

CAPA

O custo de uma vida

Estudos traçam os impactos de um acidente de trânsito na sociedade e na economia do País

O Brasil registra anualmente 1,5 milhão de acidentes, que resultam na morte de 34 mil pessoas e outras 400 mil ficam feridas. Isso representa uma média de 80 mortes e mil pessoas feridas por dia. Por si só, esses números são alarmantes e mostram a dimensão do problema enfrentado pelo País. O cenário torna-se ainda mais impressionante na medida em que são analisados os impactos que cada acidente de trânsito causa à sociedade e à economia brasileira.

Uma pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) revelou que um acidente de trânsito ocorrido em área urbana custa em média R\$ 8.782,00. Se o acidente provocou ferimentos ao condutor, ao passageiro ou ao pedestre, o custo aumenta para R\$ 17.460,00. Em caso de morte, o valor salta para R\$ 144.143,00. Uma simples colisão sem vítimas, por sua vez, custaria R\$ 3.262,00. Baseado nestes números, o levantamento, feito no ano de 2003, mostrou que o Brasil gasta por ano algo em torno de R\$ 3,6 bilhões com acidentes de trânsito apenas nas áreas urbanas.

Nas rodovias, os números são ainda mais expressivos. Pesquisa realizada pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) concluiu que o Brasil gasta por ano mais de R\$ 4,8 bilhões em acidentes somente nas estradas federais, que correspondem a cerca de 8% da malha rodoviária brasileira. O custo médio por acidente de trânsito nas rodovias é de R\$ 51.508,00, quase seis vezes mais do que um acidente ocorrido em uma via urbana. Somente um acidente com vítima fatal ocorrido em uma rodovia custa R\$ 374.811,00. Já um acidente com feridos representa um gasto de R\$ 90.780,00 e um acidente sem feridos, R\$ 6.188,00.

O engenheiro do Instituto de Pesquisas Rodoviárias do DNIT e supervisor da pesquisa, Elmar Pereira de Mello, explica que a diferença entre esses custos ocorre porque os acidentes ocorridos em rodovias são muito mais graves do que nas vias urbanas, em função principalmente da velocidade. Segundo estatísticas do Detran/PR, no ano passado, 1.666 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Estado, sendo 1.219 nas estradas e 447 nas vias urbanas. Isso significa que os acidentes nas estradas matam três vezes mais do que os acidentes nas ruas das cidades. As estatísticas do Detran/PR contabilizam apenas as mortes ocorridas no local do acidente.

A gravidade dos acidentes nas estradas reflete diretamente nos custos médico-hospitalares. No levantamento do DNIT, o item aparece em primeiro lugar (39,26% de participação), enquanto que na pesquisa do Ipea aparece em terceiro (13,3%). Em valores, os custos médico-hospitalares chegam a R\$ 1,9 bilhão nas rodovias e a R\$ 476 milhões nas áreas urbanas.

Para se ter uma idéia do que isso significa, em alguns hospitais, a ocupação dos leitos por vítimas de acidentes de trânsito chega a 50%. Em centros de reabilitação, a porcentagem também impressiona. Na Rede Sarah de Hospitais do Aparelho Locomotor, um dos maiores centros de reabilitação do País, 38,5% dos internamentos são causados por acidentes de trânsito.

Metodologias - As diferenças entre os dois levantamentos também se devem às metodologias adotadas pelas duas instituições. No levantamento do DNIT, foram incluídos, por exemplo, custos subjetivos de pesar, dor e sofrimento, que foram calculados com base no estudo da instituição britânica *Transport Research Laboratory*, “*The Costing Road Accidents in Developing Countries*” (“O custo dos acidentes em estradas em países desenvolvidos”).

O estudo propõe acréscimos percentuais de 38% sobre o valor de um acidente fatal, 100% sobre um acidente grave e 8% sobre um leve. Sendo assim, os custos de pesar, dor e

sofrimento, na pesquisa do DNIT, somam R\$ 656 milhões, representando 13,53% dos custos dos acidentes de trânsito.

“Esse é o item mais crucial da pesquisa pois é difícil de ser quantificado”, explica Elmar Pereira de Mello. Segundo ele, na próxima edição da pesquisa, que deve iniciar ainda este ano, será desenvolvida uma metodologia própria que incluirá o acompanhamento psicológico e a perda de produção das vítimas e dos familiares.

