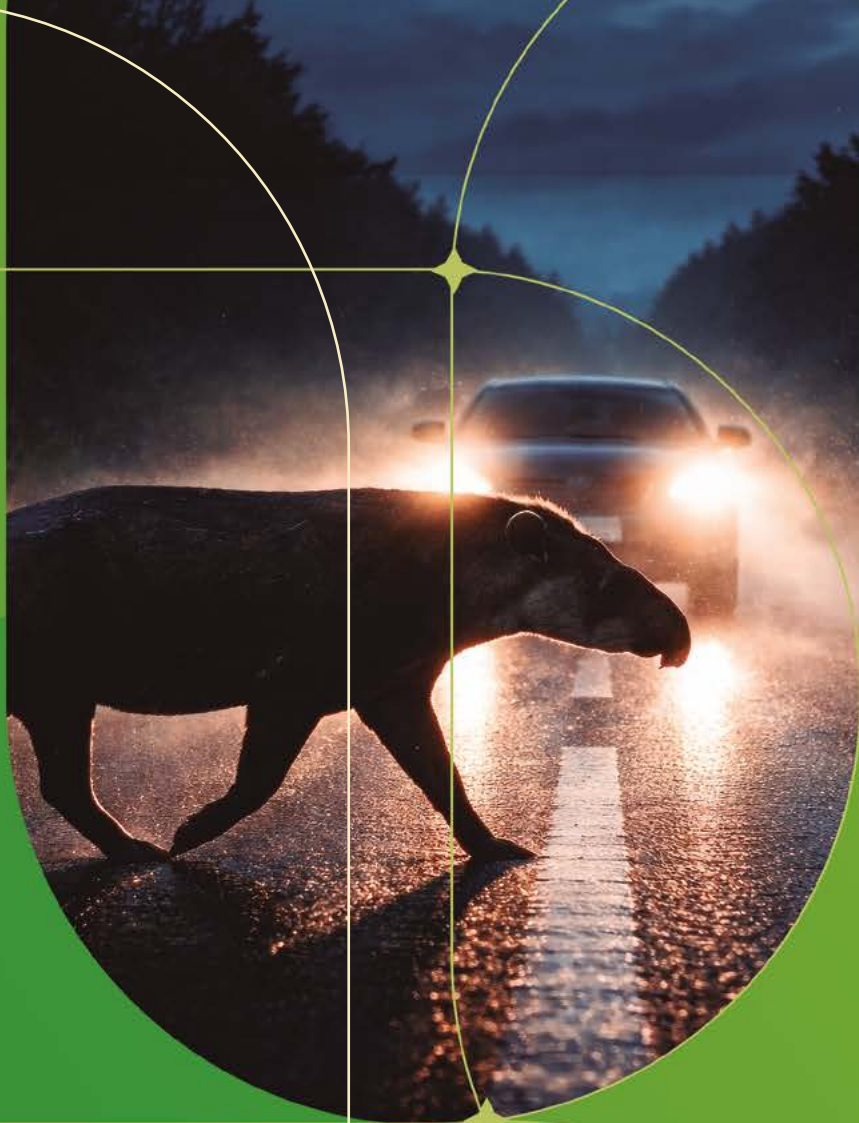




GUIA

PARACOBERTURA JORNALÍSTICA

**COLISÕES VEICULARES
COM FAUNA EM RODOVIAS**



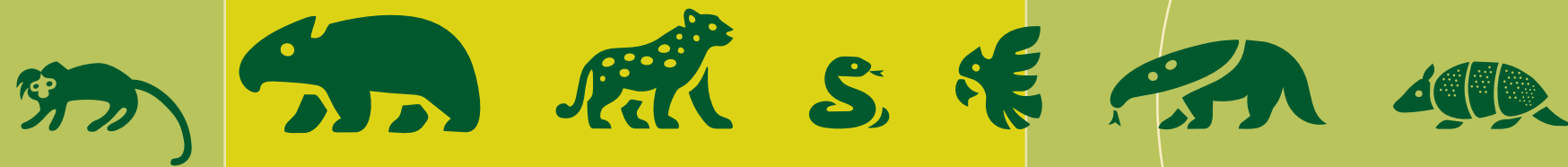
EXPEDIENTE:

Redação: Raquel Alves e Brunna Brondani

Revisão: Paula Piccin, Vagner Reis, Patrícia Medici

Diagramação: Studio Cor

GUIA PARA COBERTURA JORNALÍSTICA DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA EM RODOVIAS



SU- MÁ- RIO

1 CONDUTAS GERAIS

- 1.1 PERCEÇÃO PARA ALÉM DO FATO
- 1.2 PAPEL DA IMPRENSA NA COBERTURA DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA
- 1.3 APURAÇÃO DE DADOS E FONTES QUALIFICADAS
- 1.4 RESPONSABILIZAÇÃO DOS ENVOLVIDOS
- 1.5 USO DE TERMOS
- 1.6 USO DE IMAGENS
- 1.7 JORNALISMO DE SOLUÇÕES
- 1.8 QUATRO REGRAS DE OURO

