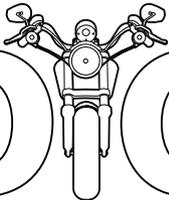


# MOTO CICLISTAS

NA CIDADE DE SÃO PAULO

**FM** Fundación **MAPFRE**





MOTO  
CICLISTAS

NA CIDADE DE SÃO PAULO

DATA  
Setembro de 2019

Autores:  
Em nome da Fundación MAPFRE: Jesús Monclús  
Jorge Ortega

Em nome do IST:  
David Duarte Lima, Ph.D.; Carlos André A. Machado; Alexandre Lima  
Trabalho de campo realizado pelo IST

Diagramação: Paulo Coimbra

- © Textos: Fundación MAPFRE
- © Esta edição:  
2019, Fundación MAPFRE  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

A informação contida neste documento pode ser usada fazendo referência como segue: "Relatório  
Motociclistas na Cidade de São Paulo." © Fundación MAPFRE, 2019

# Sumário

RESUMO EXECUTIVO .....	7
1. INTRODUÇÃO.....	13
2. O PROCESSO DE HABILITAÇÃO E LEGISLAÇÃO SOBRE MOTOCICLETAS .....	16
2.1 PROCESSO DE HABILITAÇÃO .....	16
2.2 LEGISLAÇÃO .....	17
3. ANÁLISE DE DADOS SECUNDÁRIOS.....	21
3.1 SISTEMA DE INFORMAÇÕES DE MORTALIDADE (SIM).....	21
3.2 MORTALIDADE POR ACIDENTES DE MOTOCICLETAS .....	32
3.3 FROTA DE MOTOCICLETAS NO BRASIL.....	39
4. PESQUISA QUANTITATIVA.....	44
5. ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE .....	100
5.1 METODOLOGIA .....	100
5.2 MOTOCICLISTAS .....	101
5.3 ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE COM TÉCNICOS .....	157
5.4 PONTOS DE CONVERGÊNCIA INCIDENTES ENTRE MOTOCICLISTAS E TÉCNICOS .....	207
6. VISITAS TÉCNICAS .....	211
6.1 VISITA TÉCNICA NO DENATRAN.....	212
6.2 VISITA TÉCNICA NA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DETRANS .....	212
6.3 VISITA TÉCNICA NO MINISTÉRIO DA SAÚDE.....	213
6.4 VISITA TÉCNICA AO SIND. DOS MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DO DF .....	214
6.5 CONCLUSÕES.....	214
7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES .....	215
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	226
ANEXOS .....	227



# RESUMO EXECUTIVO

## 1. INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito no Brasil constituem um sério problema de Saúde Pública. Os números do fenômeno são maiúsculos. Nos últimos 30 anos mais de um milhão de brasileiros morreram vítimas de acidentes de trânsito. Anualmente perdem a vida cerca de 40 mil pessoas, um milhão ficam feridas, uma parte considerável com gravidade. O Instituto Brasileiro de Segurança de Trânsito – IST - estima que os custos anuais da tragédia ultrapassam setenta bilhões de reais.

Nesse contexto, os acidentes motociclísticos têm um papel cada vez mais importante. No ano de 2000, houve 2.465 mortes de pessoas em acidentes de motocicletas; em 2017, esse número supera doze mil mortes. Parte do aumento de mortes pode ser explicado pelo crescimento da frota de motocicletas e motonetas, que em 2000 representavam 13% e em 2018 atingiram 27 milhões, representando 27% do total de veículos. Paralelamente, o número de acidentados cresceu assustadoramente. As indenizações por invalidez permanente pagas pelo DPVAT a motociclistas representaram 75% do total, ultrapassando de 246 mil pagamentos.

Este trabalho utilizou dados secundários do sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM) e dados primários. Com os dados do SIM calculou-se evolução, taxas e outras informações para se ter uma visão global da importância da mortalidade por acidentes de motocicletas no Brasil e em São Paulo. Os dados foram baixados diretamente do DATASUS.

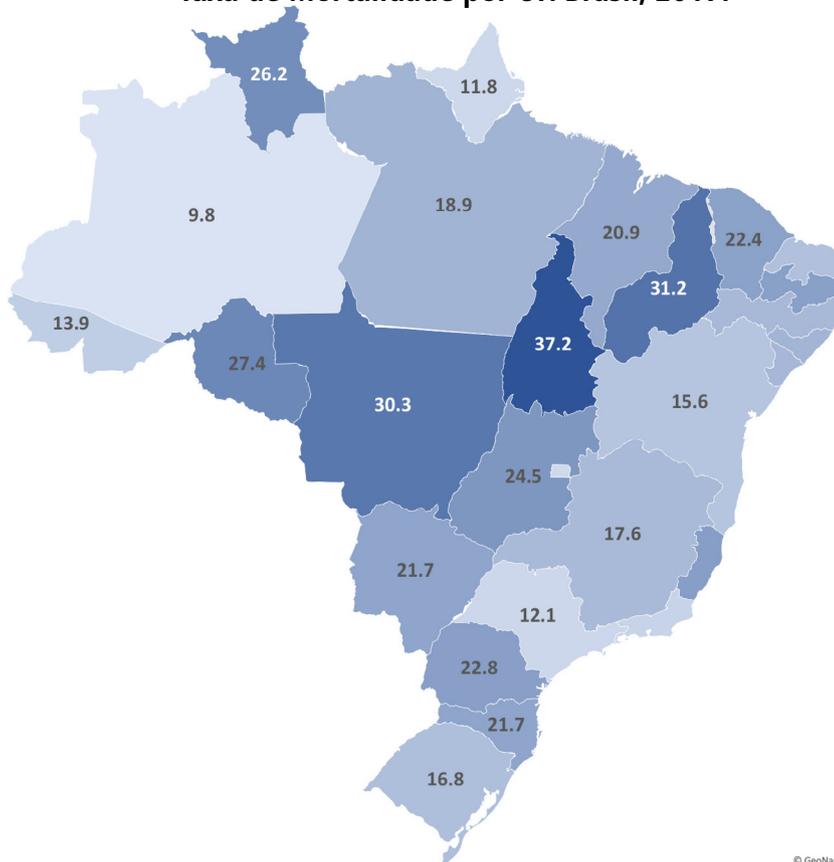
Os dados primários foram obtidos por meio de quatro pesquisas inter-relacionadas, a saber:

- I - Pesquisa quantitativa com 1210 motociclistas entrevistados na cidade de São Paulo;
- II - Entrevistas em profundidade com 40 entrevistados, na cidade de São Paulo;
- III - Entrevistas em profundidade com 10 técnicos de trânsito, com conhecimento sobre o fenômeno;
- IV - Visitas técnicas a órgãos que de alguma maneira se relacionam com o motociclismo.

## 2. OS DADOS DO SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE MORTALIDADE

A mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil é muito desigual. A taxa de mortalidade por 100 mil habitantes varia desde 11,4 (Distrito Federal) até 37,2 (Tocantins). Doze Unidades da Federação têm taxas de mortalidade superiores a 20 por 100 mil habitantes.

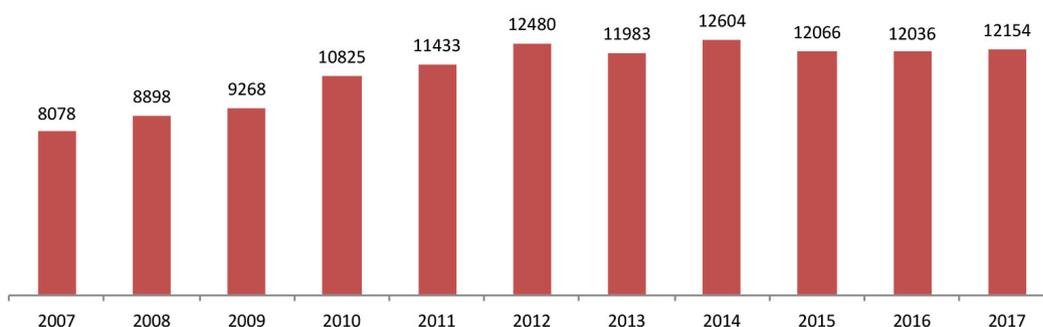
Taxa de Mortalidade por UF. Brasil, 2017.



Powered by Bing  
© GeoNames, HERE, MSFT, Microsoft, Wikipedia

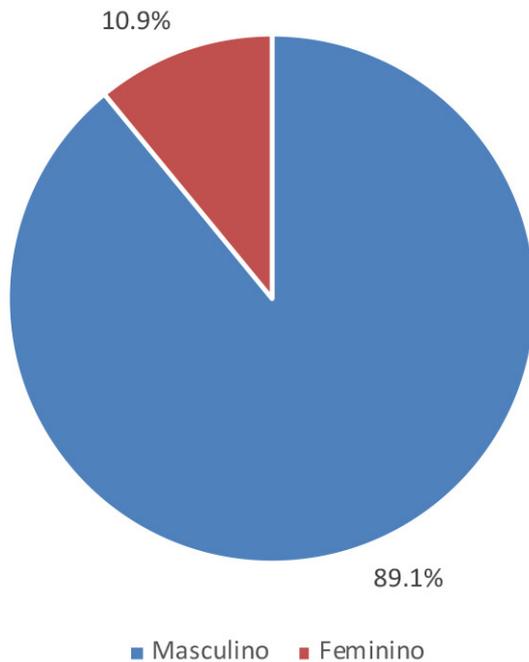
O crescimento da mortalidade entre os motociclistas foi o maior entre os grupos de usuários. No ano de 2000, houve 2.465 mortes de pessoas em acidentes de motocicletas; em 2017, esse número supera doze mil mortes. Em média, há oito mortes de homens para cada óbito de mulher (razão de sexos de 8,17).

Série de Mortes Brasil 10 anos



Fonte: Datasus/SIM, 2007-17

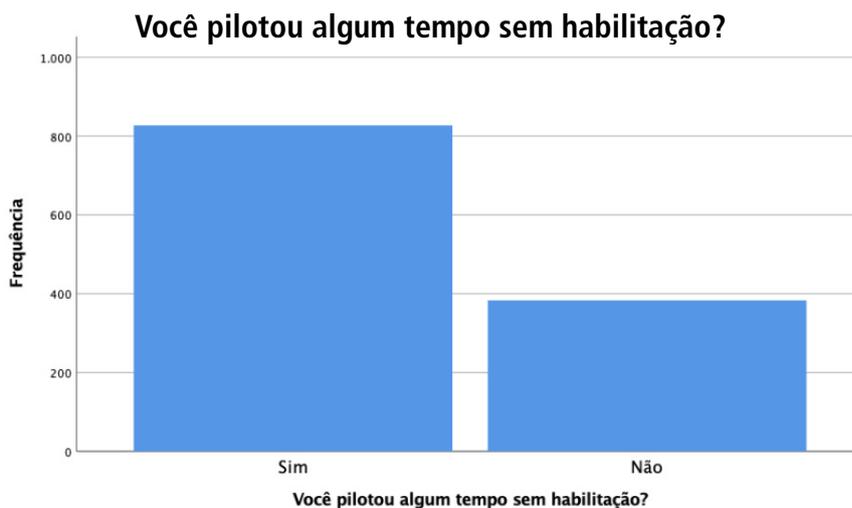
## Mortes de Motociclistas por sexo, Brasil, 2017.



Fonte: Datasus

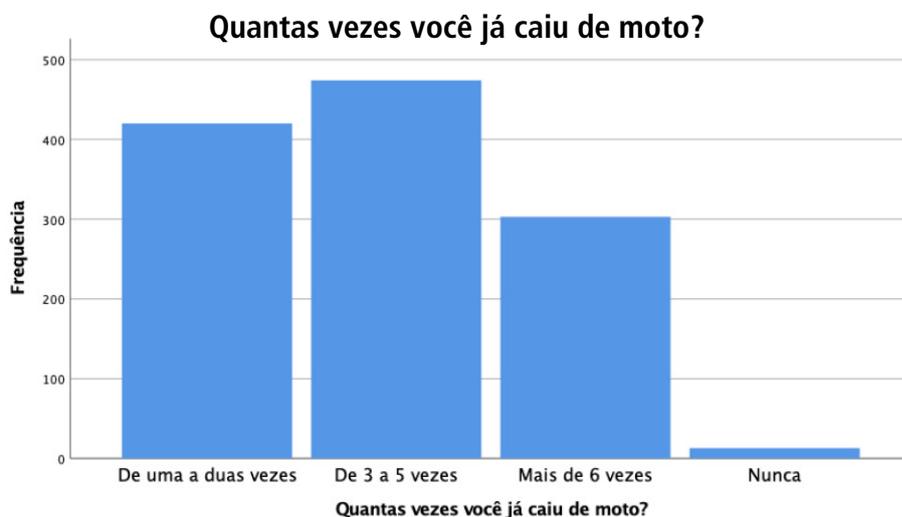
### 3. PESQUISA QUANTITATIVA

A pesquisa quantitativa entrevistou 1210 motociclistas. Os dados mostram uma realidade provavelmente desconhecida para a maior parte dos órgãos públicos. Nada menos de 54% declarou que começou a pilotar motos antes de completar 18 anos, e 68,3% pilotou antes de tirar Carteira Nacional de Habilitação.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Esses jovens, a maioria trabalhadores simples, têm motocicletas pequenas (62% de cilindrada inferior a 250cc) e velhas (72% com idade superior a cinco anos). Uma grande parte deles (88%) já foi multado pelo menos uma vez.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Menos de 8% avaliam a infraestrutura para motos como boa ou muito boa; 35% avalia como ruim ou muito ruim. Impressiona que 99% já caiu de moto pelo menos uma vez e que 97% já se feriu em um acidente de motocicleta.

## 4. PESQUISA QUALITATIVA

### a. Entrevistas em profundidade com motociclistas acidentados

Foram realizadas quarenta entrevistas com motociclistas que já tiveram pelo menos um acidente. Eles consideram o trânsito bastante negativa. Ideias de "caos", "engarrafamento", "estresse" e "perigo" surgem de forma recorrente. A insegurança pública surge, também, como atrelada ao excesso de velocidade. Uma necessidade de pilotagem mais agressiva para fugir de assaltos é apontada por motociclistas que, segundo relatos coletados ao longo das entrevistas, sentem-se bastante ameaçados devido ao alto índice de roubos de motos em São Paulo.

As condições das pistas são muito criticadas pelos participantes desta pesquisa. Qualificadas como "ruins", "péssimas" ou "precárias" pela maior parte dos motociclistas. Os motociclistas observam que nas áreas "nobres" da capital, no centro e nas rodovias as condições das pistas são bem diferentes que as dos bairros mais afastados ou das periferias – estas, consideradas bastante ruins.

Além do mais, vale citar que surgem relações entre multas e a ação da "PM de trânsito" – esta última, como sendo "o terror de São Paulo". Sob fortes críticas e indignação, a percepção sobre a fiscalização é de uma não educativa, mas sim punitiva e arrecadatória. Alguns motociclistas se referem à existência de uma "indústria da multa", face à qual se sentem injustiçados. Ressaltam também que o custo para liberação das motos é alto e "mesmo sem culpa" eles precisam arcar - o que prejudica ainda mais os motociclistas, principalmente os que a utilizam como ferramenta de trabalho.