Já no levantamento do Ipea, foi estimado o impacto familiar, que totaliza R\$ 2,1 milhões, e corresponde ao tempo gasto por familiares, à eventual perda de produção e às adaptações na estrutura familiar com moradia e transporte, por exemplo, por conta do acidente.

Em ambas as pesquisas, a perda de produção, ou seja, as perdas econômicas sofridas pelas vítimas e pela interrupção temporária ou permanente da atividade produtiva, é representativa. No levantamento do Ipea, quase a metade (42,8%) dos R\$ 3,6 bilhões gastos em acidentes de trânsito deve-se à perda de produção e, no relatório do DNIT, o item responde por 23,72%, algo em torno de R\$ 1,15 bilhão.

Os custos de recuperação ou reposição dos veículos danificados também são significativos, correspondem a 28,8% dos gastos na pesquisa do Ipea, o segundo maior custo do ranking. Isso significa que os acidentes de trânsito custam mais de R\$ 1 bilhão em danos materiais. No levantamento do DNIT, os danos aos veículos totalizam R\$ 484,2 milhões.

De acordo com o DNIT, somados os acidentes nas cidades e nas rodovias federais e estaduais, o custo dos acidentes de trânsito no Brasil chega a R\$ 20 bilhões, o que representa 1% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. “Essa é uma porcentagem que vale para todos os países em desenvolvimento”, conta Elmar Pereira de Mello.

Custo social – O sociólogo Eduardo Biavati, que coordenou durante 13 anos o Programa de Prevenção de Acidentes de Trânsito da Rede Sarah, diz que o maior custo social dos acidentes de trânsito é o longo processo de reabilitação que, em muitos casos, prolonga-se por toda a vida da pessoa. “Outro custo, poucas vezes percebido, é a reinserção dos incapacitados físicos no ambiente social e de trabalho. São novas responsabilidades individuais e coletivas que têm um custo de longa duração, poucas vezes quantificado”.

O presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia Pediátrica (SBOP), Edilson Forlin, que desenvolve campanhas para a conscientização do uso da cadeirinha de segurança, também aponta os danos psicológicos provocados por um acidente de trânsito. “Já presenciei casos em que a família ficou tão desestruturada com o acidente que causou a lesão no filho que algum tempo depois acabou se separando”.

Para o diretor geral do Detran/PR, Coronel David Antônio Pancotti, os números apontados por pesquisas como estas servem para que os governantes e a sociedade entendam a dimensão do problema e conscientizem-se da responsabilidade de cada um no trânsito. “A maioria dos acidentes acontece pela imprudência do motorista, que dirige embriagado, abusa da velocidade e desrespeita os sinais de trânsito. Se cada um fizer a sua parte, respeitando a legislação de trânsito a todo momento e não só quando existe a fiscalização, teríamos um trânsito mais seguro e uma redução de gastos em todos os níveis da economia”, analisa.

(Legenda 1) Acidentes de trânsito custam R\$ 20 bilhões ao Brasil, o que equivale a 1% do PIB

(Legenda 2) Trânsito mata 34 mil e fere 400 mil por ano, segundo o Denatran

(TABELA 1)

O custo dos acidentes de trânsito nas vias urbanas

Componentes de Custo	Custos	
	R\$	%
Perda de produção	1.537.300.000	42,8

Danos a veículos	1.035.046.000	28,8
Atendimento médico-hospitalar	476.020.000	13,3
Processos judiciais	131.083.000	3,7
Congestionamentos	113.062.000	3,1
Previdenciários	87.642.000	2,4
Resgate de vítimas	52.695.000	1,5
Reabilitação de vítimas	42.214.000	1,2
Remoção de veículos	32.586.000	0,9
Danos a mobiliário urbano	22.026.000	0,6
Outro meio de transporte	20.467.000	0,6
Danos à sinalização de trânsito	16.363.000	0,5
Atendimento policial	12.961.000	0,4
Agentes de trânsito	6.125.000	0,2
Danos à propriedade de terceiros	3.029.000	0,1
Impacto familiar	2.105.000	0,1
TOTAL	3.590.723.000	100,00

Fonte: IPEA

(TABELA 2)