2 DADOS DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA

3 LEGISLAÇÃO E DIREITOS DOS USUÁRIOS DAS VIAS

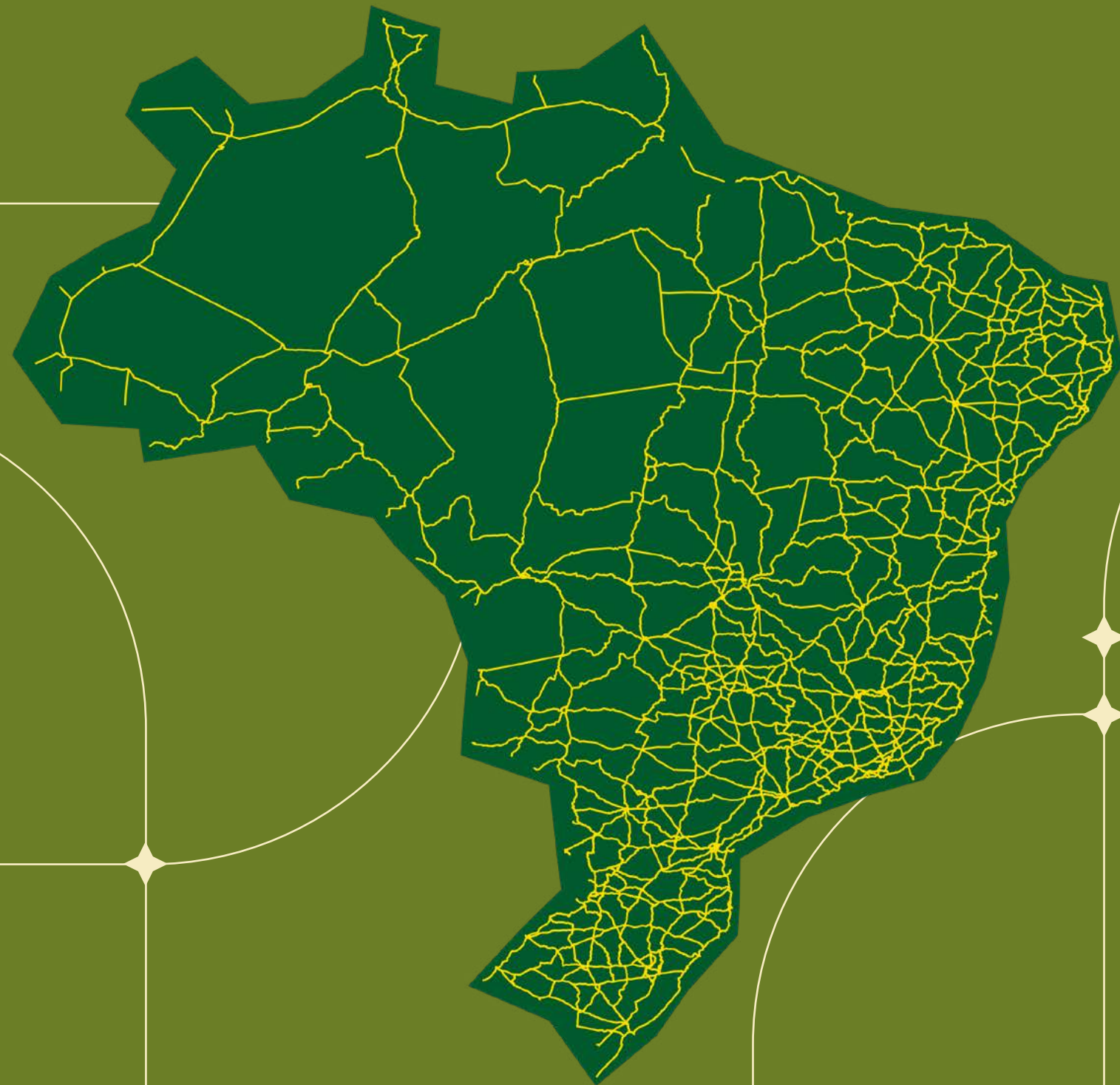
4 O QUE FAZER EM CASOS DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA

5 MEDIDAS MITIGATÓRIAS

6 PROJETOS/INICIATIVAS ATUANDO

7 LISTA DE FONTES

8 MATERIAIS DE APOIO



INTRODUÇÃO

Ao leitor,

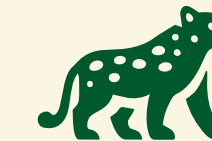
O tema das colisões entre veículos e fauna é um problema crônico amplamente conhecido no Brasil, particularmente em alguns estados, como o Mato Grosso do Sul. A grande questão por trás desse tema é que ele pode e deve ser evitado.

O Brasil tem a quarta maior malha rodoviária do mundo, e esses empreendimentos fazem parte do desenvolvimento do país. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes, cerca de 65% das cargas são transportadas pelas rodovias e, além disso, 95% da população utiliza essas vias para se locomover.

Estudo publicado na revista Diversity em 2022, com base em 62 artigos científicos e relatórios de monitoramento, estimou que cerca de **9 milhões de mamíferos** de médio e grande porte morrem anualmente nas rodovias brasileiras por colisões com veículos. Somente nas rodovias federais, que correspondem a 5% de toda a malha rodoviária do país, foram registradas **1.286 perdas de vidas humanas** entre janeiro de 2019 e março de 2025, decorrentes de colisões com fauna.

Já existem ao nosso dispor medidas eficazes para mitigar essa situação que ameaça a biodiversidade e as vidas humanas. Além disso, em algumas regiões, os gestores desses empreendimentos entenderam e assumiram seu papel na implementação de medidas mitigatórias, assim como os usuários, que compreenderam seu direito de exigir vias seguras para todos.

