

Acidentes no trânsito custam R\$ 146 bi ao país, aponta estudo

Cálculo não considera gastos com hospital e fisioterapia

RAMONA ORDOÑEZ
e CÁSSIA ALMEIDA
economia@oglobo.com.br

Flávia Batista, de 40 anos, e Jhonathan Júnior Justino Perez, de 24 anos, não estão mais no mercado de trabalho. Um acidente de carro deixou Flávia tetraplégica, e Jhonathan ficou parapléxico ao se acidentar na moto. Estudo inédito do Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estima que, só no ano passado, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R\$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno Bruto (PIB). Em 2016, foram 33.347 mortes e 28.032 de casos de invalidez permanente — ainda assim, uma queda de 32,35% em relação a 2015, quando foram registrados 42.501 mortes e 57.798 casos de invalidez permanente, um custo estimado de R\$ 217,11 bilhões, ou 3,7% do PIB. Claudio Contador, coordenador do levantamento e diretor do CPES, atribui a queda a dois fatores: a forte retração da economia (em 2016, o PIB caiu 3,6%, no segundo ano seguido de recessão), o que afetou as vendas de veículos. O outro motivo foi o aumento da fiscalização, principalmente com as operações da Lei Seca.

— A grande maioria dos acidentados, 90%, concentra-se na faixa etária entre 18 e 64 anos. Pertencem a um grupo em plena capacidade produtiva. Estamos falando apenas do impacto econômico, excluindo toda a questão da dor das perdas de vidas e da superação quando um acidente muda, em segundos, toda a sua vida — diz Contador.

Há sete anos, Flávia voltava de uma festa com o namorado. Ambos haviam bebido. Seu namorado dormiu e, segundos depois, o carro bateu no poste. Formada em Jornalismo e trabalhando como bancária, Flávia lembrou-se da novela "Viver à Vida", em que a personagem de Aline Moraes sofre um acidente de cá tetraplégica:

— Minhas primeiras palavras foram: não consigo mexer as pernas. Lembrei logo da novela, não conseguia sentir nada do peçoço para baixo. Estava presa nas ferragens e a retirada do carro foi demorada, mas eu não sentia nada.

Após sete anos de tratamento, Flávia já consegue se maquiar sozinha e pratica rúgbi de cadeira de rodas. Antes do acidente, ela praticava muay thai e chegava a malhar cinco horas por dia. O casal havia bebido e estava sem cinto de segurança.

— Fiquei muito mal, triste, de luto. Fiz três anos de análise. Quando vim para cá (a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação, ABBR), conheci a lesão, fui melhorando — conta Flávia.

Na ABBR, no ano passado, foram 62 pacientes vítimas de acidentes de trânsito, sendo que 13% dos atendimentos eram referentes a lesão na medula. A associação também registra queda no número de vítimas: em 2014 foram 115 casos.

MOTOQUEIROS: MAIS VULNERÁVEIS

A projeção do CPES não inclui os gastos com o atendimento no hospital, nem o período de reabilitação. Segundo Aquiles Ferraz, superintendente executivo da ABBR, um paciente com trauma na coluna precisa de um programa multidisciplinar que envolve psicólogo, assistente social, médico, fisioterapeuta, terapeuta ocupacional e musicoterapia — um custo de R\$ 3.658 por seis meses de tratamento, duas vezes por semana. Se a frequência for de três vezes na semana, são R\$ 5.500. Segundo o diretor médico da associação, Robson de Bem, um paciente com lesão medular ficar de um a dois anos em tratamento.

Jhonathan está na ABBR há um ano, desde que um motorista embriagado acertou sua moto em um cruzamento. Aos 24 anos, passa a manhã fazendo fisioterapia. Ajudava o pai no bar em Duque de Caxias e fazia curso de barbearia. Espera voltar ao mercado de trabalho, formando-se em Educação Física para atender pessoas na mesma situação que ele, que nem sempre são bem acolhidas nas academias tradicionais. Ele se sentiu aceito e acolhido no *cross fit*: — A gente precisa pedir ajuda o tempo todo, algumas pessoas às vezes ficam meio incomodados em ajudar. No *cross fit* não, eles vão vencendo os desafios junto comigo. Você se sente abraçado, incentivado.