O custo dos acidentes de trânsito nas rodovias

Componentes do custo	Custos	
	R\$	%
Custos médico-hospitalares	1.904.011.955	39,26
Perda de rendimentos futuros	1.150.419.545	23,72
Custos subjetivos de pesar, dor e sofrimento	656.078.443	13,53
Danos aos veículos	484.230.146	9,98
Custos de congestionamentos	379.696.056	7,83
Operação de sistemas de atendimento	208.234.381	4,29
Administração de seguros	29.544.833	0,61
Custos administrativos de processos judiciais	28.782.211	0,59
Despesas funerárias	9.198.678	0,19
Danos ao patrimônio do DNIT	124.946	0,01
TOTAL	4.850.321.196	100,00

Fonte: DNIT

VEÍCULOS

Motocicletas pouco seguras

Preço alto e pouca oferta são os motivos para a baixa adesão ao seguro

O motoboy Valdecir Marcio Machado, de 27 anos, já pensou várias vezes em fazer o seguro de sua moto de 125 cilindradas, principalmente depois que teve sua antiga moto roubada com apenas três dias de uso. “Não deu tempo nem de colocar um alarme”, lamenta. Para não correr o mesmo risco com a nova moto, Machado chegou a estudar a proposta de uma seguradora, mas não aceitou a oferta porque o valor do seguro era muito alto. “Preferi colocar um alarme, que não é tão seguro, mas acredito que ajuda”, diz.

Enquanto o seguro de um automóvel varia de 6% a no máximo 10% sobre o valor do veículo, o custo do seguro de uma moto pode superar 15% de seu valor. Para a moto de Machado, que custou R\$ 4 mil, o seguro sairia por mais de R\$ 600,00, valor muito acima das 12 parcelas de R\$ 165,00 que ele pagava para financiar o veículo.

O resultado do alto custo é que apenas 2% dos veículos segurados no Paraná são motos. Atualmente, cerca de 17% da frota circulante do Estado é segurada. Em função da baixa procura, o seguro de motos é pouco ofertado no mercado. Das 40 seguradoras cadastradas no Sindicato das Empresas de Seguro do Paraná (Sindiseg/PR), apenas três oferecem o seguro para motocicletas.

Ramiro Fernandes Dias, diretor executivo do Sindiseg/PR, explica que as motos mais seguradas são as de grande potência, com perfil esportivo. “Os proprietários destes veículos buscam o seguro porque é difícil encontrar peças para este tipo de moto e o produto todo em si é muito caro”, diz.

Outro motivo para o preço alto dos seguros é a facilidade de roubo que estes veículos apresentam. Segundo a Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos de Curitiba, de janeiro a maio deste ano, 205 motos foram roubadas e 130 furtadas. “E a possibilidade de encontrar o veículo roubado é mínima”, afirma o diretor do Sindiseg/PR.

A fragilidade do veículo também é outro fator que eleva o preço do seguro. Segundo Dias, qualquer acidente com moto danifica o veículo e fere o condutor. Os números de acidentes justificam essa preocupação das seguradoras. No ano passado, 15.046 motocicletas se envolveram em acidentes com vítimas, 12% a mais do que em 2004. Desses acidentes, 220 motociclistas morreram no local.

(legenda) Valdecir Machado: alarme ao invés do seguro

Bati meu carro. E agora?

Como o condutor deve proceder quando se envolve em um acidente

Um dos maiores medos de quem dirige é o de se envolver em algum acidente. Tendo em vista o grande número de acidentes que acontecem, este medo não é em vão e quem nunca sofreu um pelo menos conhece alguém que já tenha se envolvido. Somente no Paraná, no ano passado, foram registrados mais de 97 mil acidentes de trânsito, número que pode ser ainda maior, já que, em casos de acidentes sem vítimas, os envolvidos podem optar por um acordo amigável e não são obrigados a registrar a ocorrência junto à Polícia. O fato é que, quem está no trânsito, está sujeito a se envolver em um acidente e é indispensável saber como deve agir quando este acontece.

Geralmente, a primeira reação de quem se envolve em algum acidente é o nervosismo. “Mas a primeira providência deve ser manter a calma, pois o nervosismo ou afobação somente agravará mais a situação”, diz o Chefe da Secretaria de Acidentes de Trânsito do BpTran, capitão Adnilson Lima da Silva.