Como se percebe na leitura deste guia, colisões entre veículos e fauna são um problema multifatorial que envolve diferentes atores e setores de nossa sociedade, sendo, por isso, um assunto complexo. Há 12 anos, a INCAB - Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira, projeto do IPÊ - Instituto de Pesquisas Ecológicas, trabalha para mudar esse cenário. Ao longo dos anos de atuação, pudemos perceber as particularidades e os diferentes stakeholders envolvidos neste tema complexo. **Assim, desenvolvemos esse guia especificamente para a imprensa, com o objetivo de auxiliar a comunicação com a sociedade sobre as colisões veiculares com fauna para que as diferentes facetas desse tema possam ser compreendidas** e a informação de interesse público sobre o direito dos usuários a rodovias seguras seja transmitida.



1. CONDUTAS GERAIS

As colisões veiculares com animais silvestres são um tema recorrente na mídia brasileira e sul-mato-grossense, sobretudo por envolverem a segurança viária e a vida dos usuários. Porém, é preciso considerar que, em todos os casos, há responsabilidades compartilhadas e impactos diversos sobre pessoas e fauna e desdobramentos que decorrem de uma matéria ou notícia sobre uma ocorrência.

Dessa forma, reunimos neste capítulo condutas que sugerimos aos veículos de imprensa na cobertura dessa questão sensível, para que se compreenda a complexidade desse problema multifatorial, que ameaça a biodiversidade brasileira e a segurança humana.

1.1 PERCEPÇÃO PARA ALÉM DO FATO

Colisão veicular com fauna é um problema multifatorial que vai muito além do factual. Geralmente, a cobertura midiática em casos de colisão apenas relata o local do acidente,

horário e os danos - perdas materiais ou humanas. Por trás disso, entretanto, há uma tragédia anunciada, com soluções factíveis, mas que muitas vezes esbarram na falta de ação dos gestores dos empreendimentos rodoviários e de políticas públicas bem estruturadas. **Apenas no Mato Grosso do Sul, por exemplo, um dos estados campeões em colisões veiculares com fauna, há cerca de 5 projetos de conservação ambiental que buscam propor e implementar ações de mitigação em conjunto com esses órgãos** [\[Confira a timeline desses esforços\]](#).

Por isso, é fundamental que a cobertura não se limite a noticiar apenas se houve uma vítima fatal, se o animal morreu ou não, se houve danos materiais etc. Essas são consequências de um problema maior: a falta de efetividade dos órgãos gestores em mitigar colisões com fauna, que ameaçam a vida humana e promovem a perda de biodiversidade. Uma colisão veicular com fauna é uma questão de segurança pública e de conservação da biodiversidade (ambos previstos em lei como abordaremos no CAPÍTULO 3).

1.2 PAPEL DA IMPRENSA NA COBERTURA DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA

Estudo publicado na revista Diversity em 2022, com base em 62 artigos científicos e relatórios de monitoramento, estimou que cerca de 9 milhões de mamíferos de médio e grande porte morrem anualmente nas rodovias brasileiras por colisões com veículos. Esse número representa uma ameaça à biodiversidade e à segurança humana. Teremos um capítulo dedicado apenas aos dados disponíveis sobre colisões veiculares, mas adiantamos que, no Mato Grosso do Sul (MS), 100 antas são mortas, em média, anualmente nas rodovias do estado - o que representa ao menos 100 pessoas envolvidas em acidentes graves. Um monitoramento de longo prazo no MS detectou que 49 pessoas morreram em colisões veiculares com antas entre 2013 e 2026. A imprensa possui o papel social de denúncia e de disseminar informações de interesse público; afinal, trafegar em rodovias seguras é um direito garantido por lei (art. 14 e art. 22 do Código de Defesa do Consumidor).

Mas o debate sobre colisões veiculares com fauna precisa ser aprofundado.

Responsabilidades são compartilhadas

Um dos grandes problemas na abordagem deste tema é que, quando ocorre uma colisão veicular com fauna, assume-se que os usuários das vias são os responsáveis por evitar a colisão. Mas há um limite ao que é possível fazer como usuário: respeitar o limite de velocidade e as placas de sinalização, além de ficar atento. Embora sejam importantes, tais ações não impedem a entrada repentina de um animal na pista. Apesar disso, a ciência comprova que é possível mitigar essas colisões em até 80% ao adotar medidas adequadas que vão além das ações dos motoristas que trafegam nas estradas.

Outro fator importante é o entendimento da importância de um animal no contexto da biodiversidade. Perder milhares de animais por ano em atropelamentos e colisões que podem ser evitados é uma enorme tragédia, sobretudo



em um momento de crise da biodiversidade e da crise climática mundial. A fauna desempenha um papel fundamental nos serviços ecossistêmicos das florestas e de outros habitats naturais. Uma floresta em pé, mas sem a fauna, é uma “floresta vazia” que não desempenha seus serviços em todo seu potencial.

Com relação à vida humana envolvida, é importante ter em mente que as vítimas e suas famílias, muitas vezes, não têm acesso às informações sobre seus direitos em relação a essas colisões, mesmo quando esses acidentes são fatais. Cabe aqui entender o “pós-acidente” – como estão essas famílias após uma tragédia como essa e como está o local do acidente após um mês ou um ano do ocorrido – algo mudou ou a situação de risco continua a mesma? Isso pode evitar que essas colisões continuem se repetindo. É necessário entender que este não é um problema pontual, mas recorrente, e que tem solução e responsáveis legais.

