

Carta Valeparaibana de Trânsito e Mobilidade Urbana

Avançar as contribuições da Psicologia na formulação e execução de políticas públicas de trânsito e mobilidade urbana é um desafio que tem demandado o esforço coletivo de órgãos de trânsito, conselhos de categoria, instituições de ensino superior, coletivos profissionais e usuários dos serviços. Esses setores do governo e da sociedade estiveram reunidos durante a Semana Nacional de Trânsito de 2017 (dias 22 e 23 de setembro) na Faculdade Anhanguera de Pindamonhangaba para debater “Gestão de Trânsito e os novos rumos da Psicologia do Trânsito”.

O evento organizado pelo Movimento Voz do Trânsito em parceria com o Sindicato dos Psicólogos de São Paulo – SINPSI, com o Conselho Regional de Psicologia de São Paulo – CRP/SP, com a Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito – ABPTRAN, e com apoio do Conselho Federal de Psicologia – CFP, da Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP e da Prefeitura Municipal de Pindamonhangaba, reuniu cerca de 100 profissionais da área de trânsito de 28 municípios, sendo 13 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Aparecida, Caçapava, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Caraguatatuba, Cruzeiro, Guaratinguetá, Jacareí, Lorena, Pindamonhangaba, São Sebastião, São José dos Campos, Taubaté), de outros 9 municípios do estado de São Paulo incluindo a capital (Campinas, Cubatão, Guarujá, Mairinque, Mauá, Paraty, São Bernardo do Campo, São Paulo, Suzano) e de outros 6 estados brasileiros (Belo Horizonte/MG, Curitiba/PR, Teresina/PI, Campo Grande/MS, Salvador/BA e Vitória/ES).

Consideramos que apesar de ter sido lançada a Década de Ações pela Segurança no Trânsito (2011-2020) pela Organização das Nações Unidas, não tem sido comum a identificação de políticas intersetoriais, de intervenção em rede e que promovam a participação popular na formulação e controle das políticas de trânsito e mobilidade urbana, considerando essa política pública como essencial para que os direitos sociais (de saúde, educação, moradia, lazer) possam ser acessados.

A Política Nacional de Trânsito recentemente reformulada pelo Conselho Nacional de Trânsito é expressão do retrocesso no exercício democrático na formulação das políticas nesse segmento. Decorrente da atividade técnica que se desenvolve em gabinetes, a resolução 514 lançada em 2014 deixou de guardar consonância com os preceitos do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mantendo o foco em segurança e fluidez viária em detrimento de ações que promovam o direito à cidade.



A formulação do novo Código de Trânsito que se organiza no PL 8085/2014 também tem deixado de mobilizar importantes áreas do conhecimento, como a Psicologia, propondo um modelo de atenção à saúde cuja lógica proibicionista se alicerça na justiça punitiva, deixando de atender aos princípios e diretrizes do SUS ao mesmo tempo em que reduz a avaliação psicológica pericial de motoristas ao atendimento de casos semelhantes aos previstos no Código de Trânsito de 1941. Somos contra o uso do exame toxicológico no processo de obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação embora, a exemplo do que é feito com o etilômetro, possa constituir recurso para enfrentamento da violência no trânsito desde que componha uma política de atendimento integral ao usuário da via pública, direcionando os casos de embriaguez para atendimento humanizado.

O reconhecimento da distância entre o tratamento dado pelos DETRANs aos serviços psicológicos que se realizam a título e condições precárias na permissão/concessão do serviço público insta-nos a discutir o estabelecimento de um referencial para o valor do serviço de perícia de motoristas, sendo necessário criar estratégias que garantam o equilíbrio econômico financeiro do serviço prestado (como divisão equitativa, critérios para credenciamento, tipos de personalidade física/jurídica na vinculação ao DETRAN), além de ser fundamental a produção de referências éticas e técnicas para atuação profissional, como o caso das Juntas Psicológicas que até o momento não possui normativa para funcionamento.

Somos a favor da ampliação da perícia psicológica de motoristas para todas as renovações de CNH e acreditamos que as contribuições da Psicologia deve se dar também a partir de outros processos de atuação para atender casos como os de reabilitação cognitiva de candidatos inaptos na perícia psicológica, de controle e vigilância epidemiológica das contingências de trânsito, de atendimento de pessoas envolvidas em traumas de trânsito, de atendimento de infratores contumazes, de análise de percepção de risco, de análise de impacto de vizinhança em projetos de urbanização e de mobilidade urbana.

Esperamos com este documento provocar a reflexão acerca das contribuições da Psicologia com a Gestão de Trânsito e reafirmamos nosso compromisso com a organização de espaços de interlocução, como o evento que ensejou a produção desta carta, para subsidiar o Sistema Conselhos de Psicologia na gestão junto aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às casas legislativas, para exercer seu papel de regular a relação da Psicologia com a sociedade.

Pindamonhangaba, setembro de 2017.

II Congresso Valeparaibano de Segurança no Trânsito e Prevenção de Acidentes
II Simpósio Valeparaibano de Psicologia do Trânsito.

“Gestão de Trânsito e os novos rumos da Psicologia do Trânsito”