O músico Dinarte Bueno Neto capotou seu carro no ano passado ao fazer uma curva e acabou atingindo um poste da rede elétrica. Ele conta que, logo após o acidente, alguns carros pararam e chamaram a polícia. Ileso, Neto afirma que conseguiu manter a calma, o que facilitou o trabalho dos oficiais. “No começo, fiquei meio nervoso, porque nem sabia direito o que tinha acontecido, mas como o acidente não foi tão grave e a polícia chegou logo, não tive problemas em fazer todos os procedimentos que o policial me passou”, conta.

Existem procedimentos distintos para cada tipo de acidente. Nos acidentes com vítimas é importante que o socorro seja acionado o quanto antes e que o local permaneça intacto para facilitar o trabalho da emergência e da polícia. Já no caso de acidentes sem vítimas, como no caso de Neto, o procedimento é diferente. De acordo com Silva, caso haja a necessidade de assegurar a segurança e a fluidez do trânsito, o veículo não só pode como deve ser removido do local, sendo considerada infração de trânsito a omissão do condutor neste sentido, conforme prevê o artigo 178 do CTB.

Outras atitudes importantes são as de sinalizar bem o local para evitar outros acidentes e permanecer no local até a chegada da polícia, para que os envolvidos e testemunhas possam repassar os detalhes do acidente. “O BpTran comparece no local sempre que solicitado através do fone 190, tanto nos casos de acidente com vítima como sem vítima. No caso de acidente sem vítima, os condutores podem registrá-lo posteriormente na Secretaria de Acidentes de Trânsito do BpTran”, explica Silva.

Neto optou por fazer o registro da ocorrência na hora devido ao seguro. “Apesar do susto e da dor de cabeça, já que meu carro deu perda total, no final tudo ficou bem. O seguro cobriu os danos e não sai no prejuízo, já que por sorte não me machuquei”, conta.

(Legenda) Dinarte Bueno Neto fez o registro do acidente para receber o seguro

ENTREVISTA

O desafio de lidar com as diferenças

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito fala sobre as dificuldades de criar regras de trânsito únicas para todo o País

Com 26 estados e um Distrito Federal, o Brasil é um país marcado pelas diferenças, sejam elas culturais, sociais ou econômicas. Essas diferenças se refletem no trânsito e desafiam os legisladores que precisam elaborar regras únicas para todos os municípios brasileiros, independente de suas particularidades. É este assunto que o diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Alfredo Peres da Silva, detalha nesta entrevista.

É uma dificuldade estabelecer normas de trânsito para um país como o Brasil?

Sim, principalmente pela existência de diferenças locais e regionais que precisam ser ponderadas, o que requer maior tempo de estudo nos projetos, negociando-os com todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Por vezes, uma decisão do Conselho Estadual de Trânsito (Contran) sobre um tema levantado por um município pode gerar enorme repercussão nacional. Eventual conflito de competência irá ocasionar o encaminhamento da matéria após a análise dos pareceres discordantes para decisão final do Contran.

A legislação de trânsito atual considera essas diferenças, em sua opinião?

Sim e isso tem sido possível pela atuação das Câmaras Temáticas que são órgãos de assessoramento técnico do Contran. O fato das Câmaras Temáticas terem a participação de representantes dos órgãos de Trânsito e Rodoviários da União, Estados e Municípios, juntamente com Representantes da Sociedade e de especialistas, tem garantido uma visão nacional do problema. O fato de o Contran contar com representantes de sete Ministérios garante também uma decisão mais abrangente sobre a matéria trânsito. Devemos lembrar que a legislação de trânsito é muito dinâmica, deve acompanhar a realidade do país e de seus entes federados e, inclusive, o desenvolvimento tecnológico, portanto, ela é constantemente atualizada e revista.

Os Detran's e órgãos de trânsito do Brasil possuem estrutura para aplicar todas as normas estabelecidas pelo Denatran?

As normas que regem o trânsito no Brasil decorrem da Lei que não diferencia a obrigação de fazer em razão da estrutura existente em cada órgão de trânsito. O legislador, porém, procurou assegurar melhores condições aos órgãos de trânsito ao definir que toda receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito deve ser aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Isto é, quis garantir ao órgão de trânsito recursos para o desenvolvimento da sua própria atividade. Devemos todos nós, cidadãos, Procuradores da República, membros dos Tribunais de Contas, fiscalizar para que isso se cumpra.