1.3 APURAÇÃO DE DADOS E FONTES QUALIFICADAS

Quando se trata de colisão veicular com fauna, pode-se buscar dados em artigos e levantamentos científicos, mas também é possível obter informações junto aos órgãos licenciadores e fiscalizadores dos empreendimentos rodoviários (IBAMA, para rodovias federais, e órgãos do meio ambiente para rodovias estaduais - no caso do Mato Grosso do Sul, temos o IMASUL - Instituto de Meio Ambiente do Mato Grosso do Sul, por exemplo). Além disso, é possível coletar informações junto aos órgãos gestores da rodovia (DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, para rodovias federais públicas e concessionárias, e AGESUL – Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos, no caso do MS, para rodovias estaduais).

Inúmeros pesquisadores e instituições de conservação da natureza estão olhando para as rodovias e para o problema crônico das colisões (ao final deste guia, você encontra uma lista

de profissionais). Mesmo com o ritmo acelerado das redações, é importante não limitar a matéria apenas às fontes oficiais, pois algumas recusam-se a reconhecer a dimensão do problema. No Mato Grosso do Sul, por exemplo, uma fonte oficial relatou a um jornal local que colisões veiculares com fauna são “conflito bom”, pois demonstram que o estado é “rico em biodiversidade”, passando uma falsa impressão positiva. Vale salientar que é importante que as notícias se fundamentem em estudos técnicos e pesquisas que refutem ou confirmem o que as fontes dizem sobre este tema.

Para uma apuração que contemple uma visão holística sobre o assunto, o ideal é buscar informações junto a pesquisadores, órgãos gestores, licenciadores e fiscalizadores. Não menos importante, é recomendável buscar informações junto às pessoas envolvidas na colisão. Um empreendimento rodoviário precisa atender alguns critérios para operação, alguns desses critérios envolvem adequações ambientais – sejam para mitigar uma ameaça ou para compensação ambiental. Por isso, é importante acionar os órgãos

licenciadores e fiscalizadores, para entender a dinâmica de operação do empreendimento.

1.4 RESPONSABILIZAÇÃO DOS ENVOLVIDOS

Ao falar sobre colisões entre veículos e fauna, é preciso abordar a transversalidade da situação. Reduzir a responsabilização ao motorista ou ao animal é minimizar uma situação multifatorial.

Com certeza, o usuário da via deve seguir as leis de trânsito, respeitar os limites de velocidade e observar a sinalização da rodovia. Entretanto, mesmo seguindo todas as leis, um animal pode entrar subitamente na via, pois não sabe que ali há uma travessia perigosa. Sendo assim, a quem cabe a responsabilidade nesse caso?

A resposta é: os gestores dessas vias. A forma mais eficaz de reduzir o número de colisões entre veículos e fauna é barrar o acesso dos animais à rodovia, direcionando-os para travessias seguras. A ampla produção científica

sobre o tema comprova que passagens de fauna associadas ao cercamento adequado da via podem reduzir as colisões em até 80%. Este tipo de infraestrutura só pode ser implementado pelos gestores das vias. Além disso, a legislação atribui aos gestores dos empreendimentos a responsabilidade por vias seguras (saiba mais no CAPÍTULO 3).

1.5 USO DE TERMOS

Atropelamento ou colisão veicular?

Podemos nunca ter refletido sobre a diferença nesses termos, mas cada um deles atribui uma carga de responsabilização diferente que, por mais inconsciente que seja, pode moldar a forma como o público compreende uma colisão veicular com fauna.

O termo “atropelamento” atribui a responsabilidade pela situação ao motorista, ao mesmo tempo em que coloca o animal como vítima. Já o termo “**colisão veicular com fauna**”





atribui pesos iguais já que motorista e animal são vítimas de uma problemática maior.

Alguns exemplos para ilustrar a diferença: **“Com carro da prefeitura de Bataguassu, motorista atropela anta em rodovia”** - a anta é colocada como vítima e o motorista como responsável.

“Anta que causou acidente com músico de Vilhena morreu no local da colisão; cantor está na UTI em Cáceres” – anta é retratada como a culpada.

“Excesso de velocidade à noite pode ser fatal em colisão com anta na pista. Chapadão do Sul tem animais de grande porte nas rodovias” – retratar apenas a velocidade como fator crucial na colisão veicular com fauna é atribuir a responsabilidade ao motorista e limitar a dimensão do problema. Sim, a velocidade pode gerar uma colisão mais grave e diminuir o tempo de resposta do motorista para desviar do animal, entretanto, mesmo que o motorista esteja abaixo

ou no limite de velocidade, uma colisão ainda pode acontecer.

“Capivara é atropelada devido à falta de iluminação e à desatenção do motorista” - reduzir a causa da colisão à desatenção do motorista é remover do gestor a responsabilidade de solucionar, de forma efetiva, o problema. Com certeza, o motorista deve estar atento na direção, mas como ressaltado anteriormente, ainda assim um animal pode cruzar a via e um acidente pode ocorrer.

1.6 USO DE IMAGENS

Imagens de colisões veiculares com fauna são fortes, mas aqui fica o alerta para evitar imagens de animais dilacerados ou de pessoas vitimizadas. Este tipo de imagem pode naturalizar a gravidade do problema caso seja repetido de forma constante. Além disso, pode ser um conteúdo sensível para alguns consumidores da informação.

