

1. WBRZ FHC - Discurso

24 SET 1997

INTEGRA ESTADO DE SÃO PAULO

# “O Brasil cansou-se da impunidade no trânsito”

Esta é a íntegra do discurso do presidente Fernando Henrique Cardoso na cerimônia de sanção do novo Código Brasileiro de Trânsito, no Palácio do Planalto:

Senhoras e senhores,

O ministro Íris Rezende, de maneira concisa, já expressou o significado deste ato e expressou também — e eu reitero — os agradecimentos do governo ao Congresso Nacional.

Ná verdade, só os que não estão afeitos com as lides parlamentares e não avaliam o que significa a aprovação de um código com essa complexidade. Códigos que têm, para começar, um processamento diferente da legislação ordinária. E os códigos requerem um devotamento imenso. E, como o próprio nome diz, na verdade, não é uma lei, é um conjunto de disposições legais que ficam cristalizadas através de um só diploma e que deve perdurar, como, aliás, aquele que está sendo revogado hoje, que foi revogado por mim, neste momento, perdurou 31 anos, como disse o ministro Íris Rezende.

É um trabalho difícil. E o Congresso soube se haver a perfeição. Ouviu as partes. Na democracia é assim: há que ouvir as partes. É difícil compor os interesses, sobretudo compor interesses com o objetivo de alcançar o bem comum, ou seja, que a sociedade seja beneficiada e não apenas as partes, por mais legítimas que elas sejam no encaminhamento das suas reivindicações. Na pessoa do relator da parte final na Câmara, deputado Ary Kara, eu quero, realmente, agradecer a todos aqueles que colaboraram e que eu já mencionei e aos muitos mais que cooperaram e que não podemos nominá-los. Muitos estão aqui presentes, outros estão ausentes. Mas isso mostra o empenho do Congresso em matérias dessa complexidade.

Eu não canso de dizer — e repito hoje — que é uma grande injustiça que o Brasil, é todo, não reconheça sempre que essa legislatura está mudando o arcabouço jurídico constitucional do Brasil como em nenhum outro período da nossa História. Talvez, só na Constituinte, que era um momento excepcional, houvesse uma modificação jurídica e constitucional de vulto. Mas esta legislatura tem sido incessante em atender aos apelos da sociedade para que novos regulamentos possam permitir que a vi-

da da nossa sociedade correspondá aos anseios do nosso povo.

O ministro Íris Rezende deu alguns dados aqui, que não preciso repetir. Mas o número é eloquente: 27 mil mortes no trânsito, no ano passado. Se nós computarmos, além disso, aqueles que morreram nos hospitais, como consequência, são 40 mil mortes. É algo inaceitável! E o que é talvez mais dramático é que a maioria das vítimas tem entre 15 e 35 anos, ou seja, estamos ceifando a vida da nossa juventude, através de desastres de trânsito. Sem falar nos feridos, que, no ano passado, foram 300 mil. É um número muito considerável. O ministro da Saúde [Carlos Albuquerque], que aqui está, sabe o quanto significa isso, em termos humanos e em termos de custo. É algo muito expressivo.

De modo que não se trata, simplesmente, de alguma coisa que tenha uma expressão apenas jurídica. É uma expressão humana. E o Brasil se cansou e tem indignação com a banalização da impunidade e da violência. E esse é um instrumento para que na área do trânsito nós possamos ter mecanismos que permitam combater a violência e a impunidade. Violência e impunidade que — repito — estão ceifando a vida dos nossos jovens.

Mas mais ainda: é possível reduzir essa violência e reduzi-la drasticamente, porque 90% dos acidentes de trânsito têm como causa o fator humano — 90%. Apenas 8% são consequência do problema das condições das vias. E apenas 4% são resultado de falhas mecânicas. Ou seja, o grande mecanismo que nós temos, hoje, para controlar esses desastres é a reeducação.

E entre esses infratores há alguns que são infratores habituais. Basta ver as multas: 78% dos veículos têm zero de multa — zero —, enquanto que há uma enorme concentração em meio por cento de veículos, que tem 7 ou mais multas do mesmo condutor do veículo. Então, não é um problema que não possa ser enfrentado pela sua generalização. Não é. Ele alcança uma porção relativamente pequena dos que conduzem, mas produz efeitos catastróficos nas suas vítimas.