Os estados já vinham exercendo esta atividade de há muito e estão plenamente organizados, através de seus Detran's, DER's e Cetran's. Quanto aos municípios, mais de 700 já criaram seus órgãos executivo de trânsito, rodoviário e de transportes, abrangendo mais de 80% da frota de veículos e da população brasileira, e estão se capacitando a cada dia mais para o pleno exercício das suas competências. O Denatran tem procurado contribuir através dos inúmeros cursos ministrados nos próprios municípios que se interessaram, qualificando seu pessoal adequadamente.

A integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito seria a solução para o problema do trânsito de cada localidade?

Não diria assim de modo tão genérico, mas afirmo que os legisladores acertaram em garantir que a gestão do trânsito em cada localidade deve ser do município. É o governo municipal que conhece as suas necessidades e condições para gerir os meios que dispõe para criar soluções adequadas no município em conformidade com a legislação e com a Política Nacional de Trânsito. Essas diretrizes geram providências locais executivas que vão solucionando as questões da maneira mais apropriada para a sociedade, sem, contudo, esquecer o padrão nacional que todos os órgãos do sistema devem obedecer.

O trânsito necessita de atenção maior dos governantes?

Sim. E esta atenção deve ser cada vez maior em virtude do acidente de trânsito já ser o principal responsável por mortes violentas, ceifa vidas, diminui a capacidade produtiva da geração mais jovem e gera para toda a coletividade um custo anual em torno de 10 bilhões de reais. Hoje em dia, o setor de governo que mais sente as conseqüências dos acidentes de trânsito é o da saúde. Mas estamos no caminho para alcançar níveis melhores. Há 20 anos, o Brasil apresentava índices de mortes no trânsito bem maiores que hoje. Quando comparado com países do chamado “primeiro mundo” que aceitam no máximo três mortes por 10.000 veículos por ano, e enquanto muitos estão se aproximando do zero, ou seja, índices inferiores a um, nós ainda estamos entre oito e nove. Já tivemos, nos anos 80, índice de 16.

O Código de Trânsito Brasileiro prioriza o automóvel?

Esse Código é denominado o “código cidadão”, pois prioriza o cidadão, não só o condutor de veículos não motorizados, como a bicicleta ou veículo de tração animal, mas também o pedestre, o passageiro, garantindo-lhes direitos, antes não reconhecidos, e estabelecendo regras de convivência harmônica entre todos. Autoridades e especialistas de todo o mundo tem elogiado a nossa lei de trânsito. O fato da mesma não estar sendo cumprida com fidelidade é decorrente de não ter sido ainda implantada a educação de trânsito nas escolas conforme estabelecido no CTB. Este objetivo é constantemente perseguido pelo Denatran e os Órgãos de Trânsito e não tenho dúvida que não faltarão feitos esforços para que alcancemos o ponto ideal.

A educação é a solução para reduzir os acidentes e mortes no trânsito?

A educação para o trânsito é a chave que vai abrir o nosso acesso a índices menores do que os de hoje. Para isso, necessitamos da parceria do sistema educacional, em todos os níveis, federal, estadual e municipal. Devemos partir da educação infantil, abrangendo o ensino fundamental, o médio e o superior. Há muito que fazer, mas temos consciência que o Sistema Nacional de Trânsito sozinho não chegará ao resultado desejado se não houver uma reação de toda a coletividade, já que o problema é de todos.

Para a “Semana Nacional de Trânsito” deste ano foi escolhido o tema “Motos”. Esse é realmente um problema nacional?

Temos dito desde o início do ano que este é o ano da motocicleta, pois nos deparamos com valores significativos de participação desse veículo nos acidentes mais graves no trânsito brasileiro. Mais da metade dos acidentes fatais envolve motocicleta; mais de 40% dos acidentes envolvem motocicletas, sendo menos que elas representam 20% da frota. Só esses números justificam a preocupação para que, na semana de campanha, estejamos todos refletindo e vendo que a motocicleta pode ter, com cada um de nós, uma união feliz desde que tenhamos a consciência dos riscos inerentes ao próprio veículo, que nos motiva a sermos mais preocupados com o trânsito seguro dos mesmos.

(Legenda) *Alfredo Peres da Silva: diferenças locais e regionais requerem maior tempo de estudo*

GENTE

Afinidades pessoais e profissionais

Casal de médicos da 7ª Ciretran se dedica ao tema trânsito

Casados há 20 anos, Jack Szymanski e Ana Maria Kerr Saraiva Szymanski compartilham mais do que uma vida em comum. Ambos são médicos, atuam na 7ª Ciretran de Cascavel, são especialistas em Medicina de Tráfego e desenvolvem renomados estudos na área de trânsito.