Estudos apontam que a exposição constante a imagens violentas pode causar trauma e sofrimento psíquico, além de dessensibilizar o público. Demonstrar a seriedade e os danos causados pelas colisões entre veículos e fauna é importante, mas vale refletir sobre o quão violentas são as imagens, para que a informação não caia no sensacionalismo.

1.7 JORNALISMO DE SOLUÇÕES

Apenas apontar os dados e a gravidade do problema das colisões veiculares com fauna não é uma ação eficiente. Em longo prazo, isso tende a normalizar a situação. Por isso, é importante também demonstrar as soluções para o problema.

A colisão veicular com fauna pode ser evitada por meio de medidas mitigatórias cientificamente testadas e comprovadas. Algumas medidas são mais eficazes do que outras, mas é muito importante destacar que o problema não é um





infeliz acidente em que não há nada a ser feito. O Jornalismo de Soluções entra como uma excelente ferramenta para apresentar os caminhos a seguir rumo a mudanças positivas na segurança pública e na perda de espécies. Segundo a Rede de Jornalismo de Soluções, esse tipo de jornalismo “é a cobertura rigorosa baseada nas evidências das respostas a problemas sociais”. O enfoque não são as intenções, mas sim o que já está sendo realizado para melhorar a situação e os resultados, mesmo que iniciais.

“Jornalismo de Soluções investiga e explica, de forma crítica e clara, como as pessoas tentam resolver problemas amplamente compartilhados. Enquanto os jornalistas normalmente definem a notícia como ‘o que deu errado’, o jornalismo de soluções busca ampliar essa definição: as respostas aos problemas também têm valor-notícia. Ao adicionar uma rigorosa cobertura de soluções, jornalistas podem contar uma história completa” - Rede de Jornalismo de Soluções, em Rede de Jornalistas Internacionais.

1.8 QUATRO REGRAS DE OURO:

1. Informação é chave

Desconhecer o cenário das colisões veiculares com fauna na região pode prejudicar a qualidade da informação e o caráter de denúncia do jornalismo. Entender como os gestores e usuários das rodovias se relacionam com a temática é essencial para compreender particularidades do tema. Por exemplo, no Mato Grosso do Sul, os usuários não sabem que têm o direito de recorrer legalmente em casos de colisão veicular com fauna. Além disso, os gestores estão mal preparados para responder a esse assunto e não agem de acordo com a urgência da situação. Um exemplo disso é a frase citada anteriormente por um representante de órgão oficial.

2. Responsabilização dos envolvidos

O animal e o motorista não são os principais responsáveis pela colisão; há limites ao que ambos podem fazer para evitá-la. Ressaltamos que isso não isenta o motorista de cumprir as leis e a sinalização da via.

Para a aprovação de uma rodovia, é preciso que o órgão gestor siga diversos passos. Entre eles, está o Plano Básico Ambiental (PBA). Um PBA é um documento que determina as medidas mitigatórias e compensatórias que o empreendimento adotará para minimizar os impactos ambientais da construção e da operação de uma rodovia. Desde o processo de licenciamento, cabe ao gestor garantir a mitigação dos impactos ambientais – entre eles, a colisão veicular com fauna.

3. Apresentação de soluções

Colisão veicular com fauna é um problema solucionável. Há um amplo corpo de dados científicos que apresentam e comprovam os meios de reduzir a ocorrência dos eventos.

A forma mais eficaz para reduzir o número de colisões, segundo estudos, é a implementação de passagens para fauna, associadas ao cercamento adequado da via. O cercamento

adequado impede o acesso do animal à via e o direciona para passagens inferiores ou superiores, ou seja, para uma travessia segura.

4. Oriente os usuários das vias

Rodovias seguras são um direito previsto no Código de Defesa do Consumidor e na Constituição Federal. Desta forma, os usuários das rodovias, em caso de colisão veicular com fauna, podem recorrer judicialmente. Além disso, em 2024, o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) definiu que os gestores de empreendimentos rodoviários podem ser responsabilizados a arcar com indenizações em casos de colisão com animais domésticos. Infelizmente, a medida ainda não inclui animais silvestres, mas é um passo importante.

2.DADOS DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA

Segundo estudo desenvolvido por pesquisadores da Universidade Federal do ABC, do Instituto Nacional da Mata Atlântica, da Universidade de São Paulo, da Universidade Federal de Lavras e do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, estimou-se que cerca de 9 milhões de mamíferos de médio e grande porte morrem anualmente nas rodovias brasileiras por colisões com veículos. O estudo foi publicado na revista Diversity, em 2022. [\(clique aqui\)](#)

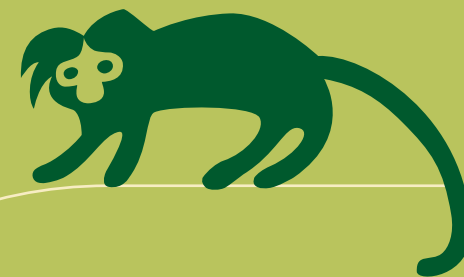
No estado de São Paulo, segundo estudo publicado na revista Heliyon, estima-se que aproximadamente 40 mil mamíferos de médio e grande porte são atropelados anualmente. [\(clique aqui\)](#)