A maioria dos entrevistados considera que a pressão e a velocidade são praticamente inerentes à atividade dos motoboys e entregadores, em geral. O argumento maior é o de que, quando se é

remunerado por produtividade, quanto maior o número de entregas realizadas, maior é a renda e, para isso, é preciso maior velocidade nos deslocamentos. Um dos participantes afirma que a pressão é tão intensa que alguns motociclistas acabam por utilizar drogas para ficarem mais “espertos” nos deslocamentos.

## **b. Entrevistas em profundidade com técnicos de trânsito**

A formação do condutor é frágil e, mesmo sendo previsto pela lei que, para a concessão da carteira de motociclista, os exames sejam feitos em vias públicas, na prática, em se tratando de habilitação para motos, todos os Detrans o fazem em ambientes controlados. Isto é considerado um grande erro, na medida em que habilita condutores despreparados para em situações reais.

Segundo os técnicos entrevistados, o fator humano figura como uma das principais razões para o contínuo aumento dos acidentes com motocicletas, por diferentes vertentes:

- a) A falta de habilidade de muitos condutores;
- b) A pouca consciência do condutor brasileiro sobre direção defensiva, segurança no trânsito e cidadania;
- c) O desrespeito dos pilotos às leis de trânsito.

## **VISITAS TÉCNICAS**

O objetivo principal das visitas técnicas foi responder à seguinte questão: “Por que há tantos acidentes com motociclistas?” Para respondê-la ouvimos pessoas que têm responsabilidade e autoridade nessa área. Foram feitas cinco visitas técnicas para debater a questão:

- I - Ministério da Infraestrutura – Denatran, Coordenação geral de Segurança viária.
- II - Ministério da Infraestrutura – Denatran, Coordenação geral de Educação.
- III - Associação Nacional dos Detrans – AND.
- IV - Ministério da Saúde – Coordenação Geral de Agravos não Transmissíveis.
- V - Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal.

Há um consenso entre as instituições que o processo de habilitação é muito deficiente. Não há homogeneidade na formação ou nas provas para habilitação de motociclistas. Apesar da edição de algumas resoluções sobre o tema e de incentivo por parte do Denatran, o processo de habilitação fica por conta dos Detrans estaduais, que em geral não cumprem as regras estabelecidas.

Outro empecilho para programas de longo prazo é a descontinuidade administrativa. Como na última eleição para governador houve grandes mudanças, a consequência é que em 2019 houve substituição de 22 entre os 27 diretores. O desafio redução de acidentes com motocicletas conta com pouquíssimos programas.

Os motociclistas acidentados ocupam a maioria dos leitos dos hospitais de atendimento público nas médias e grandes cidades brasileiras. Este dado colocou o Ministério da Saúde em alerta desde 2006, quando passou a monitorar os acidentes de trânsito com atenção especial às motocicletas. O Ministério da Saúde, apesar de seu limitado papel nesse tema, tem tentado por meio de articulações com outros ministérios e instituições chamar a atenção para a gravidade do fenômeno, porém, devido em grande parte às mudanças políticas, pouco se tem conseguido.

O Sindicato de Motociclistas Profissionais lembra que os motociclistas no Brasil têm uma formação muito ruim, o teste para habilitação é caro e não mede a capacidade de pilotar de uma motocicleta. Em grandes cidades o noviço é completamente vulnerável no trânsito.

## **CONCLUSÕES**

A primeira conclusão que aparece é que há uma ausência de políticas públicas para tratar de forma eficaz a situação dos motociclistas no Brasil. Os órgãos de trânsito reconhecem que o problema é grave, mas pouco se fez para encontrar soluções.

Segundo a visão dos motociclistas, grande parte formada de trabalhadores simples que usam a moto para sobreviver, o Estado não cumpre sua função de criar um espaço seguro e prover condições confortáveis de circulação. Vivem com medo dos acidentes, da fiscalização e pressionados para realizar mais e mais entregas, o que exige velocidade, para melhorar o rendimento. A relação deles com os outros condutores e pedestres é muito ruim.

As principais sugestões para melhorar as condições de segurança e tráfego de motociclistas foram:

- a) Abordar a condição cidadã dos condutores de moto;
- b) Conscientizar os motociclistas dos riscos;
- c) Melhorar a formação do futuro condutor de motos;
- d) Formação voltada especificamente para condutores de motocicletas e não para motoristas de uma forma geral, para obtenção da CNH;
- e) Focar no uso dos equipamentos de segurança.

# 1. INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito no Brasil constituem um sério problema de Saúde Pública. Os números são maiúsculos. Nos últimos 30 anos mais de um milhão de brasileiros morreram vítimas de acidentes de trânsito. Anualmente perdem a vida cerca de 40 mil pessoas, um milhão ficam feridas, uma parte considerável com gravidade. O Instituto Brasileiro de Segurança de Trânsito (IST) estima que os custos anuais da tragédia ultrapassam setenta bilhões de reais.

Nesse contexto, os acidentes motociclísticos têm um papel cada vez mais importante. No ano de 2000, houve 2.465 mortes de pessoas em acidentes de motocicletas; em 2017, esse número supera doze mil mortes. Parte do aumento de mortes pode ser explicado pelo crescimento da frota de motocicletas e motonetas, que em 2000 representavam 13% e em 2018 atingiram 27 milhões, representando 27% do total de veículos. Paralelamente, o número de acidentados cresceu assustadoramente. As indenizações por invalidez permanente pagas pelo DPVAT a motociclistas representaram 75% do total, ultrapassando de 246 mil pagamentos.

Sob qualquer parâmetro, a situação é grave. Se comparamos o número de mortos por frota, no Brasil morre-se oito vezes mais que na Espanha por grupo de 10 mil motocicletas. Evidentemente há muitas diferenças nas motos, no uso que se dá a elas, na quilometragem percorrida. Porém, enquanto na Espanha a taxa de mortalidade por 100 mil motocicletas em 2017 foi de 5,67, no Brasil essa taxa atingiu 45. É lícito supor que o despreparo, a negligência, a pressa entre os motoboys, as condições do espaço viário sejam também fatores importantes para essa diferença.

É doloroso constatar que mesmo tendo morrido mais de 150 mil brasileiros morreram em acidentes motociclísticos nos últimos vinte anos, não há políticas públicas consistentes a altura dos desafios. E hoje, os dados evidenciam isso claramente, a principal vítima do trânsito é o motociclista: é o que mais morre, é o que mais se fere.

Este trabalho utilizou dados secundários do sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM) e dados primários. Com os dados do SIM foi feita uma análise geral da mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil, seguida de um estudo sobre a mortalidade considerando motocicletas. Foi abordada a evolução, calculadas as taxas e outras informações para se ter uma visão global da importância da mortalidade por acidentes de motocicletas no Brasil. Os dados foram baixados diretamente do DATASUS.

Os dados primários foram obtidos por meio de quatro pesquisas inter-relacionadas, a saber:

- Pesquisa quantitativa com 1210 motociclistas entrevistados na cidade de São Paulo;
- Entrevistas em profundidade com 40 entrevistados, na cidade de São Paulo;
- Entrevistas em profundidade com 10 técnicos de trânsito, com conhecimento sobre o fenômeno;
- Visitas técnicas a órgãos que de alguma maneira se relacionam com o motociclismo.

A pesquisa quantitativa foi realizada com entrevistadores previamente treinados na aplicação do questionário, o levantamento dos dados ocorreu no mês de junho de 2019. Foram respondidas 52 objetivas tratando de variáveis sócio-demográficas, do uso da motocicleta, hábitos de pilotagem, relação com órgãos de fiscalização e acidentes de trânsito.

As pesquisas qualitativas com motociclistas acidentados e com técnicos de trânsito foram realizadas entre os dias 13 de junho e 5 de julho de 2019. Aos motociclistas foi perguntado sobre as circunstâncias do acidente e sua visão sobre a atividade. Os técnicos discorreram sobre sua percepção do fenômeno, com foco especial nos acidentes motociclísticos.

As visitas técnicas, realizadas na Associação Nacional dos Detrans (AND), Ministério da Infraestrutura (Denatran), Ministério da Saúde e Sindicato dos Motociclistas profissionais do Distrito Federal foram realizadas no mês de julho de 2019.

Os resultados das pesquisas quantitativa e qualitativas são surpreendentes. Dos 1210 motociclistas entrevistados um terço começou a pilotar moto quando tinha idades entre 10 a 15 anos, dois terços pilotaram antes de ter habilitação. Nove em cada dez entrevistados afirmou já ter sido multado. Praticamente todos os entrevistados já tiveram um quase acidente de trânsito. Em relação à queda de moto, quase todos já caíram de moto pelo menos uma vez, sendo mais frequente ter caído de três a cinco vezes. Oito em cada dez motociclistas afirmaram conhecer um colega que faleceu em acidente de moto.

As entrevistas em profundidade (EP) com os motociclistas acidentados e com os técnicos revelaram percepções muito diferentes. Motociclistas sentem que o Estado, de um lado, não cumpre suas obrigações, como manutenção das vias, da sinalização. De outro, usa a fiscalização preocupado em arrecadar, não em melhorar o tráfego. Os técnicos tendem a criticar os motociclistas por seu comportamento agressivo no trânsito.

Nas visitas técnicas realizadas nos órgãos estatais, os gestores disseram conhecer o grave problema dos acidentes de trânsito com motociclistas, mas por uma série de motivos, inclusive descontinuidade da administração pública, reconhecem ter feito pouco para enfrentar os desafios.

Este trabalho envolve seis capítulos. O primeiro, descreve o processo de habilitação com ênfase nos motociclistas. O segundo, analisa dados secundários do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde. É feita uma breve descrição da mortalidade em acidentes de trânsito, com um olhar mais detido nos motociclistas. Nessa parte exploram-se variáveis sócio-demográficas e outros aspectos relacionados às circunstâncias dos óbitos.

Outro capítulo descreve a pesquisa quantitativa em detalhes. Na análise é possível ver muito sobre o

motociclista que circula na cidade de São Paulo, suas preocupações, situação de trabalho e como ele se sente circulando pela cidade.

As entrevistas em profundidade com motociclistas mostraram as mais profundas preocupações dessas pessoas, a maioria jovens e profissionais que utilizam a moto para exercer uma atividade econômica. Eles verbalizam, por exemplo, que a pressão e a velocidade são inerentes à atividade dos motoboys e entregadores, em geral.

Os técnicos de trânsito consideram, por outro lado, que o processo de formação do condutor no Brasil é extremamente precário, falho e pouco exigente. Muitos relatam com perplexidade o quão fácil é este processo para obtenção de uma CNH, especialmente para os motociclistas.

Nas visitas técnicas foi possível observar o quanto as mudanças de administração são danosas quando interrompem possíveis projetos. Os novos ocupantes dos cargos demoram algum tempo para tomar pé da situação, mas aí já é hora de passar o bastão novamente. No sindicato visitado, a impressão deles é que os motociclistas estão abandonados e não fazem parte das prioridades do Estado.

No último capítulo, retomam-se os aspectos mais importantes e são feitas algumas sugestões, muitas delas tiradas das entrevistas.

## 2. O PROCESSO DE HABILITAÇÃO E LEGISLAÇÃO SOBRE MOTOCICLETAS

### 2.1 PROCESSO DE HABILITAÇÃO

Há três requisitos imprescindíveis para se candidatar a obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH):

- ser penalmente imputável;
- saber ler e escrever;
- possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Para obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o candidato deve se submeter a exames em três etapas:

- aptidão física e mental;
- escrito, sobre legislação de trânsito, primeiros socorros, direção defensiva, meio ambiente e cidadania;
- direção veicular, realizado em via pública, em veículo da categoria pretendida.

A partir do momento que a pessoa é habilitada, seus dados passam a fazer parte do Registro Nacional de Carteiras de Habilitação (Renach).

São cinco as categorias de habilitação:

**Categoria A** – condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.

**Categoria B** – condutor de veículo motorizado, não abrangido pela Categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, incluído o condutor.

**Categoria C** – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas.

**Categoria D** – condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, incluído o condutor.

**Categoria E** – condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou ainda, seja enquadrado na categoria trailer.

Para as categorias C, D e E, além dos requisitos gerais, há ainda condições adicionais:

Para habilitar-se na Categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na Categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

Para habilitar-se nas categorias D ou E, o candidato deve ter mais de 21 anos. Para a categoria D, ele deve ser habilitado há mais de 2 anos na categoria B, ou há mais de um ano na C. Para a categoria E, o candidato deve ser habilitado há mais de um ano na C.

Observe-se que no Código de Trânsito Brasileiro não há legislação especial para se obter CNH de motocicletas. Não há categorias de habilitação, um habilitado na categoria A pode pilotar motos de qualquer potência ou triciclos.

Na prática a grande maioria do treinamento e dos exames práticos para condução de motocicletas é feita em locais sem tráfego. Em cidades de porte médio ou grande, os Detrans geralmente designam essas áreas de treinamento em estacionamentos ou terrenos baldios. Os exames práticos para a habilitação são realizados em circuitos fechados onde o candidato tem de realizar algumas manobras, geralmente de baixa dificuldade. Em pequenas cidades, não raro os exames são realizados em um estacionamento ou terrenos isolados onde o futuro motociclista apenas mostra que tem equilíbrio e domina as habilidades básicas de pilotagem. Após obter sua Permissão para Dirigir, o novato em motociclismo é jogado na selva do trânsito brasileiro.

## 2.2 LEGISLAÇÃO

A legislação sobre motociclismo no Brasil é pobre em relação ao enorme desafio que essa modalidade representa. Além do processo de habilitação deficiente, a fiscalização é falha nas periferias das grandes cidades, pouca nas médias e praticamente inexistente em cidades com menos de cem mil habitantes. Junte-se à essa situação, o “espírito de aventura” e a falta de consciência de jovens que têm na moto um brinquedo para exercitar o exibicionismo próprio da idade. Como ficará claro no Capítulo 4 deste estudo (pesquisa quantitativa realizada na cidade de São Paulo) é grande a proporção de jovens que iniciam a pilotagem antes de seguir um curso de formação e obter a habilitação: dois em cada três entrevistados afirmou que pilotava antes de tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Se isso ocorre em São Paulo, a maior cidade do país, evidentemente em outros municípios a situação é ainda pior.

O Código de Trânsito trata do motociclismo em dois artigos específicos. O primeiro, introduzido pela Lei número 12.009 de 2009 trata do transporte de mercadorias em motocicletas. Nessa Lei, que ficou conhecida como “lei do moto-frete” e introduzida no Código como o Capítulo XIII-A, ficou vedado transporte de produtos combustíveis e inflamáveis. Mostra alguma preocupação com a segurança do transporte de mercadorias, porém é excessivamente genérica.

