



**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES**

**ENTREVISTA COM O ENGENHEIRO E PROFESSOR  
HORÁCIO A. FIGUEIRA**

# Entrevista do Engenheiro Civil Horácio A. Figueira

Publicada no Site da ABRASPE de 01/06 a 16/07/07

O nosso entrevistado é o engenheiro civil Horácio A. Figueira (11- 69917851), Vice-Presidente da **ABRASPE** e Diretor da Empresa de Consultoria **Hora H - Pesquisa Engenharia & Marketing Ltda**, especializada em Estudos de Demanda, Pesquisas em Transporte e Engenharia de Tráfego, bem como em Pesquisas de opinião e Estudos de Mercado.

## 1- Prof. Horácio, o que o senhor acha da regulamentação Nº 214 do CONTRAN?

Ao nosso nível atual de consciência, como condutores de veículos, por exemplo, para não falar do resto, só a simples e fundamental existência da devida e adequada sinalização de trânsito nas vias urbanas e rodoviárias não é, infelizmente, ainda suficiente para que a maioria entenda e siga as regras do **Código de Trânsito Brasileiro**, visando a não cometer infrações que ocasionem o chamado “**acidente de trânsito**”. Esse nada realidade não é acidente mas a consequência do não respeito a uma ou mais regras elementares de trânsito. Quando colocamos radares e outros instrumentos nas vias em locais incertos, porém em vias devidamente sinalizadas com placas indicando os limites de velocidade máxima, “**tenta-se**”, com isso, coibir ou minimizar a ação irresponsável de parte considerável dos condutores. É um esforço para se refrear o comportamento irresponsável com multa e pontuação, pois o simples risco do acidente não sensibiliza o motorista que seja infrator contumaz. A pontuação visa a afastar o motorista perigoso do trânsito.

Os estudos que tenho realizado mostram que **há correlação direta entre os índices reais de infrações pesquisados por amostragem e os índices de acidentes anuais com vítimas, por tipo de veículo.**

**A resolução 214 do CONTRAN é um retrocesso absurdo** nas medidas que devem ou deveriam reduzir os índices de infrações e de acidentes em nosso País, pois **avisar o infrator habitual da existência de medidor de velocidade fará com que ele respeite o limite de velocidade apenas naquele ponto.**

Pergunto ao Ministro das Cidades e ao cidadão: aonde queremos chegar? 1- Hipocrisia na forma de fiscalização ou fiscalização da hipocrisia do condutor? 2- Conivência com a infração? (Leia o CTB) 3- Omissão com as infrações? (Leia o CTB)

O que o Ministro das Cidades está fazendo é assinar, “**POR ANTECIPAÇÃO**”, o atestado de óbito dos próximos a morrerem no trânsito devido ao não respeito aos limites de velocidade em rodovias e áreas urbanas. As estatísticas vão, infelizmente, confirmar isso nos próximos meses. As pesquisas que realizei para a **ABRAMET-Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**, em rodovias no entorno da cidade de São Paulo em **Março de 2006**, acompanhando veículos aleatoriamente, mostraram que **27,7% circulam acima da velocidade máxima**. Só reduzem onde conseguem identificar um medidor de velocidade.

## 2- Essa nova regulamentação não seria uma resposta do governo ao exagero de multas que a mídia batizou de “Indústria de Multas”?

Um governo que está com o foco no que a mídia fala, e não na redução dos altos índices de infrações e conseqüentes acidentes, sem ter como base pesquisas sérias e científicas de observações em campo sobre um assunto tão sério como o trânsito, no mínimo, é infantil ou inocente, para não dizer irresponsável, incompetente ou omisso.

## 3- Com base em que fatos relevantes o senhor pode afirmar que não existe uma indústria de multas em nosso país?

**Chega de HIPOCRISIA, digo eu!**

As pesquisas que tenho realizado desde o ano de 2001, quantificando os índices reais de infrações, por tipo de veículo e tipo de infração, nas cidades de São Paulo, Salvador e nas rodovias em torno da cidade de São Paulo, quando comparadas com o número de multas aplicadas num ano pelos órgãos de trânsito, demonstram o seguinte:

**Apenas 1(uma) a cada 10.000 infrações de trânsito é autuada. Portanto a tolerância hoje no trânsito de São Paulo às infrações dos condutores é de 99,99%. Além disso, a chamada indústria de multas está na idade da pedra**, pois usa métodos viciados e já conhecidos dos condutores, ou seja, mesmos locais, mesmos dias e horários. Enquanto isso a **indústria de infrações está na velocidade da luz**, pois é decidida pelo nível de consciência de cada condutor, em cada instante, que não escolhe local, dia e horário para cometer sua infração.

#### **4- O que fazer para melhorar a fiscalização considerando que os órgãos públicos não dispõem de recursos suficientes para exercer essa função com eficácia?**

Durante alguns anos estudei a questão dos altos índices de infrações e as limitações de recursos. O que descobri com essa metodologia é que utilizando recursos de estatística é perfeitamente possível aplicar um plano de fiscalização, por amostragem aleatória, com margem de erro pré-definida, seja para áreas urbanas ou rodovias, com os recursos atuais, sem aumentar nenhum centavo ou número de agentes. O que precisa é mudança no sistema de fiscalização. Hoje ele é viciado e inócuo.

**Estou disponibilizando essa metodologia em nosso País**, apenas quero o crédito e a possibilidade do acompanhar a sua correta implantação de como devem ser medidos os resultados antes, durante e depois. Trata-se da **“Metodologia de Fiscalização por Amostragem Aleatória com Base Estatística de Infrações de Trânsito”**. Cabe ser lembrado que essa metodologia deve ser precedida de ações educativas permanentes nas ruas e rodovias.

#### **5- Qual o papel da educação do trânsito?**

As ações **educativas permanentes** e as informações adequadas aos condutores e pedestres são fundamentais e imprescindíveis, sempre, mas devem estar associadas à fiscalização aleatória, pois os níveis atuais de consciência das pessoas são muito díspares. Seria muita inocência supor que todos irão respeitar as regras espontaneamente. Na realidade, **precisamos quebrar paradigmas**.

Envio um abraço às pessoas que querem, de fato, melhorar o nosso PAÍS.

**FIM**