No Mato Grosso do Sul, nas rodovias monitoradas pelo Projeto Bandeiras e Rodovias do Instituto de Conservação de Animais Silvestres (ICAS) entre 2017 e 2019, estima-se que entre 12 e 15 mil animais silvestres morreram em colisões com veículos. Cerca de 40% desses registros correspondiam a animais de médio e grande porte. [\(clique aqui\)](#)

Durante sete anos (2013-2020), a Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira (INCAB-IPÊ) realizou o monitoramento de 34 rodovias federais e estaduais em Mato Grosso do Sul. Nesse período, foram registradas 700 carcaças de antas, cerca de 100 antas atropeladas por ano. [\(clique aqui\)](#)

O perfil das antas: 120 fêmeas, 209 machos e, para 371 carcaças, não foi possível identificar o sexo pelo estágio de decomposição. Foram registradas 284 carcaças de antas adultas, 109 sub-adultas, 36 filhotes/juvenis, 3 fetos (fêmeas prenhes) e 268 carcaças de idade não determinada.

Durante o estudo sistemático da INCAB-IPÊ, foram detectadas 49 mortes humanas por colisões veiculares com anta no MS. [\(clique aqui\)](#)



A partir dos dados abertos da Polícia Rodoviária Federal, referentes ao período de janeiro de 2019 a março de 2025, foram registrados 16.440 acidentes envolvendo colisões de veículos com animais de grande porte, o que o coloca na 12ª posição entre as causas de acidentes no cenário geral e pode atingir a 5ª posição no ranking de acidentes, dependendo da localidade e da rodovia. Vale destacar que a PRF coleta dados apenas de animais de grande porte que causam danos materiais ou a vidas humanas. Dos 16.440 acidentes, 1.315 resultaram em vítimas humanas fatais e 11.179 com ferimentos graves e os demais com ferimentos leves e danos no veículo. Na maioria dos casos, o animal veio a óbito.

Vale ressaltar que esses números podem não representar a totalidade das mortes, já que o animal atropelado pode se deslocar e vir a óbito fora da rodovia. Além disso, existem casos em que as carcaças são removidas da rodovia pelas equipes de manutenção, predadas por animais ou levadas para consumo humano.

A coleta de dados sobre colisões veiculares com fauna também pode esbarrar na falta de instrumentalização dos profissionais que percorrem esses empreendimentos e catalogam essas informações. Em alguns casos, não é possível ter certeza da espécie atropelada, por exemplo, pois o profissional não recebeu capacitação para identificar determinados animais

No estado de São Paulo, a Polícia Militar Rodoviária relatou cerca de 2.611 colisões veiculares com animais por ano; 18,5% delas resultaram em ferimentos ou mortes humanas. O custo total anual para a sociedade foi estimado em mais de R\$56,5 milhões. [\(clique aqui\)](#)

Artigo “Preventing wildlife roadkill can offset mitigation investments in short-medium term”, registrou mais de 10.000 colisões veiculares com fauna em três anos de monitoramento sistemático em 1.158 km de rodovias no Mato Grosso do Sul. Cerca de 40% dessas colisões envolviam animais de grande porte que podem gerar danos materiais, como a anta brasileira e o tamanduá-bandeira – ambas espécies listadas como vulneráveis à extinção. A média de danos materiais em colisões veiculares é de US\$ 885–1575 (equivalente a R\$ 4.796,7 – 8.536,5) por colisão. A implementação de medidas efetivas de mitigação ao longo de toda a rodovia se paga em 16 a 40 anos. A implementação apenas nas zonas críticas (hotspots) se paga em 9 a 25 anos. Se cruzarmos essas informações com os dados de colisões veiculares com antas no Mato Grosso do Sul (INCAB-IPÊ), temos um gasto de R\$ 479.670 a R\$ 853.650 (100 antas atropeladas anualmente, ou seja, ao menos 100 carros envolvidos – sabe-se que a colisão pode afetar outros carros trafegando na área ao mesmo tempo).

A malha rodoviária brasileira é o principal meio de transporte de mercadorias no país. O Brasil é o quarto país com a maior malha rodoviária do mundo — são 1.720.700 quilômetros de estradas e rodovias — ficando atrás apenas dos Estados Unidos, da China e da Índia. O transporte rodoviário é responsável pelo deslocamento de 65% das mercadorias e de 95% dos passageiros no país, ou seja, é um meio de transporte vital para os brasileiros (dados da 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, divulgada pela Confederação Nacional do Transporte).



3. LEGISLAÇÃO E DIREITOS DOS USUÁRIOS DAS VIAS

Manter as rodovias seguras é um direito de todos! Diversos instrumentos legais atribuem a responsabilidade em promover vias seguras aos gestores dos empreendimentos. O Brasil é signatário de três Convenções que visam garantir a proteção de espécies ameaçadas de extinção: Convenção para a Proteção da Flora, da Fauna e das Belezas Cênicas Naturais dos Países da América; Convenção de Washington sobre o Comércio Internacional das Espécies da Flora e da Fauna Selvagens em Perigo de Extinção (CITES), e Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB).

Além disso, a legislação brasileira prevê a proteção à fauna por meio das seguintes leis:

Constituição Federal de 1988 - Capítulo VI

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais à crueldade.

Lei de Proteção à Fauna - Lei nº 5.197

Art. 1º. Os animais de quaisquer espécies, em qualquer fase do seu desenvolvimento e que vivem naturalmente fora do cativeiro, constituindo a fauna silvestre, bem como seus ninhos, abrigos e criadouros naturais são propriedades do Estado, sendo proibida a sua utilização, perseguição, destruição, caça ou apanha.