Como a fiscalização é precária, carros laterais (sidecar) ou reboques são acoplados em motocicletas de baixas cilindradas sem testes de adequabilidade, de confiabilidade ou de segurança. Adicionalmente, motocicletas são transformadas em pequenos veículos de carroceria de três rodas, com a substituição da parte traseira por um compartimento de carga diretamente ligado ao corpo da motocicleta. Muitas dessas transformações são feitas em oficinas rudimentares, sem qualquer fiscalização, sem projeto ou engenheiro responsável.

O Artigo 244, por outro lado, especifica as infrações cometidas na condução de motocicletas. Esse artigo estabelece as infrações e penalidades para motociclistas que não protejam a si e a outros com o uso correto de vestimentas e capacete, que realizem malabarismos e manobras arriscadas, e façam transporte não regulamentado de pessoas e mercadorias.

## CAPÍTULO XIII-A

### DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de sidecar, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições.

Art. 244 Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.009, de 2009)

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.

§ 1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2º Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior:  
Infração - média;

§ 3º A restrição imposta pelo inciso VI do caput deste artigo não se aplica às motocicletas e motonetas que tracionem semirreboques especialmente projetados para esse fim e devidamente homologados pelo órgão competente.

Penalidade - multa.

## 3. ANÁLISE DE DADOS SECUNDÁRIOS

### 3.1 SISTEMA DE INFORMAÇÕES DE MORTALIDADE (SIM)

O SIM foi criado pelo Ministério da Saúde, a fim de consolidar todas as informações de mortalidade ocorridas no país. A partir dos dados do SIM, é possível analisar e entender o fenômeno da mortalidade e, dessa forma, subsidiar políticas públicas.

Para esse estudo, foram utilizados os dados de mortalidade por causas externas, filtrando aqueles ocorridos por acidentes de trânsito, conforme a classificação da CID-10. Para as análises foi feito o recorte dos últimos dez anos (2007 a 2017), sendo assim, possível observar mudanças ao longo do tempo das características na mortalidade no trânsito no Brasil.

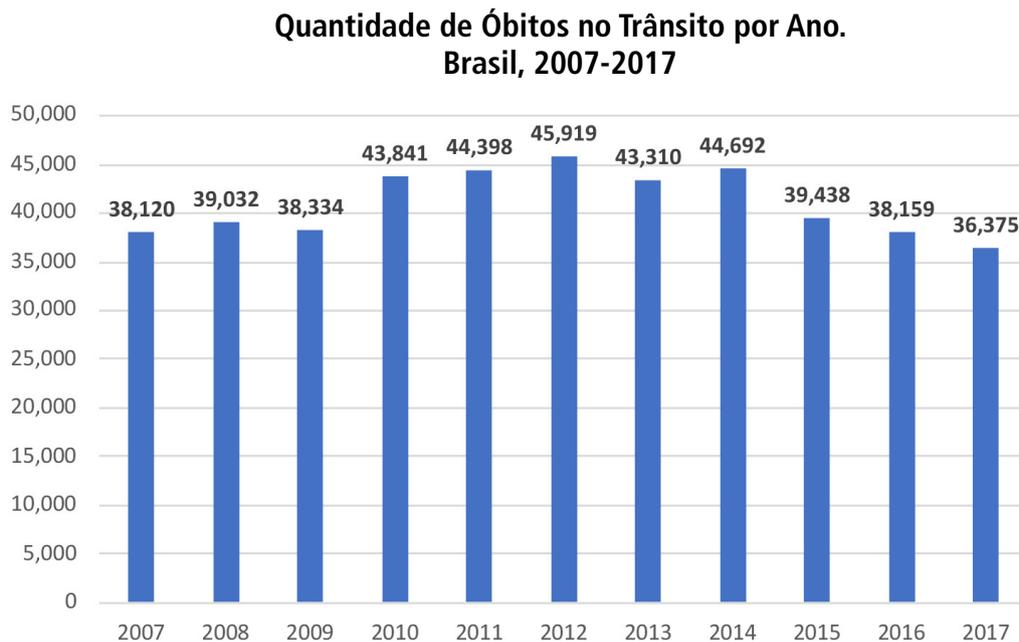
As análises foram divididas em duas partes. A primeira é em relação aos dados de óbitos de forma geral. Enquanto a segunda trata das análises da mortalidade entre os motociclistas.

Mortes por acidentes de trânsito (todos as categorias)

A quantidade de mortes no trânsito foi de 36.375 pessoas. Analisando a série temporal, observou-se um crescimento da mortalidade entre os anos de 2007 e 2014. A partir de 2014, nota-se uma queda para patamar inferior aquele observado em 2007. Ressalta-se que a partir de 2014, houve, no Brasil, uma queda da atividade econômica, desde então houve queda no PIB real do país. É fato conhecido haver uma relação entre a atividade econômica e a mobilidade das pessoas e transporte de mercadorias, em especial devido ao Brasil ter o transporte rodoviário como principal meio de transporte.

### Gráfico 3.1

Número de óbitos por acidentes de trânsito. Brasil, 2007-2017

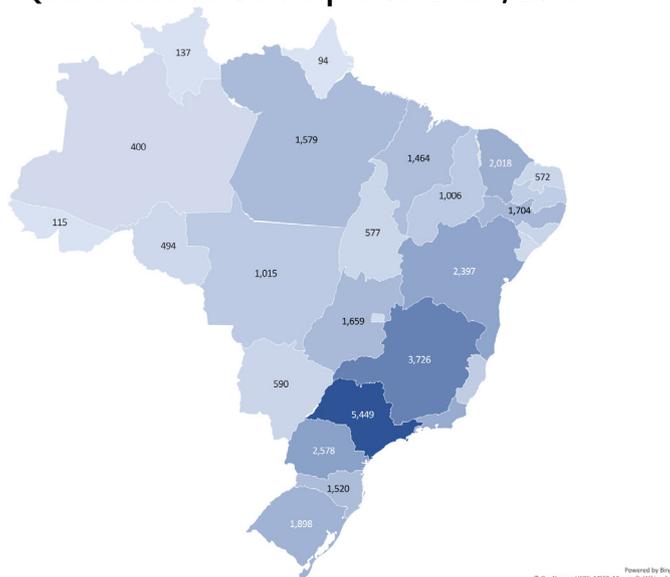


Fonte: DATASUS, 2007-2017.

### Figura 3.1

Número de óbitos por acidentes de trânsito, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

#### Quantidade de Óbitos por UF. Brasil, 2017.



Fonte: DATASUS, 2017.

**Tabela 3.1**

Óbitos por acidentes de trânsito, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

<b>Unidade da Federação</b>	<b>Óbitos</b>	<b>%</b>
Rondônia	494	1,4%
Acre	115	0,3%
Amazonas	400	1,1%
Roraima	137	0,4%
Pará	1.579	4,3%
Amapá	94	0,3%
Tocantins	577	1,6%
Maranhão	1.464	4,0%
Piauí	1.006	2,8%
Ceará	2.018	5,5%
Rio Grande do Norte	572	1,6%
Paraíba	916	2,5%
Pernambuco	1.704	4,7%
Alagoas	627	1,7%
Sergipe	415	1,1%
Bahia	2.397	6,6%
Minas Gerais	3.726	10,2%
Espírito Santo	928	2,6%
Rio de Janeiro	2.149	5,9%
São Paulo	5.449	15,0%
Paraná	2.578	7,1%
Santa Catarina	1.520	4,2%
Rio Grande do Sul	1.898	5,2%
Mato Grosso do Sul	590	1,6%
Mato Grosso	1.015	2,8%
Goiás	1.659	4,6%
Distrito Federal	348	1,0%
<b>Total</b>	<b>36.375</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DATASUS, 2017.

Como esperado a maior mortalidade está relacionada à população de cada estado. Assim, São Paulo apresenta a maior quantidade de mortes em 2017, representado cerca de 14% do total. Em seguida, Minas Gerais, onde 3.853 morreram por acidente de trânsito em 2017.

Considerando as taxas de mortalidade (mortes por 100 mil habitantes), temos uma visão diferente daquela observada acima, tendo destaque para Tocantins, Piauí e Mato Grosso, locais onde morreram em acidentes de trânsito mais de 30 pessoas a cada 100 mil habitantes. No Brasil, a taxa de mortalidade é de 17,5 mortes por 100 mil habitantes. Amazonas, Amapá, Distrito Federal e São Paulo possuem as menores taxas de mortalidade, todas em torno de 10 a 12 mortes por 100 mil habitantes.

**Tabela 3.2**

Óbitos por acidentes de trânsito, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

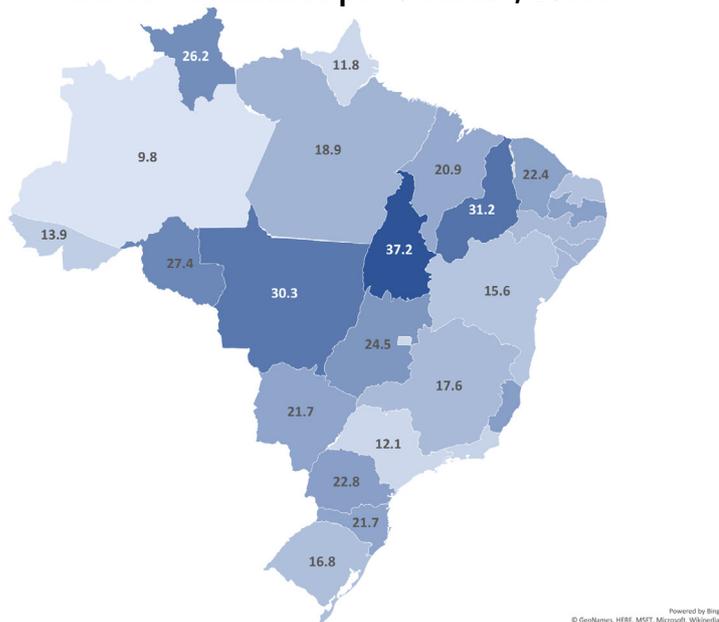
<b>Unidade da Federação</b>	<b>Óbitos</b>	<b>População</b>	<b>Taxa</b>
Rondônia	494	1.805.788	27,4
Acre	115	829.619	13,9
Amazonas	400	4.063.614	9,8
Roraima	137	522.636	26,2
Pará	1.579	8.366.628	18,9
Amapá	94	797.722	11,8
Tocantins	577	1.550.194	37,2
Maranhão	1.464	7.000.229	20,9
Piauí	1.006	3.219.257	31,2
Ceará	2.018	9.020.460	22,4
Rio Grande do Norte	572	3.507.003	16,3
Paraíba	916	4.025.558	22,8
Pernambuco	1.704	9.473.266	18,0
Alagoas	627	3.375.823	18,6
Sergipe	415	2.288.116	18,1
Bahia	2.397	15.344.447	15,6
Minas Gerais	3.726	21.119.536	17,6
Espírito Santo	928	4.016.356	23,1
Rio de Janeiro	2.149	16.718.956	12,9
São Paulo	5.449	45.094.866	12,1
Paraná	2.578	11.320.892	22,8
Santa Catarina	1.520	7.001.161	21,7
Rio Grande do Sul	1.898	11.322.895	16,8
Mato Grosso do Sul	590	2.713.147	21,7
Mato Grosso	1.015	3.344.544	30,3
Goiás	1.659	6.778.772	24,5
Distrito Federal	348	3.039.444	11,4
<b>Total</b>	<b>36.375</b>	<b>207.660.929</b>	<b>17,5</b>

Fonte: DATASUS, 2017.

### Figura 3.2

Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

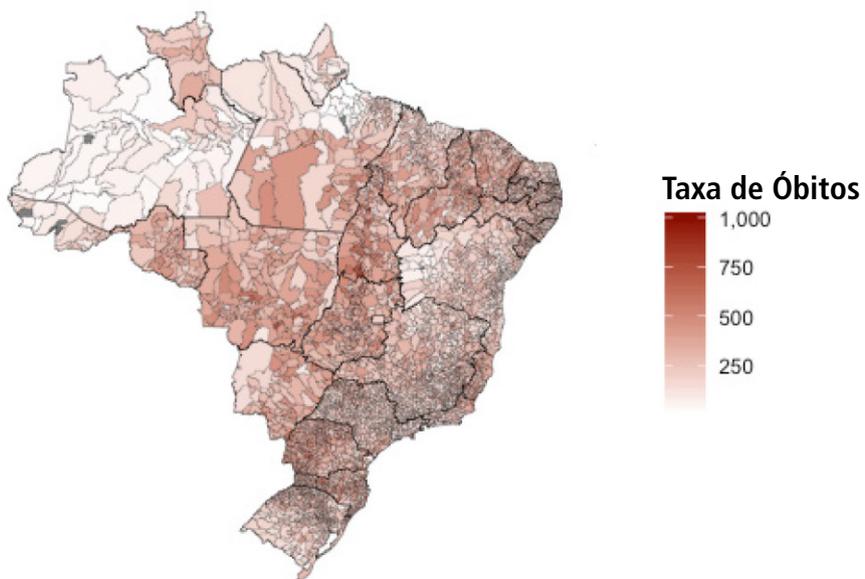
Taxa de Mortalidade por UF. Brasil, 2017.



Fonte: DATASUS, 2017.

### Figura 3.3

Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito, segundo municípios. Brasil, 2017.



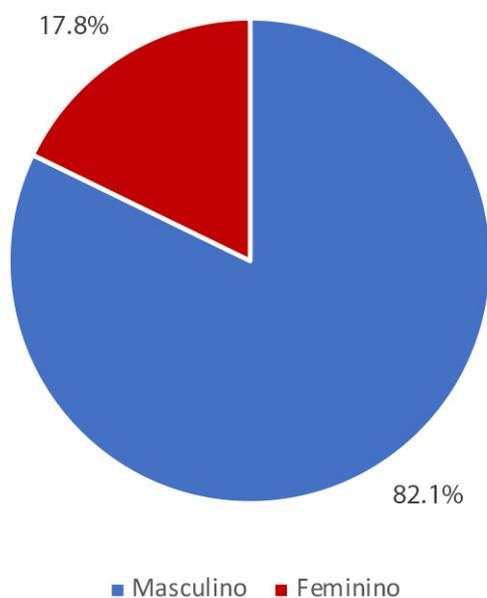
Fonte: DATASUS, 2017.

Ao observar o gráfico de taxa de óbitos por município, é possível notar que as maiores taxas estão em municípios do interior. Isso provavelmente ocorre pelos municípios com as taxas mais altas serem de população pequena.

### Gráfico 3.2

Proporção de óbitos por acidentes de trânsito segundo sexo. Brasil, 2017.

#### Óbitos no Trânsito por Sexo. Brasil, 2017.



Fonte: DATASUS, 2017.

A maioria dos óbitos no trânsito, cerca de oito em cada dez mortes, é de pessoas do sexo masculino.

### Tabela 3.3

Óbitos segundo faixa etária. Brasil, 2017.

