

Maio Amarelo quer reduzir acidentes e vítimas de trânsito

Campanha alerta sobre riscos no trânsito e busca educar motoristas e pedestres para reduzir acidentes, que matam 43 mil brasileiros por ano. Senado adere à ação e pode aumentar pena para crimes ao dirigir

Aline Guedes

CHAMAR A ATENÇÃO para o alto número de mortos e feridos no trânsito no mundo. Essa é a proposta do Movimento Maio Amarelo, coordenado entre poder público e sociedade civil para promover ações de educação e conscientização, debater riscos e responsabilidades e avaliar o comportamento no trânsito.

Um dos órgãos que aderem e incentivam o movimento é o Senado, cujo prédio fica iluminado de amarelo entre 13 e 31 de maio. O alerta se soma às iniciativas de dar aos acidentes o tratamento de uma epidemia, levando à adoção de medidas para reduzir o número de vítimas.

Não são raras as notícias sobre crimes no trânsito brasileiro. São cerca de 43 mil mortes por ano no país, segundo estimativas do Ministério da Saúde.

No mundo, o número de mor-

tos nas estradas pode chegar a 1 milhão por ano até 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano, com traumatismos e ferimentos, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS).

O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, como o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do mundo (48%), o que revela que é muito mais arriscado dirigir — especialmente motos — nesses lugares.

E a situação se agravará ainda mais nesses países, segundo a OMS, devido ao aumento da frota, à falta de planejamento e ao baixo investimento na segurança das vias públicas.

A chave para a redução da mortalidade, diz o relatório, é garantir que os Estados-



Para o senador Cristovam, diminuir a violência no trânsito depende de educação

membros adotem leis que reprimam os principais fatores de risco: direção sob efeito de álcool, excesso de velocidade e não uso do capacete, do cinto de segurança e das cadeirinhas para crianças.

Segundo o gerente de Ações Educativas de Trânsito do Detran do Distrito Federal, Tiago Moreira, mais de 100 ações são promovidas em Brasília para lembrar que comportamentos simples, como usar cinto de segurança, não dirigir sob efeito de drogas e obedecer à sinalização, são significativos para reduzir a mortalidade no trânsito.

— São palestras, blitze educativas e passeios ciclísticos em

empresas, escolas e nas próprias vias, cujo foco, este ano, é a segurança dos usuários mais vulneráveis, que são os pedestres e ciclistas — informou Moreira.

Faixa de pedestres

Ação é simples: o pedestre para um trânsito mais seguro é o respeito à faixa de pedestres. Brasília já foi modelo nesse quesito, por meio de uma campanha bem-sucedida que ajudou a salvar muitas vidas.

A ação é simples: o pedestre para no começo da faixa e, ainda na calçada, estica o braço na horizontal, dando sinal de que pretende atravessar. Os motoristas entendem a mensagem



Pedestres têm prioridade para atravessar nas faixas em Brasília, mas falta de campanhas e imprudência têm elevado acidentes

e param, até que o cidadão atravesse a rua em segurança.

Implementada em 1997, inicialmente no Plano Piloto, a iniciativa chegou a ser adotada em outras partes do país. Mas a falta de campanhas de conscientização levou motoristas, antes atentos às faixas, a relaxar o comportamento. O número de mortes nas travessias para pedestres em Brasília subiu de quatro, em 2015, para seis, no ano passado. As principais causas são a imprudência de condutores que excedem os limites de velocidade e usam o celular ao volante.

Segundo o senador Cristovam Buarque (PPS-DF), que era

governador do DF quando foi lançada a campanha, embora o Código de Trânsito Brasileiro determine que os condutores de veículos são responsáveis pela segurança de quem atravessa, a preferência ao pedestre não tem sido absoluta. Cristovam diz que quem está a pé, mais vulnerável, também não pode se descuidar.

— Trânsito não é questão de engenharia, é questão de educação. O pedestre precisa ter cuidado, mas são os motoristas os grandes responsáveis pela maioria dos acidentes. Até por isso, os pedestres não podem deixar de sinalizar antes de pisar na faixa — afirmou o senador.

Responsabilidade

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro:

- Veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores. Os motorizados pelos não motorizados e, ambos, pela integridade dos pedestres. O pedestre também tem papel importante para uma travessia segura. Olhar para os dois lados da rua, optar pela passarela sempre que possível e acenar antes de pisar na faixa para garantir que o motorista vai parar evita os acidentes.