Flávia entende as pessoas que ficam incomodadas:

— Eu nunca reparava nas pessoas de cadeira de rodas que precisam andar no asfalto, na rua, porque não dá para andar na calçada. Outro dia encontrei uma moça na Rua São Clemente



Reviravolta. Jhonathan estava de moto quando foi atingido por um motorista embriagado: seus planos são fazer treinamento físico para outros paraplégicos



Atividade. Flávia faz rúgbi de cadeira de rodas e tem um canal no YouTube

(Botafogo) numa cadeira com LED. Ela me cumprimentou e disse para eu usar LED também. Nunca havia percebido que não existe calçada na São Clemente.

Os acidentes de moto respondem por 73,5% dos casos de invalidez, em média, desde 2008 e 36,3% do número de mortes, de acordo com números do DP-VAT, o seguro obrigatório. Para José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, os motoqueiros são os mais vulneráveis, sendo necessária uma educação intensiva:

— Vejo mulheres andando de rastreirinha de moto, imagine es-

fregar seu pé no chão a 40 quilômetros por hora? A família põe tela nas janelas do sobrado, protetor nas gavetas para não prender de a mão da criança e anda com o filho solto no carro. Bater a 40 quilômetros por hora é mais perigoso do que cair do primeiro andar de um prédio. Num acidente, ele bate com 15 vezes seu peso contra o banco dianteiro.

Ramalho reconhece que os acidentes diminuíram, devido à crise na economia e à fiscalização mais rigorosa. Mas ressalta que somente a partir do terceiro ano de queda consecutiva é possível dizer que há uma tendência.

O estado de São Paulo é o

que registrou a maior perda devido a acidentes de trânsito: R\$ 24,7 bilhões no ano passado, representando 1,23% do PIB estadual. O Estado do Rio ficou em quarto lugar, com uma perda de R\$ 10,22 bilhões (1,53% do PIB). Minas Gerais e Paraná estão em segundo e terceiro lugar, respectivamente.

— O caso mais chocante é o de Rondônia, onde a perda representa 6% do PIB estadual, o maior percentual no país. Na Região Nordeste, o Ceará tem a maior perda: 4,9% do PIB. Muito desses acidentes se devem ao uso de motocicletas — diz Contador.

Ele explica que os estados mais pobres acabam registrando uma perda maior porque têm piores condições de trânsito, com falta de fiscalização e uso intensivo de motocicletas. Enquanto no Brasil as motos representam 36,5% das mortes, no Ceará, essa taxa sobe a 56,5%, na média de 2008 a 2014.

— É um paradoxo e uma ironia, pois exatamente as regiões que mais precisam de capital humano são as que perdem mais vidas — diz o diretor do CPES.

'UMA GUERRA SILENCIOSA'

O professor de Logística e Infraestrutura da Fundação Dom Cabral (FDC), Paulo Resende, afirma que os números de mortes e casos de invalidez por causa do trânsito devem estar em torno de 50% acima das estatísticas conhecidas, porque, em muitos casos, os envolvidos não cobram o seguro DPVAI.

— O primeiro impacto é na renda, porque gera menos riqueza. A produtividade cai com a morte ou invalidez de pessoas no auge da idade produtiva. — diz Resende, ressaltando que os

acidentes sobrecarregam o Sistema Único de Saúde (SUS). — O efeito é devastador, porque é uma guerra silenciosa.

Contador diz que, apesar do quadro de guerra, o Brasil está no caminho de cumprir resolução das Nações Unidas que estipula como meta diminuir em 50% o número de vítimas no trânsito até 2020.

— A tecnologia está ajudando a reduzir os acidentes. Atualmente os acidentes, comparados com os de 20 anos atrás, matam muito menos, com melhorias na latária dos automóveis, o uso dos cintos de segurança e outros equipamentos, mas ainda assim é uma guerra. Tem de haver penas mais duras no trânsito.

O namorado de Flávia ficou com ela por dois anos após o acidente. Ela resolver terminar o relacionamento, mas continuam amigos, e ele, que foi indiciado, está sempre pronto para ajudá-la:

— Ele é consumido pela culpa, mas somos bons amigos e ele fica feliz em ajudar.

Já Jhonathan se ressent de seu algoz. Era um amigo da família e, passado um ano, sequer foi chamado para depor na delegacia:

— Ele nunca foi visitar meu filho. Somos vizinhos, já levei a mãe dele para o hospital — conta Claudio Justino, pai de Jhonathan.

Além da fisioterapia e do esporte, Flávia e Jhonathan dedicam-se a contar suas histórias. Ela mantém, no YouTube, o canal Mete a Roda, enquanto ele usa o Instagram e o Facebook. O sonho de garoto de ter moto ficou para trás:

— Sinto falta de andar de moto — diz Jhonathan. ●