**Portaria nº 444 e nº 445 de 2014 do
Ministério do Meio Ambiente**

Legislação que protege espécies ameaçadas de extinção.

Art. 2º As espécies constantes da Lista, conforme Anexo I, classificadas nas categorias Extintas na Natureza (EW), Criticamente em Perigo (CR), Em Perigo (EN) e Vulnerável (VU) ficam protegidas de modo integral, incluindo, entre outras medidas, a proibição de captura, transporte, armazenamento, guarda, manejo, beneficiamento e comercialização.

§ 1º A captura, transporte, armazenamento, guarda e manejo de exemplares das espécies de que trata o caput somente poderá ser permitida para fins de pesquisa ou para a conservação da espécie, mediante autorização do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes.

Lei nº 8.078 - Código do Consumidor

Trecho utilizado pelos usuários para solicitar indenização devido a danos causados pela colisão com animais:

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

- I - o modo de seu fornecimento;
- II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;
- III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

- I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;
- II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.





4. O QUE FAZER EM CASO DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA

1. Caso o animal ainda esteja na via, ligue o pisca-alerta para sinalizar aos outros motoristas.
2. Não se aproxime do animal. Em momentos como esses, os animais silvestres se encontram em estado de estresse e podem atacar ao se sentirem ameaçados. Além disso, a aproximação humana pode estressar o animal a ponto de ele se machucar ainda mais. Caso o animal esteja morto, não encoste nele, pois há risco de transmissão de doenças.
3. Ligue imediatamente para o órgão competente, como a Polícia Militar Ambiental (PMA), Polícia Rodoviária Federal (PRF), empresa concessionária responsável pela rodovia ou Corpo de Bombeiros. Essas organizações possuem equipes capacitadas para o manejo desses animais.
4. Em hipótese alguma leve o animal para casa ou para outro lugar; isso configura crime ambiental. Além disso, o manejo do animal sem o devido equipamento e capacitação pode colocar em risco as pessoas envolvidas e o animal em si.
5. Se você se envolveu em colisão veicular com fauna, recomenda-se entrar em contato com a seguradora, o Ministério Público ou um advogado para buscar ressarcimento dos danos. Lembre-se dos seus direitos.

CONTATOS

Polícia Militar
190 (Emergências e Acidentes Ambientais)

Polícia Militar Ambiental MS
(67) 9-9894-5013

Polícia Rodoviária Federal
191

Bombeiros
193



5. MEDIDAS MITIGATÓRIAS

Quando se trata de mitigar colisões veiculares com fauna, há dois tipos de ações, ambas com o intuito de influenciar o comportamento - seja o do USUÁRIO da rodovia ou o do ANIMAL. Porém, estudos científicos comprovam que influenciar o comportamento do animal é mais eficaz para reduzir o número de colisões.

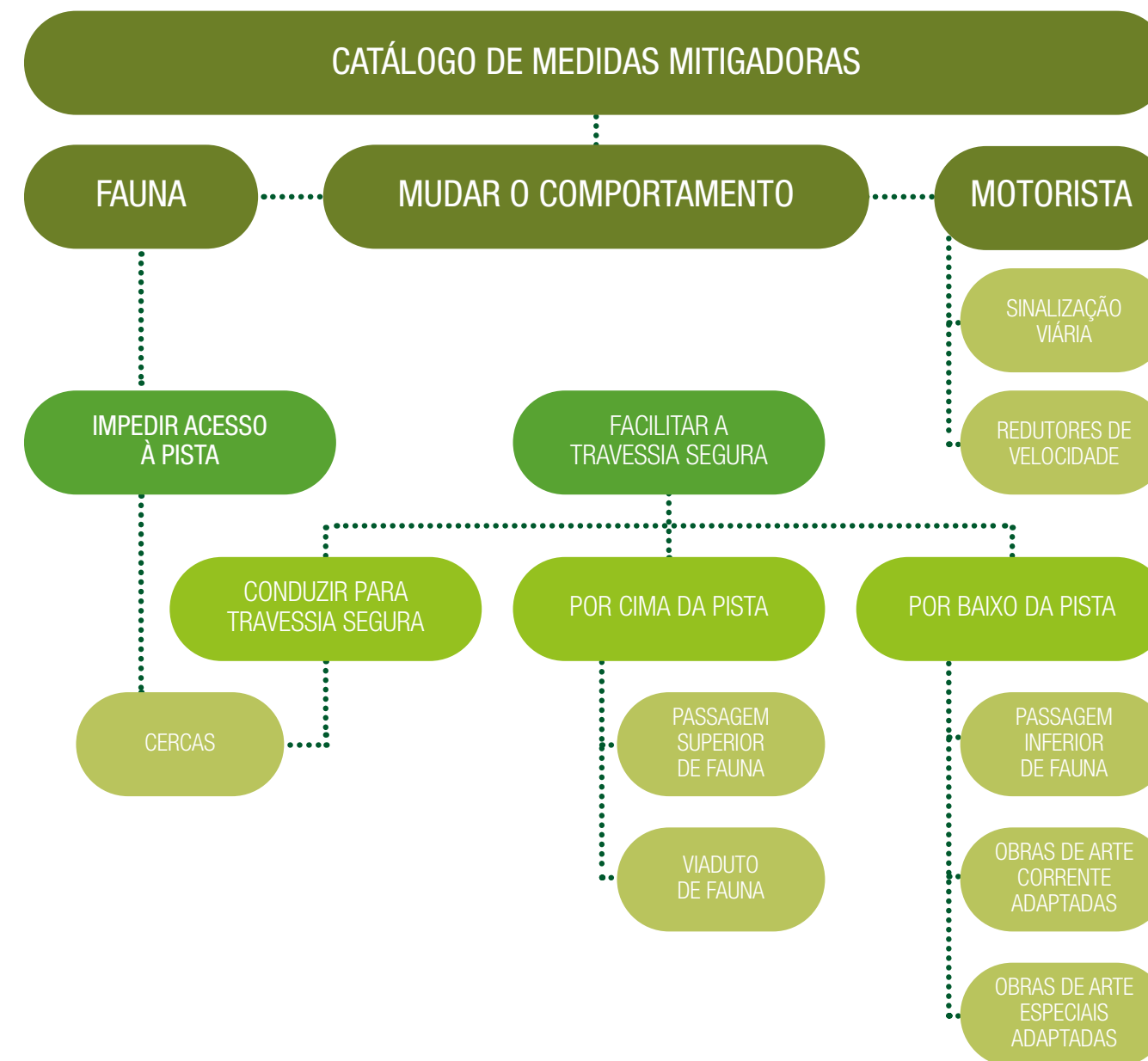
Ações para influenciar o comportamento do usuário

