em buracos e desníveis em calçadas. Tomamos como exemplo a pesquisa do então ombudsman da CET, Philip Gold, em parceria com o IPEA em 2012. O estudo calculou que aproximadamente 170 mil pessoas sofreram quedas nas calçadas da Grande São Paulo. Sem a melhoria das vias, esses acidentes totalizam um custo social -- anual-- de aproximadamente R\$ 2 bilhões somente nessa cidade.

Os números encontrados expressam a importância de mais pesquisas, coletas de dados e maior divulgação de estatísticas que tornem explícitas os números relacionados aos acidentes de trânsito - incluindo pedestres, ciclistas, usuários de patinetes e similares motorizados ou não -, aos gastos públicos com tratamentos, indenizações etc. Segundo a Lei de Acesso à Informação, é dever do estado garantir o direito de acesso à informação de forma transparente, clara e em linguagem de fácil compreensão.

Em 2018, o Cidadeapé - Associação pela mobilidade a pé em São Paulo, conduziu uma ação para elaboração de uma carta encaminhada ao IBGE, e junto com organizações ligadas à mobilidade urbana, aproveitou a oportunidade para sugerir mudanças no Censo e coleta de dados que envolvessem deslocamentos por modais ativos. É fundamental apontar a importância da mobilidade ativa neste contexto, pois os modos a pé e bicicleta devem ter prioridade segundo Política Nacional de Mobilidade Urbana, e devem balizar o desenvolvimento dos planos urbanos nos próximos anos.

Vale também citar a Agenda Rio 2030 da Casa Fluminense, um conjunto de 40 propostas de políticas públicas com uma visão de longo prazo para a Região Metropolitana do Rio. A publicação está alinhada aos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) e traça metas e indicadores que devemos alcançar até o ano 2030, prazo estabelecido pela ONU para que os países signatários possam atingir um maior aprofundamento democrático e o

desenvolvimento sustentável.

Precisamos de real comprometimento do governo na promoção de cidades mais humanas onde as pessoas são a prioridade: com espaços urbanos seguros, adaptados e acessíveis para todos os grupos, sejam crianças, adultos, idosos e todos aqueles cujas deficiências ainda não encontraram inclusão real em nosso cotidiano. Ou não faremos mais do que repetir campanhas sem alcançar o nosso principal objetivo: o respeito à vida.

Assinam:

Movimento Caminha Rio,

Giro Urbano,

MobiRio,

CSCRJ - Comissão de Segurança no Ciclismo da Cidade do Rio de Janeiro,

ONG Trânsito Amigo,

Movimento Calçadas Livres,

Bike Na Pista,

Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - Planett.

Fontes

Qual o impacto da poluição do ar na saúde?

<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/qual-o-impacto-da-poluicao-do-ar-na-saude>

Número de idosos cresce 18% em 5 anos e ultrapassa 30 milhões em 2017

<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20980-numero-de-idosos-cresce-18-em-5-anos-e-ultrapassa-30-milhoes-em-2017>

Global status report on road safety 2018

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Obesidade cresce 60% em dez anos no Brasil

<http://www.brasil.gov.br/noticias/saude/2017/04/obesidade-cresce-60-em-dez-anos-no-brasil>

Tombos na calçada são acidentes de trânsito não computados

<https://cidadeape.org/2016/06/01/tombos-na-calçada-sao-acidentes-de-transito-nao-computados/>

Número de viagens em bicicleta dobra no Brasil entre 2004 e 2014

<http://antp.org.br/noticias/clippings/numero-de-viagens-em-bicicleta-dobra-no-brasil-entre-2004-e-2014.html>

Trânsito seguro? Menos regras e mais educação

<https://www.youtube.com/watch?v=sgsXKSJMKvw&feature=youtu.be>

Cidades Cicláveis: avanços e desafios das políticas ciclovárias no Brasil

http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=29531&catid=397&Itemid=424

Atualização do custo total dos acidentes de trânsito no Brasil

http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/Atualizacao_Custos_20150416-2.pdf

Mobilidade ativa e sustentável no Censo 2020

<https://cidadeape.org/2018/05/29/mobilidade-ativa-e-sustentavel-no-censo-2020/>

Agenda Rio 2030

<https://casafluminense.org.br/agenda-rio/>

***Obrigatório**