O interesse pelo assunto iniciou quando Ana Maria começou a trabalhar na Ciretran, em 1994, e percebeu que o trânsito era um dos maiores responsáveis pelas mortes no país e no mundo. O marido começou a ajudar nas pesquisas e, em 1998, com o aumento da demanda de atendimento em função da implantação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), foi convidado a trabalhar na Ciretran, como oftalmologista.

Os estudos do casal são focados nos motoristas profissionais e motociclistas. As pesquisas são feitas durante a noite, após o dia de trabalho, e também nos momentos vagos. A rotina do casal é corrida. Depois do expediente no Detran/PR, eles atendem em consultório e em um posto de saúde. “Como trabalhamos em horários diferentes, acabamos nos vendo apenas no final do dia”, conta Szymanski.

Na Ciretran, além de desempenharem as suas funções, eles aplicam pesquisas e buscam informações para os seus estudos. “As pesquisas que realizamos com os usuários do Detran fundamentam nossas teorias”, conta Szymanski. Um dos trabalhos mais recentes utilizou-se dessa metodologia. Com o tema “As condições de saúde dos motoristas de caminhão da 7ª Ciretran, região oeste do Paraná”, a pesquisa analisou dados relativos à saúde do motorista, às características do caminhão, às condições de trabalho, variáveis psicossociais e características pessoais dos motoristas de caminhão.

Reconhecimento – A maior satisfação do casal é ver as suas pesquisas citadas em publicações especializadas e em congressos internacionais. Ana Maria destaca a referência de uma de suas pesquisas na bibliografia do livro *Ergonomia em medicina do tráfego*. Também conta que o estudo sobre o comportamento dos motociclistas envolvidos em acidentes será apresentado, em outubro, na Austrália, durante o Congresso Mundial de Medicina de Tráfego. É o segundo estudo de casal apresentado no Congresso. O primeiro foi destacado na 18ª edição do evento, realizado no Egito, abordando o horário de trabalho dos caminhoneiros.

Um dos dados apresentados na pesquisa dos caminhoneiros é que existe uma concentração elevada de acidentes entre às 2h e às 6h. “O horário de trabalho influencia na saúde e na qualidade de vida dos motoristas”, explica Ana Maria. “Utilizamos a pesquisa para orientar os motoristas que buscam os serviços da Ciretran”, diz. O estudo contou com a parceria de Claudia Moreno, professora da Universidade de São Paulo (USP).

(Legenda) Jack e Ana Maria Szymanski: reconhecimento internacional

COMPORTAMENTO

Curiosidade que atrapalha

Acidentes de trânsito atraem a atenção dos curiosos

Quem nunca parou na rua ao presenciar um acidente de trânsito ou, pelo menos, deu aquela espiadinha para ver o que estava acontecendo? Sempre que acontece algum acidente no trânsito é comum que, na mesma hora, vários curiosos apareçam, alguns para ver o trabalho da emergência, outros para saber como está a vítima e uns simplesmente para matar a curiosidade. Algumas dessas pessoas extrapolam e acabam atrapalhando o trânsito, prejudicando o atendimento da emergência e da polícia, e chegando, até mesmo, a provocar outros acidentes.

Para o Batalhão de Polícia de Trânsito (BpTran), que atende as ocorrências de acidente na capital e Região Metropolitana de Curitiba, já faz parte do dia-a-dia a convivência com os curiosos de plantão. Segundo o capitão Adnilson Lima da Silva, a recomendação dada é que eles se mantenham à distância para não atrapalhar o atendimento e o registro do acidente. “Mesmo assim, muitas pessoas costumam ficar por perto para acompanhar o trabalho da polícia e da emergência até o final”, afirma.

De acordo com o coordenador do Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma (Siate), Major Edemilson de Barros, o trabalho em conjunto com a Polícia nessas situações é fundamental. “Contamos sempre com o apoio da Polícia Militar para que os curiosos respeitem a área de isolamento”, afirma. Ele conta que os socorristas são preparados e treinados para gerenciar essas situações. “O motorista tem que ter a consciência de que, se não puder ajudar, deve continuar o seu caminho porque, além de bloquear o trânsito e atrapalhar a chegada dos bombeiros, ele mesmo pode se envolver no acidente”, explica Barros.