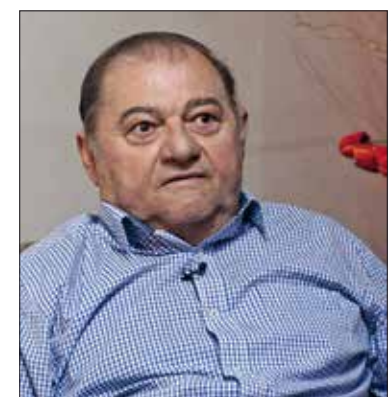
Seguro obrigatório não exige apuração de culpa

Muita gente não sabe, mas existe um benefício para as vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) indeniza motorista, passageiro ou pedestre que sofre acidente, sem a necessidade de apuração da culpa.

Segundo o último registro, de 2015, foram 652.349 indenizações pagas, totalizando R\$ 3,381 bilhões. Do total, 79% foram relativas à invalidez; 14%, a despesas hospitalares; e 7%, por morte. Os dados são da Seguradora Líder, que administra o DPVAT.

As motocicletas geram a maior

quantidade de pagamentos, com 76% do total. Nesses acidentes, 83% resultam em alguma invalidez, 4% em morte e 13% em gastos com remédios ou hospitalares.



Edvaldo Nobre convive com as sequelas de um atropelamento por motocicleta

Há cinco anos, o militar aposentado Edvaldo Nobre, de 71 anos, convive com as sequelas de um acidente. Ao atravessar a rua, em Caldas Novas (GO), um motociclista em alta velocidade o atropelou e tentou fugir sem prestar socorro. Embora tenha sido detido por populares, não enfrentou processo criminal.

Edvaldo, que quebrou a perna, diz que o valor do DPVAT recebido, de R\$ 2,7 mil, foi insuficiente para as despesas. Apenas para voltar a andar sozinho, conta, foram dois anos de tratamento.

— Foi um período muito difícil, que exigiu muita paciência minha e da minha família.

Seguro DPVAT

COMO SOLICITAR A INDENIZAÇÃO?

É preciso apresentar documentação pessoal, boletim de ocorrência, atestado de óbito ou perícia médica (dependendo da indenização solicitada) em qualquer um dos 8 mil pontos de atendimento oficiais que fazem parte do Consórcio Líder ou nas agências dos Correios.

QUEM PODE SOLICITAR A INDENIZAÇÃO?

Todos os que sofreram, nos últimos três anos, algum acidente envolvendo veículo automotor (carro de passeio, motocicleta, ônibus ou trator), que tenha causado despesas médico-hospitalares, invalidez permanente e morte. Motoristas, passageiros e pedestres podem dar entrada no processo.

QUAL O VALOR DA INDENIZAÇÃO?

Depende. No caso de morte, os familiares ou herdeiros podem chegar a até R\$ 13.500. Já o valor do benefício para casos de invalidez pode variar conforme a gravidade da lesão, podendo chegar a R\$ 13.500. O valor do reembolso das despesas médicas também pode variar, chegando até a R\$ 2.700.

Senado pode endurecer punições para os crimes

As iniciativas para endurecer as regras e as punições para quem comete crimes ao dirigir, principalmente sob efeito de álcool ou outra substância entorpecente, estão na pauta do Congresso. Uma delas, que ganhou destaque, foi a que altera o Código de Trânsito Brasileiro para tipificar a "lesão corporal culposa na direção de veículo automotor", com pena estipulada de dois a cinco anos de reclusão. Aprovado e modificado pelos senadores, o projeto da deputada Keiko Ota (PSB-SP), PLC 144/2015, voltou para exame da Câmara dos Deputados.

No Senado, está para ser votado pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS) o PLS 32/2016, do senador Wellington Fagundes (PR-MT). Ele determina que o motorista alcoolizado ou sob efeito de qualquer substância psicoativa terá que ressarcir as despesas do Sistema Único de Saúde (SUS) com o tratamento das vítimas e, ainda, do próprio motorista. A decisão final será da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

No Plenário, deve ser analisado o PLC 47/2016, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pntrans). O documento orientará ações e programas para diminuição dos índices negativos no trânsito em todo o país e submeterá os estados a metas anuais, com o objetivo de reduzir pelo menos 50% das mortes por veículos no prazo de dez anos.