Faixa Etária	Óbitos	%
0-4	329	0,9%
5-9	365	1,0%
10-14	507	1,4%
15-19	2.653	7,3%
20-24	4.414	12,1%
25-29	3.899	10,7%
30-34	3.700	10,2%
35-39	3.655	10,0%
40-44	3.097	8,5%
45-49	2.769	7,6%
50-54	2.546	7,0%
55-59	2.154	5,9%
60-64	1.782	4,9%
65-69	1.417	3,9%
70-74	1.106	3,0%
75-79	820	2,3%
80-84	543	1,5%
85-89	257	0,7%
90-94	81	0,2%
95-99	23	0,1%
Sem informação	258	0,7%
<b>Total</b>	<b>36.375</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DATASUS, 2017.

### Gráfico 3.3

Número de óbitos segundo idade. Brasil, 2017.



Fonte: DATASUS, 2017.

Uma grande parcela das mortes no trânsito, cerca de 15%, ocorrem em pessoas com 61 anos ou mais. Entretanto, ao somar as faixas etárias até 35 anos, temos quase a metade das mortes, 45,7%. Apesar de ainda haver uma maior quantidade de mortes entre os jovens, é observado um aumento na mortalidade entre os mais idosos. Em 2007, a mortalidade de pessoas acima de 60 anos era de 12%, passando a 15% em 2017, refletindo assim a mudança demográfica que o país passa.

A mortalidade no trânsito acomete em especial os jovens. Um quarto dos mortos em acidentes de trânsito tinha até 26 anos. A mediana, ou seja, 50% dos mortos tinha até 38 anos.

Tabela 3.4

Óbitos por acidente de trânsito segundo faixa etária. Brasil, 2007-2017.

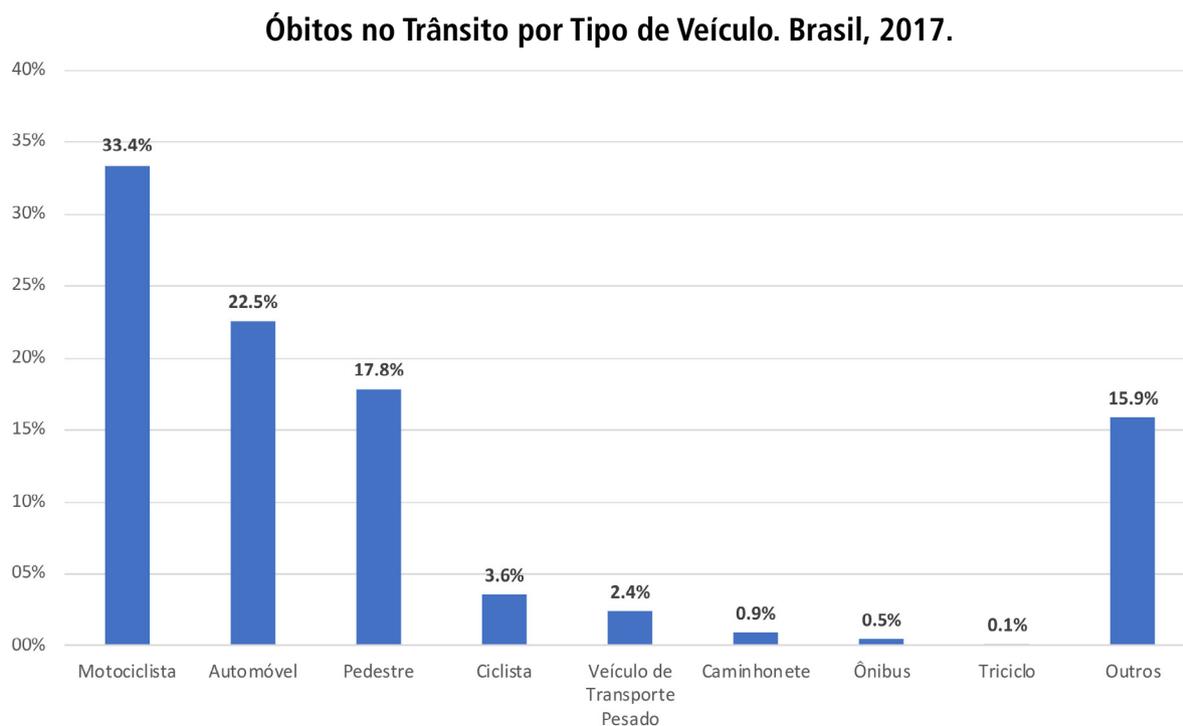
FAIXA ETÁRIA	ANO										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0-4	522	459	458	504	457	464	413	424	380	350	329
5-9	759	710	658	614	581	581	549	543	418	407	365
10-14	877	828	851	815	791	856	761	719	617	555	507
15-19	3.272	3.343	2.976	3.504	3.655	3.804	3.504	3.731	3.168	3.019	2.653
20-24	5.470	5.511	5.426	6.068	5.910	6.059	5.456	5.486	4.894	4.660	4.414
25-29	4.754	4.912	4.825	5.459	5.430	5.478	5.000	5.212	4.518	4.247	3.899
30-34	3.831	3.743	3.901	4.576	4.765	5.003	4.651	4.857	4.063	3.952	3.700
35-39	3.309	3.353	3.334	3.928	3.921	4.122	3.923	4.116	3.741	3.645	3.655
40-44	3.115	3.115	3.143	3.452	3.585	3.650	3.554	3.618	3.270	3.090	3.097
45-49	2.780	2.825	2.793	3.158	3.367	3.521	3.373	3.243	2.938	2.899	2.769
50-54	2.348	2.366	2.374	2.749	2.847	2.897	2.804	3.017	2.751	2.622	2.546
55-59	1.775	1.949	1.917	2.227	2.318	2.425	2.379	2.521	2.240	2.247	2.154
60-64	1.363	1.554	1.491	1.799	1.863	1.995	1.893	2.082	1.831	1.843	1.782
65-69	1.167	1.262	1.203	1.466	1.409	1.512	1.571	1.555	1.427	1.389	1.417
70-74	955	1.044	1.044	1.201	1.205	1.217	1.222	1.236	1.082	1.136	1.106
75-79	788	884	808	996	880	1.009	935	947	898	868	820
80-84	495	533	510	642	626	610	647	622	548	580	543
85-89	212	257	254	272	298	295	287	321	307	314	257
90-94	71	86	80	83	97	94	78	116	94	101	81
95-99	11	16	18	18	16	14	14	16	22	23	23
Sem informação	246	282	270	310	377	313	296	310	231	212	258
<b>TOTAL</b>	<b>38.120</b>	<b>39.032</b>	<b>38.334</b>	<b>43.841</b>	<b>44.398</b>	<b>45.919</b>	<b>43.310</b>	<b>44.692</b>	<b>39.438</b>	<b>38.159</b>	<b>36.375</b>

FAIXA ETÁRIA	ANO										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0-4	1,4%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%
5-9	2,0%	1,8%	1,7%	1,4%	1,3%	1,3%	1,3%	1,2%	1,1%	1,1%	1,0%
10-14	2,3%	2,1%	2,2%	1,9%	1,8%	1,9%	1,8%	1,6%	1,6%	1,5%	1,4%
15-19	8,6%	8,6%	7,8%	8,0%	8,2%	8,3%	8,1%	8,3%	8,0%	7,9%	7,3%
20-24	14,3%	14,1%	14,2%	13,8%	13,3%	13,2%	12,6%	12,3%	12,4%	12,2%	12,1%
25-29	12,5%	12,6%	12,6%	12,5%	12,2%	11,9%	11,5%	11,7%	11,5%	11,1%	10,7%
30-34	10,0%	9,6%	10,2%	10,4%	10,7%	10,9%	10,7%	10,9%	10,3%	10,4%	10,2%
35-39	8,7%	8,6%	8,7%	9,0%	8,8%	9,0%	9,1%	9,2%	9,5%	9,6%	10,0%
40-44	8,2%	8,0%	8,2%	7,9%	8,1%	7,9%	8,2%	8,1%	8,3%	8,1%	8,5%
45-49	7,3%	7,2%	7,3%	7,2%	7,6%	7,7%	7,8%	7,3%	7,4%	7,6%	7,6%
50-54	6,2%	6,1%	6,2%	6,3%	6,4%	6,3%	6,5%	6,8%	7,0%	6,9%	7,0%
55-59	4,7%	5,0%	5,0%	5,1%	5,2%	5,3%	5,5%	5,6%	5,7%	5,9%	5,9%
60-64	3,6%	4,0%	3,9%	4,1%	4,2%	4,3%	4,4%	4,7%	4,6%	4,8%	4,9%
65-69	3,1%	3,2%	3,1%	3,3%	3,2%	3,3%	3,6%	3,5%	3,6%	3,6%	3,9%
70-74	2,5%	2,7%	2,7%	2,7%	2,7%	2,7%	2,8%	2,8%	2,7%	3,0%	3,0%
75-79	2,1%	2,3%	2,1%	2,3%	2,0%	2,2%	2,2%	2,1%	2,3%	2,3%	2,3%
80-84	1,3%	1,4%	1,3%	1,5%	1,4%	1,3%	1,5%	1,4%	1,4%	1,5%	1,5%
85-89	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%	0,7%	0,6%	0,7%	0,7%	0,8%	0,8%	0,7%
90-94	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%	0,2%
95-99	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Sem informação	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>										

Fonte: DATASUS, 2007-2017.

### Gráfico 3.4

Proporção de óbitos por acidente de trânsito segundo o usuário. Brasil, 2017.



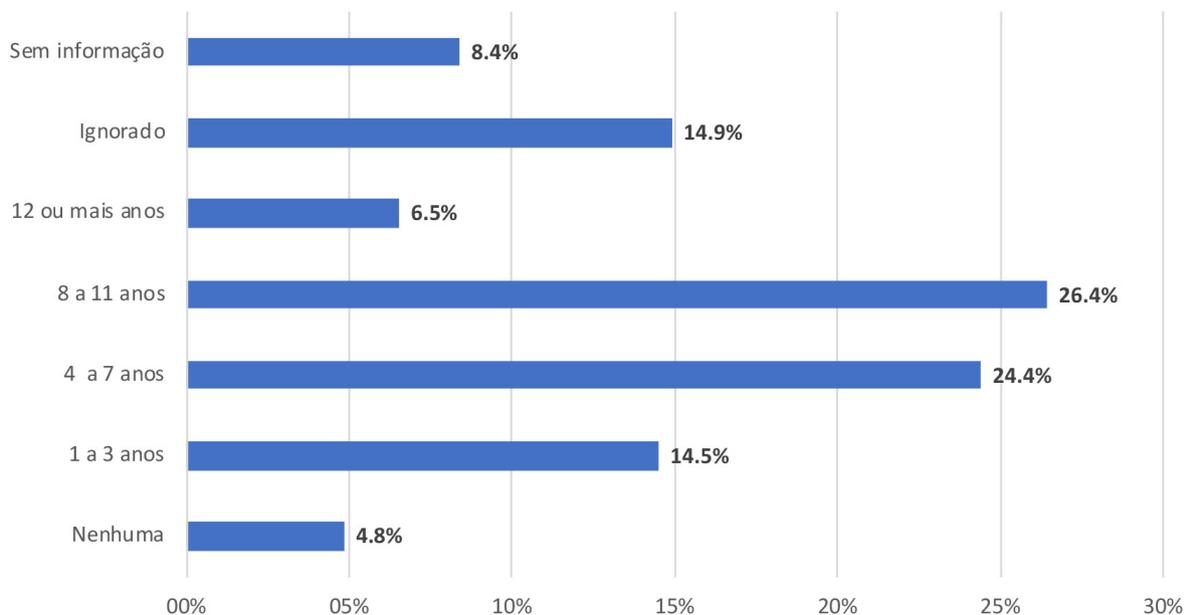
Fonte: DATASUS, 2017.

Um terço das mortes no trânsito ocorrem em motociclistas. Essa é a maior parcela das mortes. Em seguida, os mortos em acidentes automobilísticos representam pouco mais de um quinto das mortes (22,5%). Por fim, também é significativo a mortalidade de pedestres, 17,8%. Observa-se ainda uma quantidade importante das mortalidades classificadas em outros tipos de veículos, o que provavelmente evidencia a má qualidade da informação do sistema de mortalidade.

### Gráfico 3.5

Proporção de óbitos por acidente de trânsito segundo escolaridade. Brasil, 2017.

#### Óbitos no Trânsito por Escolaridade (em anos de estudo). Brasil, 2017.



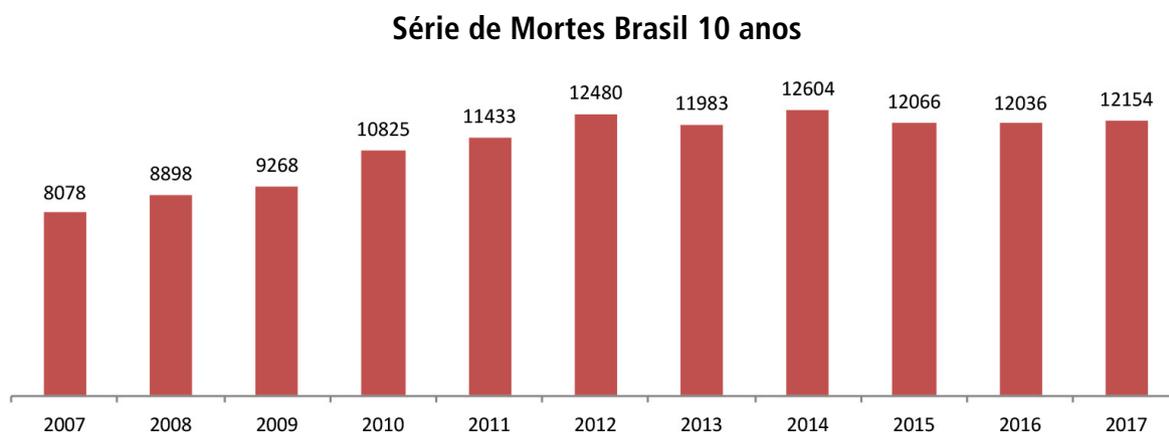
Fonte: DATASUS, 2017.

A maioria das pessoas que foram a óbito possuíam de 4 a 11 anos de estudo. Essa distribuição é diferente daquela observada na população em geral, onde se nota uma escolaridade mais baixa. É lícito supor que as pessoas com escolaridade mais alta possuem maior probabilidade de terem uma habilitação ou mesmo adquirir um veículo. Também, chama a atenção a qualidade da informação de escolaridade. Quase um quarto dos óbitos não tinham essa informação preenchida no sistema.

## 3.2 MORTALIDADE POR ACIDENTES DE MOTOCICLETAS

### Gráfico 3.6

Evolução da mortalidade por acidentes de motocicletas. Brasil, 2007-2017.