Por tudo isso, nós temos que entender que não se trata de uma fatalidade, que os acidentes de trânsito podem ser prevenidos, podem ser evitados. E nós precisamos ter uma ação muito ativa no sentido de controlá-los. É claro que isso

implica não apenas no que direi daqui a pouco a respeito da educação de quem conduz o veículo e do próprio pedestre, mas implica também a melhoria de vias e regulamentos que agora são possíveis. Quero dizer que nessa questão, no que diz respeito às rodovias, o ministro Padilha [Eliseu Padilha, dos Transportes] tem dado um esforço enorme. E se percebe já, hoje, a presença de uma ação do ministro, muito competente e muito correta, que está permitindo ter-se esperanças de uma retomada de melhores condições de tráfego nas estradas.

E há esforços, aqui, em Brasília, esforços na regulamentação, através de mecanismos de complementação do controle do tráfego urbano. De modo que há um lado da questão que não depende somente da reeducação do condutor dos veículos, mas depende também da ação pública. E esse lado não está sendo obscurecido pela ação do nosso governo.

No passado, basicamente, a questão de trânsito era encarada do ângulo da segurança pública. Mais tarde houve uma mudança nessa filosofia e passamos a vê-la como uma questão de engenharia de trânsito. É um avanço. E diz respeito a algo que já mencionei aqui, das condições de vias, as condições de normas nas cidades, etc. Mas eu acho que hoje temos que dar um passo e que essa questão deve ser tratada como uma questão de cidadania responsável.

Não se trata de obscurecer os aspectos de segurança pública nem de diminuir a importância da engenharia de trânsito, mas se trata de agregar a isso uma dimensão à que o ministro Íris já se referiu e que é propriamente uma dimensão de responsabilidade cidadã e que diz respeito até mesmo à questão dos direitos humanos, porque a vítima é assassinada. E qual de nós não tem alguém querido ou próximo que já sofreu um acidente em que não teve responsabilidade alguma? Há um verdadeiro assassinato cego por parte daqueles que não são responsáveis.

Daí que passa a ser fundamental, neste enfoque de cidadania responsável, que nós nos ocupemos da educação. E, para isso, esse código já dispõe dos instrumentos. Até mesmo já existem as multas que serão utilizadas exclusivamente nas campanhas de trânsito. Há recursos, portanto, para que o Ministério da Justiça e o Ministério dos Transportes — e, naturalmente, as prefeituras

e os governos estaduais, porque nada mais no Brasil se fará somente a partir de Brasília, seria uma concepção equivocada... Mas o código já nos dá os instrumentos, os mecanismos, até mesmo financeiros, para que possamos ter programas de prevenção de acidentes e que esses programas, realmente, tenham um efeito.

Mas o código não se limita, embora isso seja fundamental, à questão da cidadania e da reeducação da população para o bom uso dos automóveis, dos veículos em geral. Não se limita a isso. Ele tem disposições específicas sobre as crianças. Há a proibição de que crianças menores de 10 anos andem nos bancos da frente. Há dispositivos relativos aos cintos de segurança. Houve moderação — e utilizamos o veto — para evitar que avanços tecnológicos ficassem engessados e que só um tipo de avanço pudesse ser utilizado. Não acredito que se possa resolver essas questões pela via, exclusivamente, do decreto ou da lei. É preciso que haja, realmente, uma compreensão do processo. Mas os municípios e os estados podem avançar mais e podem começar a tomar medidas complementares que levem, também, à intensificação da segurança.

E, sobretudo, não podemos mais ser condescendentes no que diz respeito às relações entre a bebida alcoólica e a direção de trânsito. Em muitos países existe uma regulamentação estrita, como bem sabe o deputado Gouveia [Paulo Gouveia] e o senador Francelino [Pereira] e todos os demais que aqui estão. Há uma disposição estrita a respeito de níveis de compatibilidade entre a ingestão de bebidas alcoólicas — para não falar de drogas — e os acidentes de trânsito e a conduta no trânsito. Nós temos que ser mais severos. Temos que, nessa matéria, ver que existe aqui também a reiteração dessa tendência de associação direta entre bebida alcoólica e acidentes de trânsito. Nós sabemos que cerca de 40 a 50% de acidentes de trânsito que vão parar no Pronto-Socorro do Hospital das Clínicas, em São Paulo, são consequência direta da ingestão de bebidas alcoólicas e que, portanto, nós também temos que reduzir o nível de aceitabilidade da ingestão de bebidas alcoólicas. Temos que introduzir o que se chama bafômetro, para controlar com mais eficiência os efeitos da ingestão de álcool, e temos, portanto, que também nessa matéria ter uma atitude muito mais ri-

gorosa de controle dessas desmandos na condução dos veículos.