Em favor dos ciclistas, há projetos específicos em tramitação na Câmara. O principal deles é o PL 1.155/2015, que cria o Estatuto Nacional do Ciclista. O texto propõe que o poder público incentive e dê segurança ao uso da bicicleta como meio de transporte, entre vários dispositivos. Outro é o PL 5.009/2016, que sugere incluir pedestres e ciclistas nas campanhas educativas e nos cursos de habilitação de motoristas. Já o PL 4.785/2016 trata da sinalização vertical para alertar usuários sobre o tráfego de bicicletas na via.

Falta de dados sobre acidentes dificulta ações, avalia consultor

A ausência de dados oficiais dificulta ações do poder público para a diminuição da violência no trânsito no Brasil, segundo o consultor do Senado Rodrigo Novaes. Ele informou que o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) deixou de produzir estatísticas desde 2009 e que os números mais atuais são divulgados apenas pelo Seguro DPVAT e pelo SUS.

Embora se dê mais atenção aos acidentes com automóveis, o consultor considera mais preocupantes os que envolvem motocicletas, cujo aumento foi de 200% num período de dez anos (2002 a 2012). Isso porque, segundo ele, 25% do trânsito brasileiro é composto por motos, que são responsáveis por mais de 50% dos feridos graves.

Além disso, Rodrigo aponta que o alto índice de desastres no país se deve a fatores como a má conduta dos motoristas e das condições das rodovias, além do descumprimento das leis:

— Vivemos um problema grave, histórico e cultural. Embora o Código de Trânsito Brasileiro determine que os veículos maiores protegem os menores, a gente vê o oposto disso, que é a imposição da lei do mais forte. Mas isso pode e deve ser



Novaes adverte que, sem fiscalização, efeito da Lei Seca está se perdendo

mudado por meio da educação — ressaltou.

Para Rodrigo Novaes, as leis em vigor no Brasil são suficientes, mas não são aplicadas e, por isso, não apresentam os resultados que deveriam. O esforço do Congresso Nacional para agravar as penalidades para as infrações, segundo ele, não basta para acabar com as mortes no trânsito. Um exemplo é a Lei Seca, cuja punição é significativa, com multas que podem chegar a mais de R\$ 6 mil, mas que carece de fiscalização e de aceitação social, conforme o consultor.

— É uma lei, do ponto de vista geral, positiva, que teve efeito durante um tempo em que houve um esforço de fiscalização, mas que vem se perdendo.

Destino das multas



Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o dinheiro arrecadado com o pagamento de multas deve ser usado exclusivamente para obras de engenharia de tráfego, sinalização, policiamento, fiscalização, educação no trânsito. O Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) recebe 5%.



Já a Lei 13.281/2016 determina que o Detran deverá publicar anualmente na internet dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.



Elmio Reis foi atropelado seis vezes ao andar de bicicleta pelas ruas de Brasília

Ciclista cumpre a lei ao pedalar na rua, mas é xingado por motoristas

Todos os dias, o professor de educação física Elmio Felipe Reis, 42 anos, enfrenta dificuldades para andar de bicicleta em Brasília. Usuário habitual de itens como capacete, lanternas e roupas refletivas, ele conta que já foi atropelado seis vezes. Em um dos casos, foi atingido por um carro quando pedalava rente a um meio-fio.

Segundo Reis, muitos motoristas desconhecem dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro que apresenta a bicicleta como

veículo e que, portanto, deve trafegar nas ruas. Além de ser frequentemente xingado por estar dividindo a via com motos, carros e ônibus, ele conta que costumava ouvir motoristas dizerem que o seu lugar seria não na rua, mas na calçada:

— É triste perceber que a segurança dos ciclistas depende da educação e da consciência daquele que é mais forte. Não é uma questão de potência ou de quem corre mais ou menos. É uma questão de respeito.



Assista a vídeo da Agência Senado sobre a campanha Maio Amarelo e os índices de violência no trânsito: <http://bit.ly/campanhatransito>

Saiba mais

Portal Maio Amarelo
www.maioamarelo.com

PLC 144/2015
<http://bit.ly/PLC144de2015>

PLS 32/2016
<http://bit.ly/PLS32de2016>

PLC 47/2016
<http://bit.ly/PLC47de2016>

PL 1.155/2015
<http://bit.ly/PL1155>

PL 5.009/2016
<http://bit.ly/PL5009>

Veja todas as edições do Especial Cidadania em www.senado.leg.br/especialcidadania