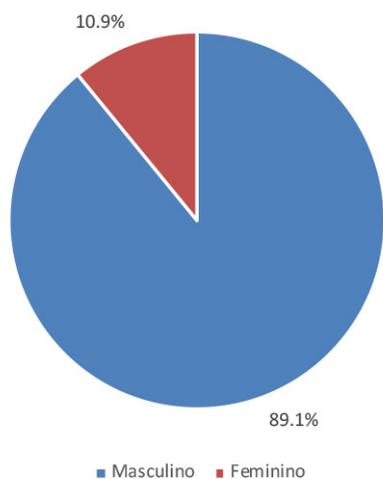
Fonte: Datasus/SIM, 2007-17

Nota-se um aumento do número de mortes em motociclistas. Esse aumento, considerando o período de 10 anos, foi de 50%, saindo de 8 mil em 2007 para 12 mil em 2017.

### Gráfico 3.7

Proporção de mortes de motociclistas segundo o sexo. Brasil, 2017

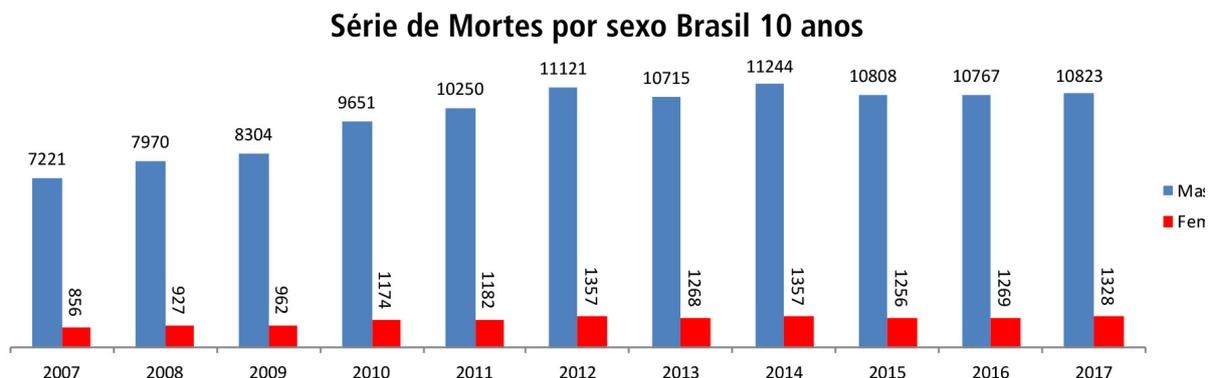
#### Mortes de Motociclistas por sexo, Brasil, 2017.



Fonte: Datasus/SIM, 2007-2017.

### Gráfico 3.8

Evolução da mortalidade por acidentes de motocicletas segundo o sexo. Brasil, 2007-2017

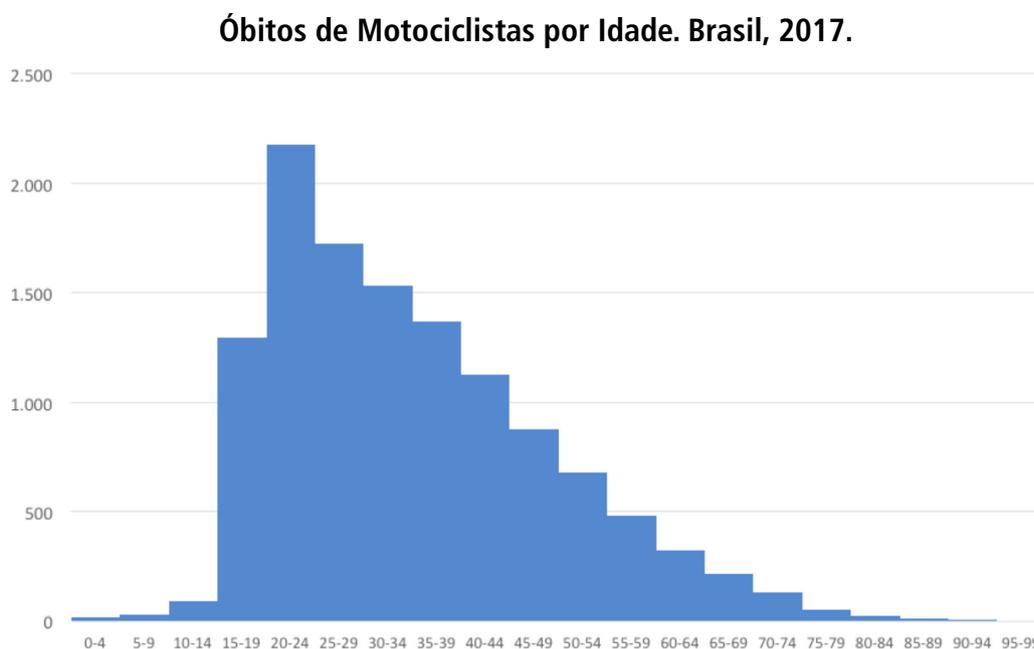


Fonte: Datasus/SIM, 2007-2017.

A maioria dos mortos em acidentes de moto, cerca de nove em cada dez óbitos, era do sexo masculino. Ressalta-se que essa proporção é maior quando comparada àquela dos óbitos em todos os acidentes de trânsito. Na série de dez anos, houve aumento na mortalidade para ambos os sexos.

### Gráfico 3.9

Número de óbitos de motociclistas segundo a idade. Brasil, 2017.



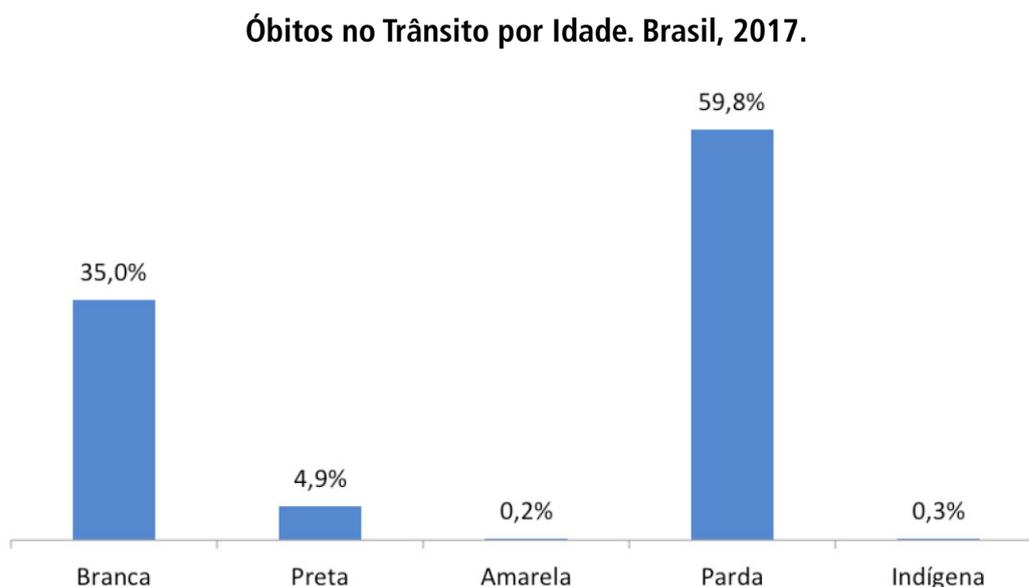
Fonte: Datasus, 2017.

Um terço das mortes de moto ocorre em pessoas com até 25 anos. Quando analisamos os óbitos em motociclistas com até 35 anos, o percentual sobe para 60%. Diferente do observado na mortalidade de trânsito de modo geral, a população idosa, acima de 60 anos, representa apenas 5,7% dos óbitos.

Os óbitos em motociclistas ocorrem em pessoas ainda mais jovens quando comparado à mortalidade no trânsito em geral. Um em cada quatro óbitos tinha até 23 anos, caracterizando acidentes fatais que ocorrem no início da pilotagem. Metade dos óbitos foram em motociclistas com até 32 anos.

### Gráfico 3.10

Proporção de óbitos de motociclistas segundo Raça/Cor. Brasil, 2017.

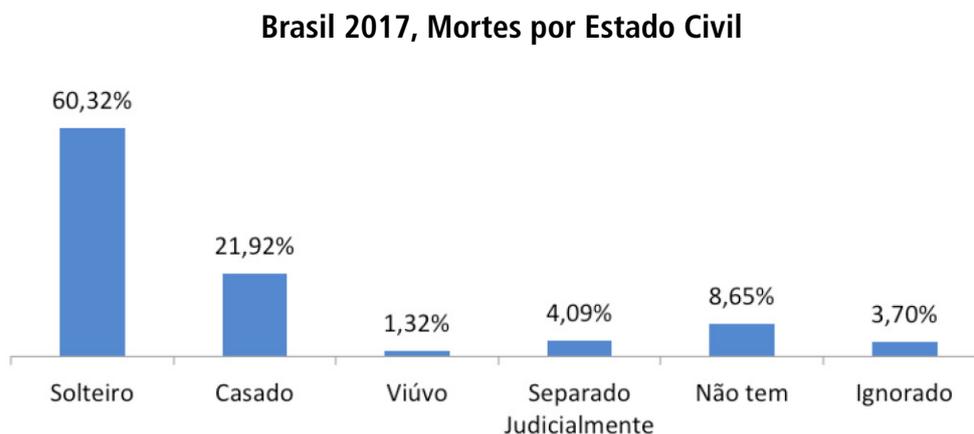


Fonte: Datasus, 2017.

A maioria dos mortos foi de pessoas pardas, essa parcela correspondeu a seis em cada dez mortes. Quando somamos aos negros, dois terços das pessoas que foram a óbitos por acidente de motocicleta era pardo ou negro.

### Gráfico 3.11

Proporção de óbitos de motociclistas segundo Estado Civil. Brasil, 2017.

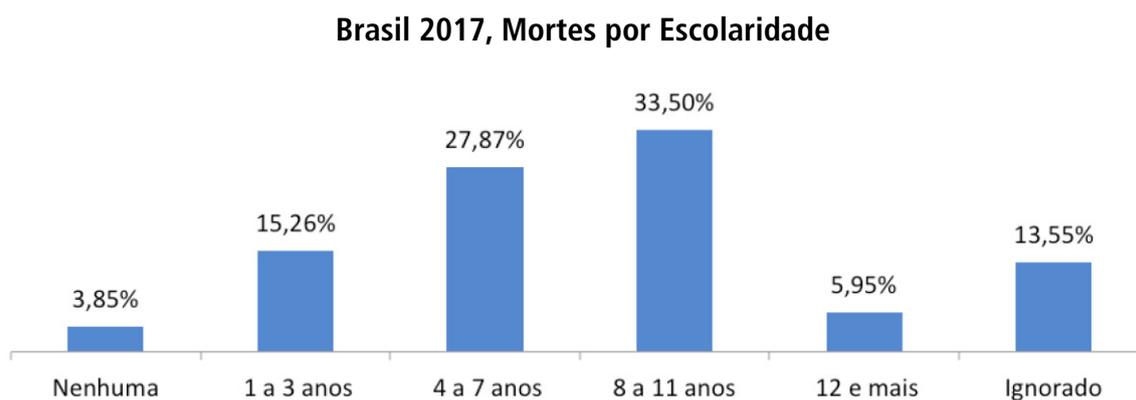


Fonte: Datasus, 2017.

A maioria dos motociclistas, cerca de seis em cada dez, que foram a óbito eram solteiros. Parcialmente isso se deve à precocidade dos óbitos.

### Gráfico 3.12

Proporção de óbitos de motociclistas segundo a escolaridade. Brasil, 2017.



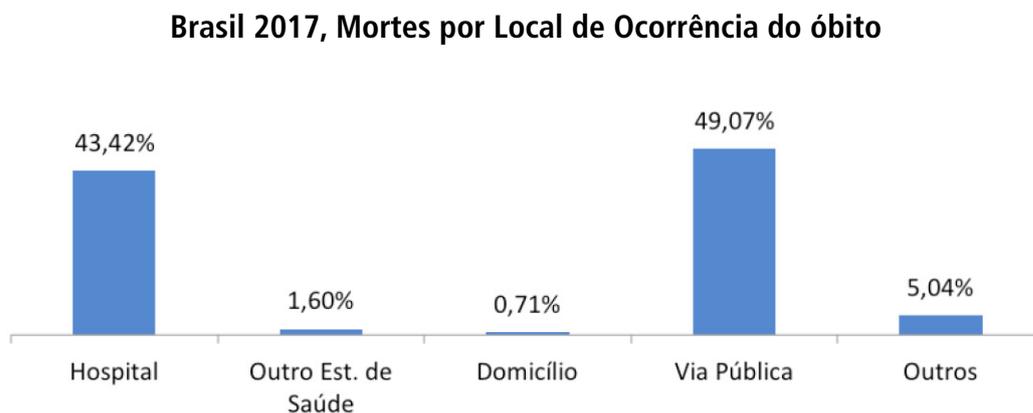
Fonte: Datasus, 2017.

Quanto à escolaridade, a maior parcela, cerca de um terço, tinha estudado de 8 a 11 anos. Nesse sentido, é lícito supor que a escolaridade é mais elevada do que a população em geral, tendo em vista que as pessoas com habilitação já possuem um maior nível escolar e, considerando que a pessoa

adquiriu uma motocicleta, a renda é maior do que a média da população e renda e escolaridade são correlacionadas.

### Gráfico 3.13

Proporção de óbitos de motociclistas segundo o local de ocorrência do óbito. Brasil, 2017.



Fonte: Datasus, 2017.

Metade dos óbitos ocorrem em via pública, ou seja, o falecimento do motociclista ocorre provavelmente no local do acidente.