E também habilitação, que não pode ser dada sem um período de observação, e o código registra isso, sem que haja, efetivamente, um controle mais ativo e sem que a pessoa tenha a possibilidade de perder a sua condição de autorização, se infringir regras ou se, em um período de tempo, depois que se tenha obtido essa autorização, não se comportar devidamente.

E nós temos que entender, crescentemente, no Brasil, que o respeito à lei é um imperativo da cidadania e democracia em todos os campos. A idéia de que, ao desrespeitar a lei, se avança as mudanças é uma idéia equivocada. É uma idéia que leva a, realmente, criar problemas mais graves no futuro. E a lei tem que ser aplicada rigorosamente, no que diz respeito a essa matéria de trânsito.

Esse código não pode ser um ponto de referência. Ele tem que ser um código de conduta e a fiscalização tem que se exercer, porque se houver a impunidade a sociedade não vai ficar satisfeita e os infratores terão o caminho aberto para continuar infringindo a lei. Em nome do quê? Do seu arbítrio pessoal? Do seu próprio julgamento, em que eles, sim, bebendo, são capazes de conduzir, quando se sabe que ninguém é capaz de conduzir, ou de que é possível abusar e não pagar a multa. Nós temos que mudar essa mentalidade na sociedade. A sociedade brasileira, hoje, cobra que se seja restrito, rigoroso na fiscalização e na cobrança daqueles que se desviam do padrão.

Também me parece claro que a sociedade brasileira, hoje, aceita e até deseja a utilização do cinto de segurança, que deve ser obrigatório. E obrigatório é obrigatório, como em qualquer país democrático e civilizado do mundo. Obrigatório não significa simplesmente uma disposição para ser cumprido por uns e não por outros. É para todos, a começar pelo presidente da República. E mais ainda. O novo Sistema Nacional de Trânsito foi criado por este código, que criou o Contran, deu ao Contran uma estatura em que envolve a presença dos ministros no órgão e, portanto, elevou a condição desse órgão, que é um órgão muito importante para a execução dos dispositivos do Código Nacional de Trânsito, mas, não se esqueceu daquilo que é fundamental, no que diz respeito a, realmente, que nós possamos dar um

passo adiante, e o fundamental é que haja câmaras temáticas e que a população participe desses processos. Porque de novo, numa redemocratização, como nós estamos fazendo, mais profunda da sociedade, não se trata simplesmente de criar uma burocracia, é preciso criar condutos, canais que juntem o governo com a sociedade, e que a sociedade tenha uma participação ativa no controle da execução das leis e da administração, e que não seja simplesmente objeto da ação dos órgãos governamentais, senão que seja parte do processo, não só decisório, mas do processo fiscalizador, e portanto da própria administração.

Há, portanto, aqui neste código, uma série de instrumentos muito poderosos que vão permitir que haja uma mudança na questão.

Termino, senhores deputados, senhores ministros, senhor governador, senhor prefeito, senhores e senhoras que aqui estão, dizendo que ao sancionar, de forma pública e com solenidade, este código, o fiz porque estou convencido que se trata de um passo muito importante na vida do cidadão, na vida cotidiana do brasileiro, porque o pedestre que não tem automóvel, alguns nunca terão porque não terão condições para comprar um automóvel, ou pelo menos não tiveram até agora. O pedestre é que é a maior vítima dos abusos do Código de Trânsito é, portanto se trata de um ato de responsabilidade cidadã. Trata-se de um ato que afeta a vida cotidiana de milhões de brasileiros. Aqui não se trata de um código frio que foi discutido no Congresso e aprovado pelo presidente da República e que não tem nada a ver com o cotidiano. É uma matéria que diz respeito ao dia-a-dia dos brasileiros e das brasileiras, que estão cada vez mais cobrando de nós, que atitude firme, e vejo que essa atitude firme hoje está incorporada nesse código graças à ação do Congresso Nacional e ao relacionamento que existe entre os ministérios dentro do governo, entre si, e dos ministérios e do governo como um todo com o Congresso Nacional.

Oxalá possamos continuar, pelo menos, nos esforçando para que aqueles que confiaram em nós, e nós puseram nas posições que hoje detemos, possam continuar confiando, porque sabem que estamos fazendo aquilo que cada um dos brasileiros deseja.

Muito obrigado.