- Placas de sinalização
- Redutores físicos e eletrônicos de velocidade

Ações para influenciar o comportamento do animal

- Passagens de Fauna Inferiores
- Passagens de Fauna Superiores
- Adaptação de drenos fluvio-pluviais para a passagem de fauna
- Cercamento da via, ao longo das passagens de fauna

A associação entre passagens de fauna e o cercamento pode reduzir as colisões com fauna em até 80%.



Fonte: Manual de Orientações Técnicas para Mitigação de Colisões Veiculares com Fauna Silvestre nas Rodovias Estaduais do Mato Grosso do Sul



6. PROJETOS/INICIATIVAS ATUANDO

Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira (INCAB-IPÊ)

Facebook: [>> acesse aqui](#)

Instagram: [>> acesse aqui](#)

YouTube: [>> acesse aqui](#)

Projeto Bandeiras e Rodovias

Facebook: [>> acesse aqui](#)

Instagram: [>> acesse aqui](#)

Site: [>> acesse aqui](#)

Projeto Reconecta

Site: [>> acesse aqui](#)

Observatório Rodovias Seguras para Todos

Site: [>> acesse aqui](#)

REET Brasil

Facebook: [>> acesse aqui](#)

Instagram: [>> acesse aqui](#)

YouTube: [>> acesse aqui](#)

Site: [>> acesse aqui](#)

Bonito Não Atropela

[>> acesse aqui](#)

7. LISTA DE FONTES

Arnaud Desbiez – Presidente, Instituto de Conservação de Animais Silvestres (ICAS)

Fernanda Abra – Especialista em Ecologia de Estradas, ViaFAUNA

Secretaria Executiva – Observatório Rodovias Seguras para Todos

Patrícia Medici – Coordenadora, Iniciativa Nacional para a Conservação da Anta Brasileira (INCAB), Instituto de Pesquisas Ecológicas (IPÊ)

Vagner Reis – Presidente, Rede Brasileira de Especialistas em Ecologia de Transportes (REET)

8. MATERIAIS DE APOIO

VIDAS EM RISCO – minissérie documental sobre colisões veiculares com fauna no Mato Grosso do Sul.

[> clique aqui](#)

INFOGRÁFICO COLISÕES VEICULARES COM FAUNA SILVESTRE NO MATO GROSSO DO SUL

[> clique aqui](#)

ESTRADAS MAIS SEGURAS PARA TODOS: NO CAMINHO PARA REDUZIR AS COLISÕES COM FAUNA – ICAS

[> clique aqui](#)

MANUAL DE ORIENTAÇÕES TÉCNICAS PARA MITIGAÇÃO DE COLISÕES VEICULARES COM FAUNA SILVESTRE NAS RODOVIAS ESTADUAIS DO MATO GROSSO DO SUL

[> clique aqui](#)

REPORTAGEM | O QUE RODOVIAS ESTÃO FAZENDO PARA EVITAR ACIDENTES COM ANIMAIS – ECOA/UOL

[> clique aqui](#)

REPORTAGEM | A RODOVIA QUE MATA MAIS DE 2 MIL ANIMAIS SILVESTRES POR ANO – G1

[> clique aqui](#)

REPORTAGEM | ATROPELAMENTOS PODEM ANTECIPAR EXTINÇÃO DE ESPÉCIES DA FAUNA BRASILEIRA – National Geographic

[> clique aqui](#)

NOTÍCIA | POR MÊS, CERCA DE 200 ANIMAIS SILVESTRES MORREM NA BR-262 VÍTIMAS DE COLISÕES VEICULARES – G1

[> clique aqui](#)

NOTÍCIA | COLISÕES COM ANTAS CAUSARAM 48 MORTES EM RODOVIAS DE MS – Campo Grande News

[> clique aqui](#)

PLANO DE MITIGAÇÃO DA MS-040 E BR-267





www.ipe.org.br