**Tabela 3.5**

Óbitos de motociclistas segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

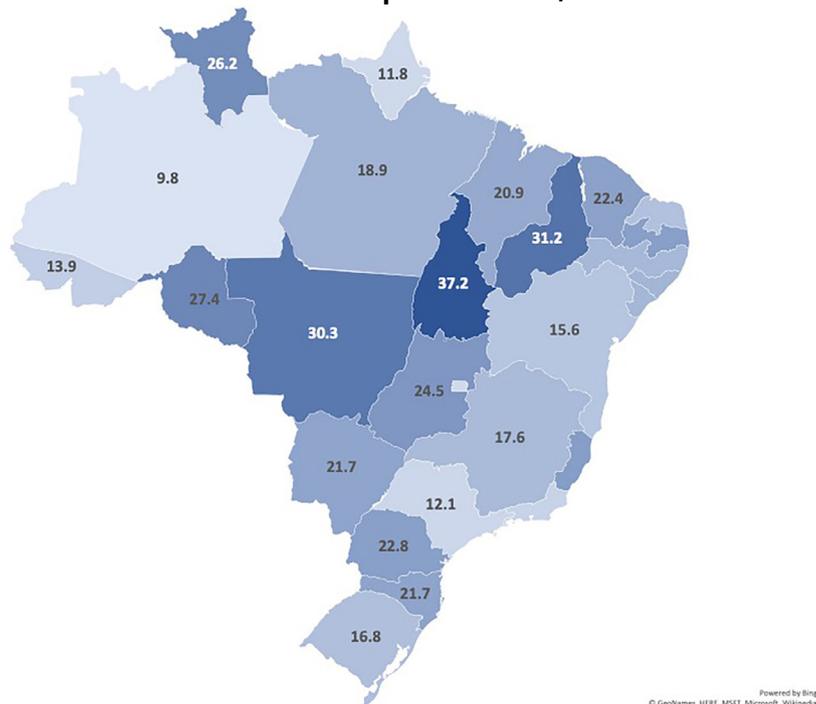
Unidade da Federação	Qtde de Óbitos (2017)	População (2017)	Taxa de Óbito (100 mil hab.)
Rondônia	252	1.805.788	14,0
Acre	40	829.619	4,8
Amazonas	213	4.063.614	5,2
Roraima	64	522.636	12,2
Pará	585	8.366.628	7,0
Amapá	34	797.722	4,3
Tocantins	258	1.550.194	16,6
Maranhão	727	7.000.229	10,4
Piauí	631	3.219.257	19,6
Ceará	774	9.020.460	8,6
Rio Grande do Norte	206	3.507.003	5,9
Paraíba	398	4.025.558	9,9
Pernambuco	827	9.473.266	8,7
Alagoas	332	3.375.823	9,8
Sergipe	229	2.288.116	10,0
Bahia	695	15.344.447	4,5
Minas Gerais	872	21.119.536	4,1
Espírito Santo	328	4.016.356	8,2
Rio de Janeiro	440	16.718.956	2,6
São Paulo	1.428	45.094.866	3,2
Paraná	656	11.320.892	5,8
Santa Catarina	516	7.001.161	7,4
Rio Grande do Sul	439	11.322.895	3,9
Mato Grosso do Sul	211	2.713.147	7,8
Mato Grosso	410	3.344.544	12,3
Goiás	513	6.778.772	7,6
Distrito Federal	76	3.039.444	2,5
<b>Total</b>	<b>12.154</b>	<b>207.660.929</b>	<b>5,9</b>

Fonte: Datasus, 2017.

### Figura 3.4

Taxa de mortalidade de motociclistas, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

#### Taxa de Mortalidade por UF. Brasil, 2017.

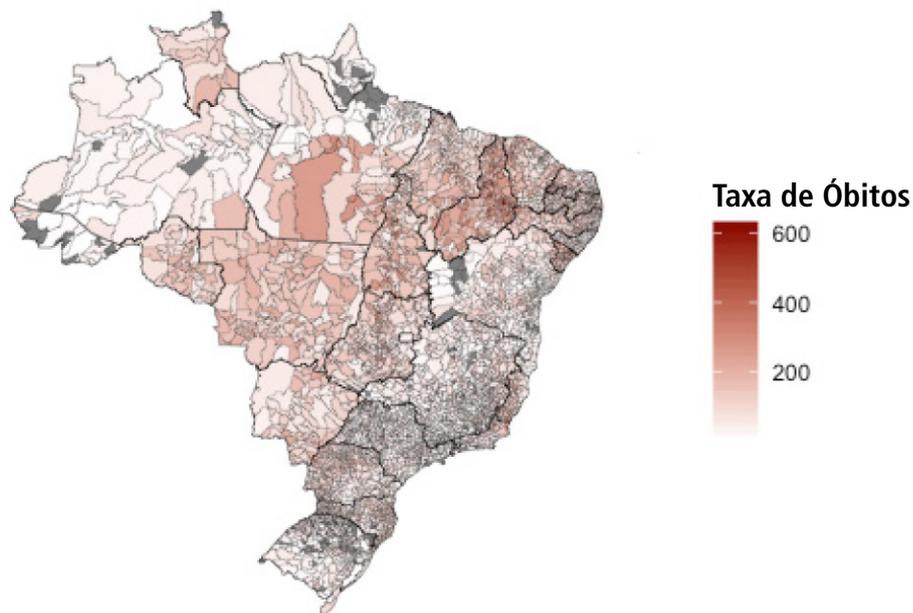


Fonte: Datasus, 2017.

Piauí, Tocantins e Rondônia apresentam as maiores taxas de mortalidade por acidente de moto. Em número absoluto, São Paulo registra a maior quantidade de óbitos, porém como possui a maior população do país, o estado apresenta uma das menores taxas de mortalidade.

**Figura 3.5**

Taxa de mortalidade de motociclistas, segundo municípios. Brasil, 2017.



Fonte: Datasus, 2017.

Observa-se que as taxas mais altas de mortalidade por moto estão no interior do país. Em especial, nove dos dez municípios com as taxas mais altas estão no Piauí, sendo Geminiano-PI a cidade com a taxa mais alta. Piauí, Tocantins, Rondônia, Mato Grosso, Maranhão, e o sul do Pará são locais onde as taxas de mortalidade por acidente de moto são mais altas.

### **3.3 FROTA DE MOTOCICLETAS NO BRASIL**

O Brasil possuía quase 26 milhões de motocicletas (considerando motocicletas, motonetas e triciclos) em dezembro de 2017. Isso corresponde a uma moto a pouco mais de uma moto a cada habitante.

São Paulo (SP) é o estado com mais motocicletas, cerca de um quinto da frota de motos está no estado de SP (onde há mais de 5 milhões de motos). Em seguida Minas Gerais, com pouco mais de 10% da frota.

**Tabela 3.6**

Quantidade de motocicletas, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

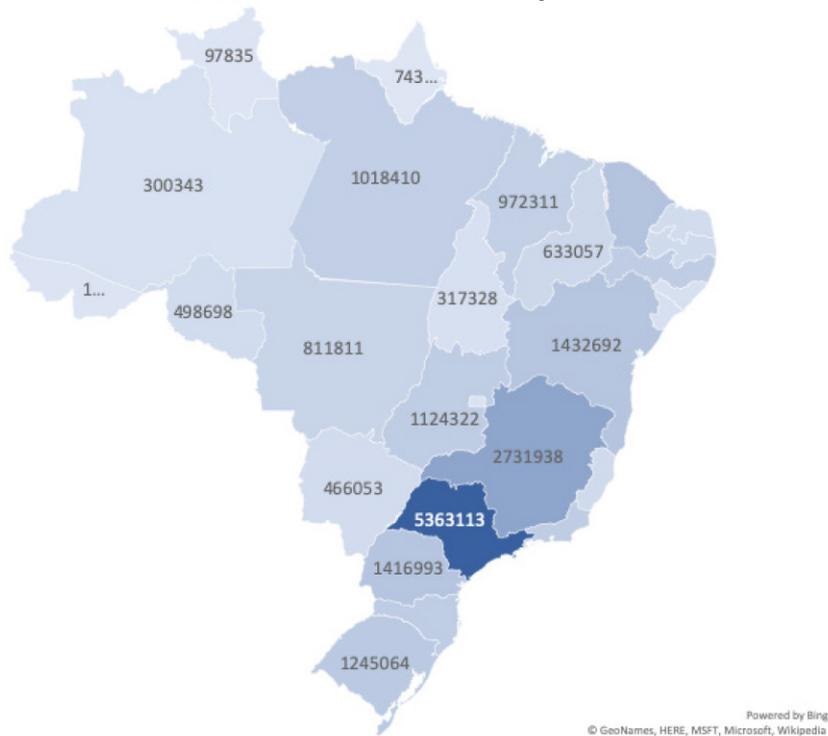
<b>UF</b>	<b>Qtde de Motocicletas</b>	<b>%</b>
AC	135.258	0,5%
AL	311.794	1,2%
AM	300.343	1,2%
AP	74.383	0,3%
BA	1.432.692	5,6%
CE	1.487.294	5,8%
DF	201.606	0,8%
ES	537.160	2,1%
GO	1.124.322	4,4%
MA	972.311	3,8%
MG	2.731.938	10,6%
MS	466.053	1,8%
MT	811.811	3,1%
PA	1.018.410	3,9%
PB	534.361	2,1%
PE	1.109.806	4,3%
PI	633.057	2,5%
PR	1.416.993	5,5%
RJ	1.083.123	4,2%
RN	488.417	1,9%
RO	498.698	1,9%
RR	97.835	0,4%
RS	1.245.064	4,8%
SC	1.117.568	4,3%
SE	283.421	1,1%
SP	5.363.113	20,8%
TO	317.328	1,2%
<b>BRASIL</b>	<b>25.789.159</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: DENATRAN, 2017.

Figura 3.6

Número de motocicletas, segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

### Quantidade de motocicletas por UF



Fonte: DENATRAN, 2017.

Tabela 3.7

Óbitos de motociclistas segundo Unidades da Federação. Brasil, 2017.

Unidade da Federação	Qtde de Óbitos (2017)	População (2017)	Motocicletas	Taxa de Óbito (100 mil hab.)	Taxa de Óbito (100 mil motos)	Motos por 100 Hab.
Rondônia	252	1.805.788	498.698	14,0	50,5	27,62
Acre	40	829.619	135.258	4,8	29,6	16,30
Amazonas	213	4.063.614	300.343	5,2	70,9	7,39
Roraima	64	522.636	97.835	12,2	65,4	18,72
Pará	585	8.366.628	1.018.410	7,0	57,4	12,17
Amapá	34	797.722	74.383	4,3	45,7	9,32
Tocantins	258	1.550.194	317.328	16,6	81,3	20,47
Maranhão	727	7.000.229	972.311	10,4	74,8	13,89
Piauí	631	3.219.257	633.057	19,6	99,7	19,66
Ceará	774	9.020.460	1.487.294	8,6	52,0	16,49
Rio Grande do Norte	206	3.507.003	483.417	5,9	42,6	13,78
Paraíba	398	4.025.558	534.361	9,9	74,5	13,27
Pernambuco	827	9.473.266	1.109.806	8,7	74,5	11,72
Alagoas	332	3.375.823	311.794	9,8	106,5	9,24
Sergipe	229	2.288.116	283.421	10,0	80,8	12,39
Bahia	695	15.344.447	1.432.692	4,5	48,5	9,34
Minas Gerais	872	21.119.536	2.731.938	4,1	31,9	12,94
Espírito Santo	328	4.016.356	537.160	8,2	61,1	13,37
Rio de Janeiro	440	16.718.956	1.083.123	2,6	40,6	6,48
São Paulo	1.428	45.094.866	5.363.113	3,2	26,6	11,89
Paraná	656	11.320.892	1.416.993	5,8	46,3	12,52
Santa Catarina	516	7.001.161	1.117.568	7,4	46,2	15,96
Rio Grande do Sul	439	11.322.895	1.245.064	3,9	35,3	11,00
Mato Grosso do Sul	211	2.713.147	466.053	7,8	45,3	17,18
Mato Grosso	410	3.344.544	811.811	12,3	50,5	24,27
Goiás	513	6.778.772	1.124.322	7,6	45,6	16,59
Distrito Federal	76	3.039.444	201.606	2,5	37,7	6,63
<b>Total</b>	<b>12.154</b>	<b>207.660.929</b>	<b>25.789.159</b>	<b>5,9</b>	<b>47,1</b>	<b>12,42</b>

Fontes: DATASUS/SIM, DENATRAN e IBGE.

A tabela acima que, apesar de SP concentração da quantidade de motos no país, quando relativizamos pela população a maior concentração de motos estão nos estados de Rondônia, Mato Grosso, Tocantins e Piauí. Curiosamente, essas UF também apresentam altas taxas de óbitos, provavelmente pelo aumento da exposição dos motociclistas.

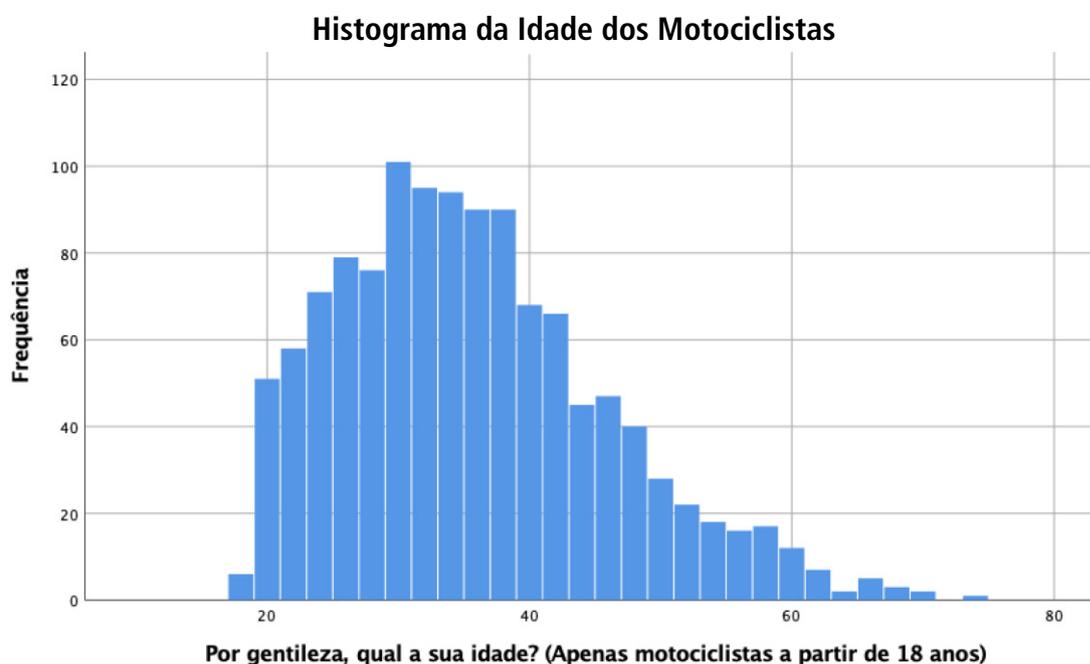
O estado com menos moto por habitante é o Rio de Janeiro, onde há 6 motos a cada 100 habitantes. Já, Rondônia a cada 100 habitantes há 27 motos. Isso significa que há uma moto a cada quatro habitantes. Mato Grosso também tem proporção semelhante, uma moto a cada quatro habitantes. São Paulo, estado com maior população e, conseqüentemente, maior quantidade de motos no país, possui uma relação de uma moto a cada dez habitantes, proporção semelhante a do Brasil.

## 4. PESQUISA QUANTITATIVA

A pesquisa quantitativa foi realizada com entrevistadores previamente treinados na aplicação do questionário. O levantamento dos dados ocorreu no mês de junho de 2019. Foram respondidas 52 objetivas tratando de variáveis sócio-demográficas, do uso da motocicleta, hábitos de pilotagem, relação com órgãos de fiscalização e acidentes de trânsito.

### Gráfico 4.1

Idade dos motociclistas a partir dos 18 anos. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A idade dos motociclistas entrevistados se concentrou na faixa de 28 a 41 anos, faixa que teve 50% da população pesquisada. Um quarto dos entrevistados tinha até 28 anos. Assim, três em cada quatro motociclistas tinha até 41 anos. A média da idade foi de 35 anos.