Felizmente, são raros os problemas provocados pelos curiosos. “Normalmente, o policial pede para que o curioso se afaste e é prontamente atendido. Caso ele insista, é determinado que mantenha a distância e, se depois da devida ordem legal esta não for cumprida, o policial poderá dar voz de prisão ao curioso pelo crime de desobediência, segundo o artigo 330 do Código Penal”, diz o Capitão Silva.

Boa intenção - Mas nem sempre os curiosos atrapalham, é o que garante o empresário Silvio José Scarpin. Quando acontece algum acidente, Scarpin tem o costume de parar para ver o que aconteceu. “Não que eu goste de sangue, tenho mais é curiosidade em entender como alguns motoristas conseguem fazer certas proezas”, explica.

Certa vez, a curiosidade do empresário acabou ajudando. “Existe um cruzamento no bairro do Portão que não tem sinalização e sempre é palco de acidentes. Como eu sempre passo por este cruzamento, uma vez presenciei um acidente. Um carro cruzou a preferencial e acertou em cheio outro veículo que acabou capotando. Eu vi que o acidente tinha sido grave, parei o meu carro e chamei o Siate para atender a vítima. Lembro que um dos ocupantes do veículo estava sem cinto de segurança e foi jogado pra fora do carro, se machucando bastante”, conta. Para Scarpin, o fato de ter presenciado o acidente, parado o veículo e chamado o socorro imediatamente colaborou para o auxílio às vítimas.

(Legenda) Silvio Scarpin: curiosidade em entender como o acidente aconteceu

NOTÍCIAS DO DETRAN

Detran/PR constrói passarela sobre Av. Colombo

Investimento considerou o elevado número de atropelamentos no trecho da BR 376

O Departamento de Trânsito do Paraná (Detran/PR) vai investir R\$ 225 mil na construção de uma passarela sobre a Avenida Colombo (BR 376), em Maringá. A passarela será construída no quilômetro 179 e fará a ligação de bairros populosos com o outro lado da rodovia onde fica um grande shopping e um hipermercado, local de grande fluxo de pessoas e de travessia de pedestres.

Os recursos foram repassados ao município no final de junho por meio de convênio entre Detran/PR, Secretaria de Obras Públicas e Prefeitura Municipal de Maringá. O município arcará com a contrapartida de R\$ 90.900,96 e será a responsável pela licitação, contratação de empresa especializada e execução das obras.

Segundo o diretor geral do Detran/PR, Coronel David Antônio Pancotti, a construção da passarela é de extrema importância para a região, em função dos altos índices de acidentes envolvendo pedestres neste trecho da rodovia. De acordo com estatísticas da Polícia Rodoviária Estadual, somente este ano, até junho, aconteceram na Avenida Colombo 130 acidentes. No ano passado, foram contabilizados 374 acidentes.

“A Avenida Colombo é a campeã de acidentes de Maringá, por ser a via com o maior fluxo de veículos da cidade e por receber o tráfego pesado da BR 376”, explica Pancotti. Segundo ele, a Avenida Colombo é a principal via de acesso dos motoristas a cidades como Paranavaí, ao estado de São Paulo e também ao Paraguai, atravessando uma região densamente povoada. “É por isso que acontecem tantos acidentes e a construção de uma passarela se faz necessária”, explica Pancotti.

Para o prefeito de Maringá, Sílvio Barros, a obra vai resolver um dos principais problemas viários do município. “Essa passarela vai ser um marco para nossa cidade, pois vai acabar com os acidentes de carros e atropelamentos num dos cruzamentos mais movimentados de Maringá”, destaca.

Obras - Uma outra passarela, denominada Passarela da Moda, será construída sobre a PR-317 e vai ligar dois grandes shoppings atacadistas de confecção. A ligação vai ocorrer entre o Parque Industrial, em frente ao shopping Vest Sul e o shopping Portal da Moda, também local de intensa movimentação de pedestres e lojistas. Os shoppings de atacado de Maringá recebem compradores de toda a região Sul do País. Da contrapartida do governo do Estado, a Secretaria dos Transportes vai financiar R\$ 500 mil do valor da obra.

(Legenda) Avenida Colombo é a campeã em acidentes de Maringá