### Tabela 4.1

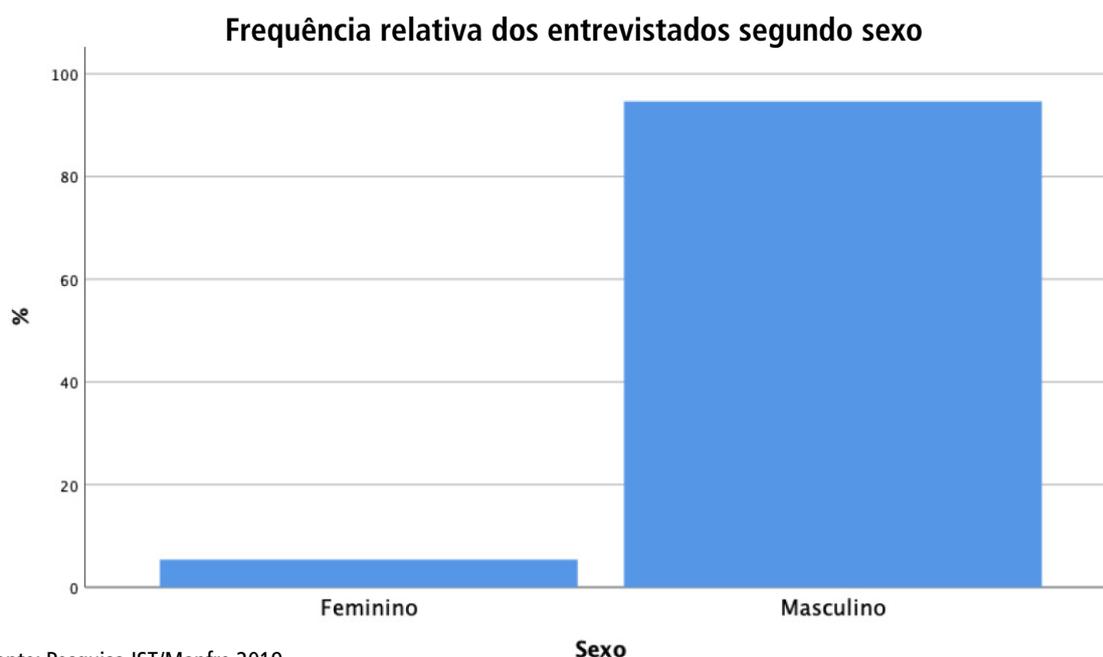
Distribuição dos entrevistados segundo sexo. Brasil - SP, 2019.

Sexo	Qtd Pessoas	%
Feminino	65	5%
Masculino	1145	95%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.2

Porcentagem de entrevistados segundo o sexo. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos motociclistas, mais de 90%, ou seja, nove em cada dez, era do sexo masculino. Isso reflete uma predominância de homens entre os pilotos de motos.

## Tabela 4.2

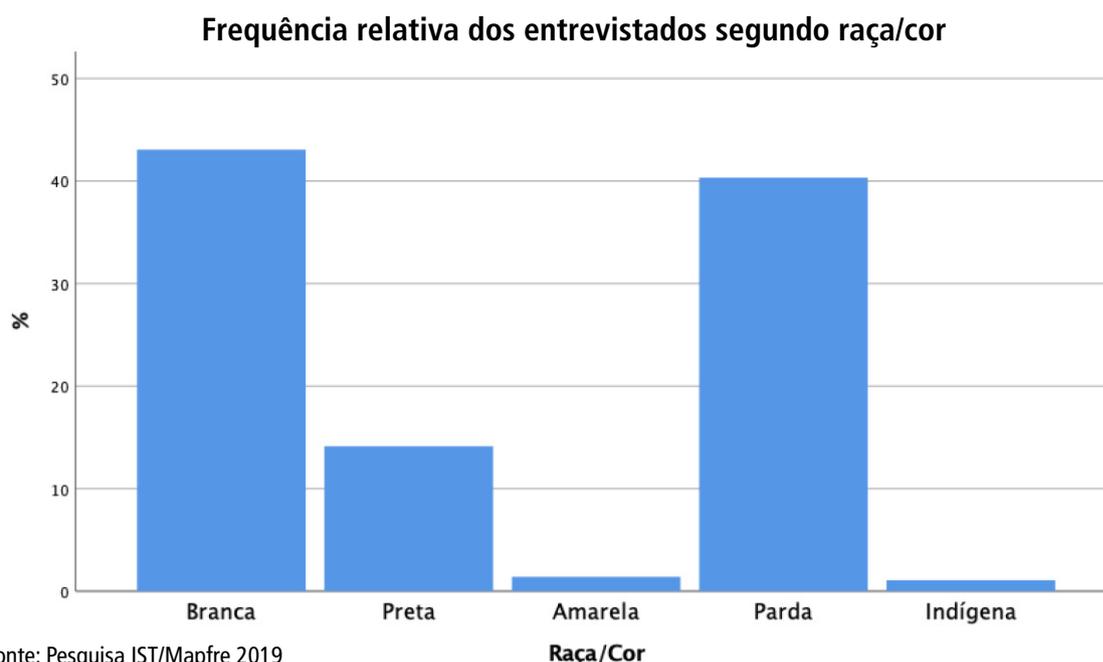
Distribuição dos entrevistados segundo Cor/Raça. Brasil - SP, 2019.

Cor Raça	Qtd de Pessoas	%
Branca	521	43%
Preta	171	14%
Amarela	17	1%
Parda	488	40%
Indígena	13	1%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.3

Porcentagem de entrevistados segundo Raça/Cor. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, 54%, era formado por pretos ou pardos. Outra parcela significativa era de motociclistas que se declararam brancos. Essa parcela foi de quatro em cada dez entrevistados.

Em relação à moradia, foi perguntado quais pessoas moram com o motociclista. Essa pergunta foi múltipla, pois uma pessoa pode morar com o companheiro e um filho, então a soma das frequências das respostas não soma o total de entrevistados da pesquisa.

### Tabela 4.3

Distribuição dos entrevistados segundo o arranjo familiar. Brasil - SP, 2019.

Quais pessoas moram com você?	Qtd de Pessoas	%
Esposa/Marido	733	61%
Filho (s)	606	50%
Algum outro parente	209	17%
Mora sozinho	117	10%
Neto (s)	13	1%
Outro	201	17%

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Seis em cada dez entrevistados mora com o companheiro(a). Cerca de metade reside com o filho(s). Esses são os arranjos mais comuns entre os motociclistas. Apenas um em cada dez motociclista mora sozinho.

### Tabela 4.4

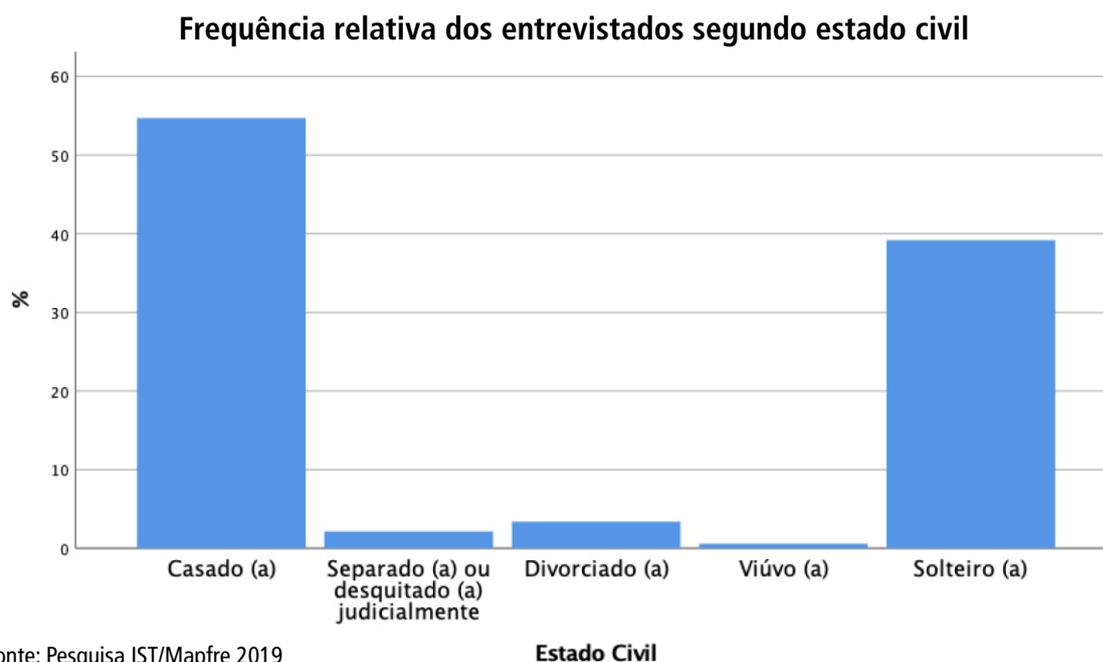
Distribuição dos entrevistados segundo o Estado Civil. Brasil - SP, 2019.

Estado Civil	Qtd de Pessoas	%
Casado (a)	662	55%
Separado (a) ou desquitado (a) judicialmente	26	2%
Divorciado (a)	41	3%
Viúvo (a)	7	1%
Solteiro (a)	474	39%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.4

Porcentagem de entrevistados segundo o Estado Civil. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, 55%, era casada. Outra parcela considerável, cerca de quatro em cada dez motociclistas, afirmou estar solteira no momento da pesquisa.

#### Tabela 4.5

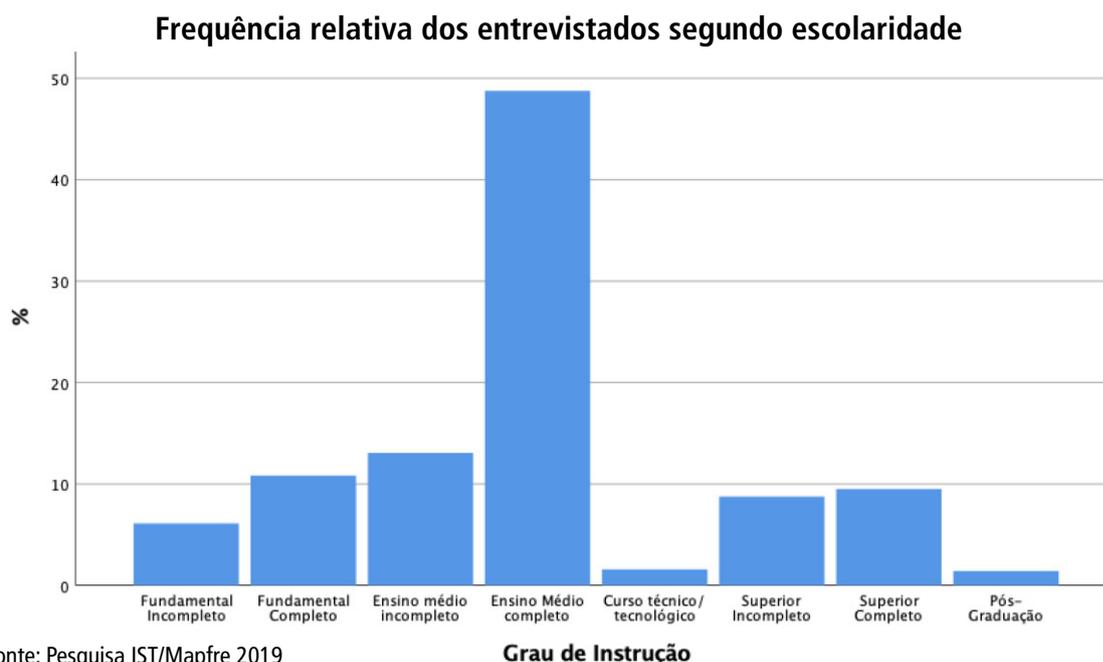
Distribuição dos entrevistados segundo a escolaridade. Brasil - SP, 2019

Instrução	Qtd de Pessoas	%
Analfabeto	0	0%
Fundamental Incompleto	74	6%
Fundamental Completo	131	11%
Ensino Médio Incompleto	158	13%
Ensino Médio Completo	590	49%
Curso Técnico/Tecnológico	19	2%
Superior Incompleto	106	9%
Superior Completo	115	10%
Pós-Graduação	17	1%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.5

Porcentagem de entrevistados segundo a escolaridade. Brasil - SP, 2019.



A maior parcela dos entrevistados, quase metade dos motociclistas, possuía o ensino médio completo. Um em cada dez motociclista tinha ensino superior completo. Isso indica um nível de escolaridade superior ao da população brasileira, em que a maioria é composta por pessoas com até o nível fundamental.

## Tabela 4.6

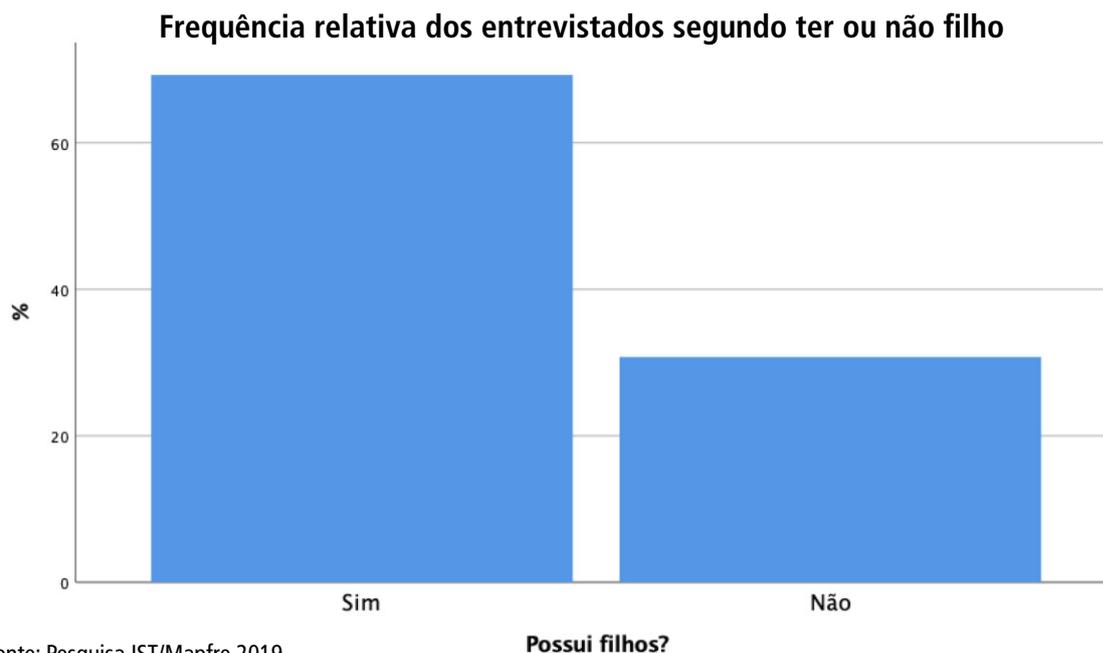
Distribuição dos entrevistados segundo a Paternidade/Maternidade. Brasil - SP, 2019.

Possui Filhos	Qtd Pessoas	%
Sim	838	69%
Não	372	31%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.6

Porcentagem de entrevistados segundo a Paternidade/Maternidade. Brasil - SP, 2019.

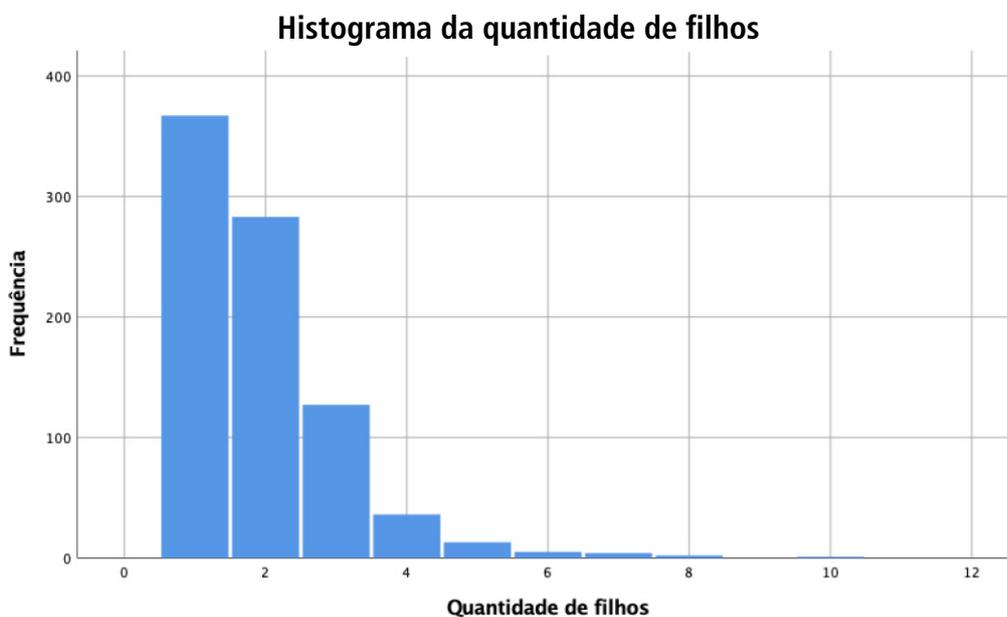


Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, cerca de sete em cada dez motociclistas, possui filhos. Apesar de 69% afirmar ter filhos, apenas 50% disse morar com eles.

## Gráfico 4.7

Número de entrevistados segundo a quantidade de filhos. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Entre aqueles que possuem filhos, a média é de 1.9 filho por motociclista. Três quartos dos entrevistados possuem até 2 filhos. Isso está semelhante ao encontrado na população brasileira, que passa por um processo acelerado de transição demográfica, em que a taxa de fecundidade está caindo rapidamente.

#### Tabela 4.7

Distribuição dos entrevistados quanto a possuir ou não CNH categoria A.

Brasil - SP, 2019.

Possui CNH	Qtd Pessoas	%
Sim	1179	97%
Não	31	3%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

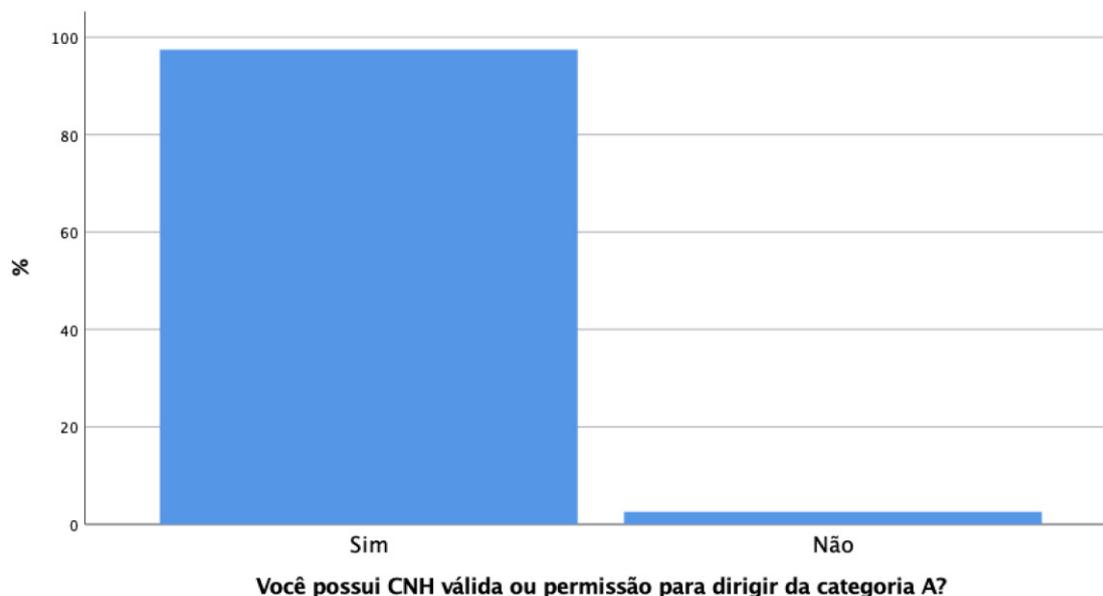
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.8

Porcentagem de entrevistados que possuem ou não CNH na categoria A.

Brasil - SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo ter ou não CNH da categoria A



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Quase a totalidade dos entrevistados possuem CNH da categoria A, ou seja, possuem habilitação válida para pilotar motocicleta. Contudo, ressalta-se que há 3% que afirmaram não terem permissão para pilotar, apesar de o fazerem.

### Tabela 4.8

Distribuição dos entrevistados que possuem CNH em outra categoria.

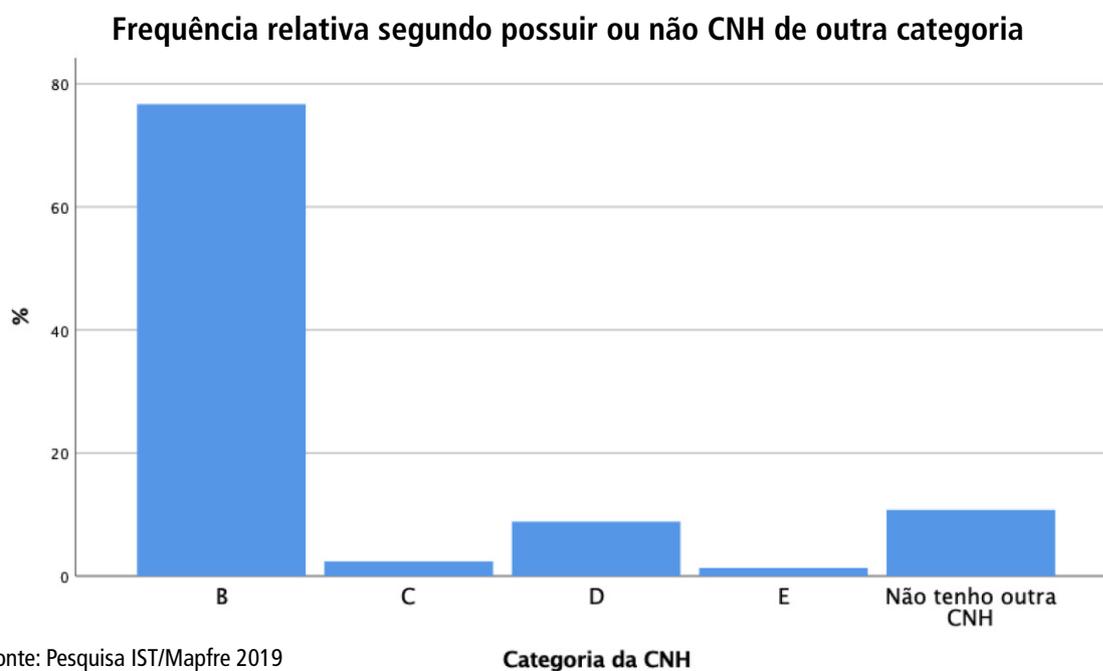
Brasil - SP, 2019.

Categoria CNH	Qtd Pessoas	%
B	928	77%
C	29	2%
D	107	9%
E	16	1%
Não tenho outra CNH	130	11%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.9

Porcentagem de entrevistados que possuem CNH em outra categoria. Brasil - SP, 2019.



Três quartos dos entrevistados afirmaram possuir também a CNH da categoria B, permissão para dirigir automóvel. A alta quantidade pode ser em virtude das autoescolas frequentemente comercializarem conjuntamente o preparatório para esses dois tipos de habilitação.

## Tabela 4.9

Distribuição dos entrevistados segundo a ocupação profissional. Brasil - SP, 2019.

Principal Ocupação	Qtd Pessoas	%
Desempregado	31	2,56%
Dona de casa (do lar)	1	0,08%
Aposentado/Pensionista	15	1,24%
Trabalhador doméstico (diarista, mensalista, caseiro)	0	0,00%
Militar (exército, marinha, aeronáutica, polícia militar, corpo de bombeiros)	3	0,25%
Empregado do setor privado	412	34,05%
Empregado do setor público	44	3,64%
Trabalha por conta própria	530	43,80%
Outra	174	14,38%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.10

Porcentagem de entrevistados segundo ocupação profissional. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Quatro em cada dez entrevistados são conta própria, ou seja, trabalham por sua conta sem ter um empregador formal. Essa categoria engloba os motoboys, pois eles, geralmente, recebem por entregas realizadas e não possuem vínculo empregatício formal ou carteira assinada. Em seguida um terço é empregado do setor privado, onde provavelmente o motociclista utiliza a moto como meio de locomoção para ir ao trabalho ou para o lazer.

**Tabela 4.10**

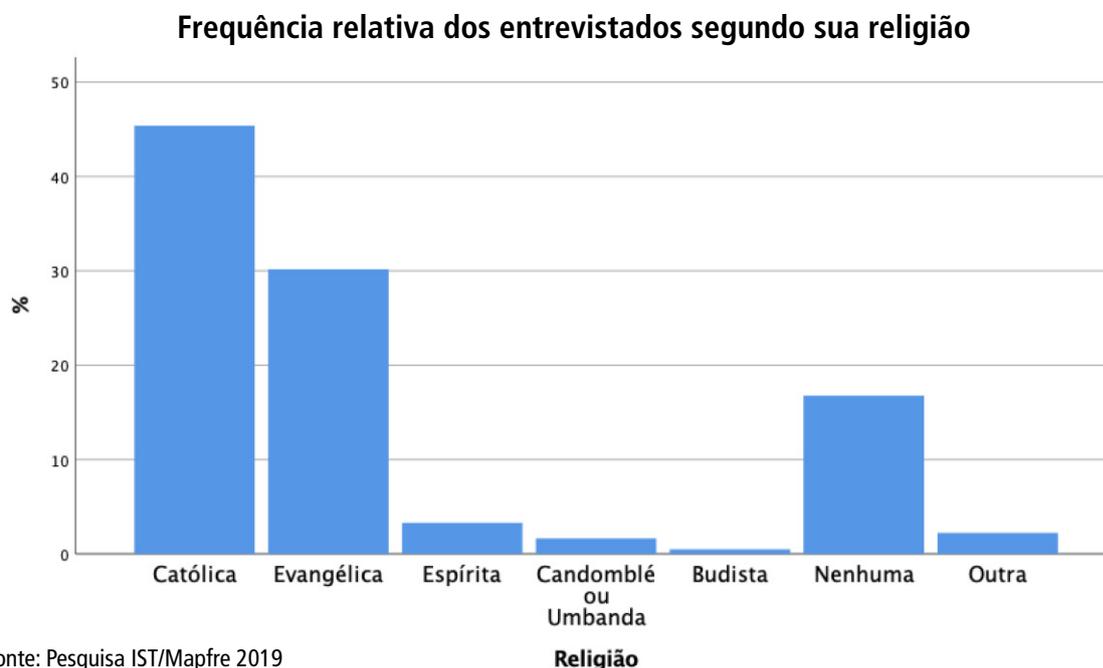
Distribuição dos entrevistados segundo a sua religião. Brasil - SP, 2019.

Religião	Qtd de Pessoas	%
Católica	549	45,37%
Evangélica	365	30,17%
Espírita	40	3,31%
Afro (candomblé ou umbanda)	20	1,65%
Budista	6	0,50%
Nenhuma	203	16,78%
Outra	27	2,23%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.11**

Porcentagem de entrevistados segundo a sua religião. Brasil - SP, 2019.



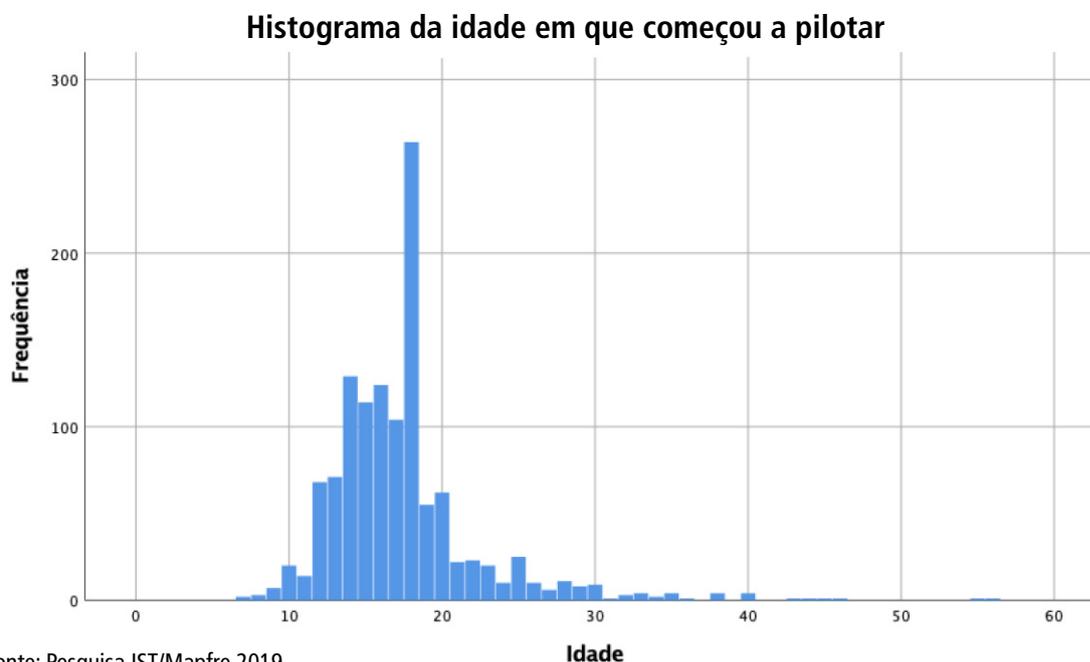
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maior parcela dos entrevistados, quase a metade, é católica. Contudo, nota-se uma grande parcela

de evangélicos e de motociclistas que não possuem nenhuma religião.

#### Gráfico 4.12

Número de entrevistados segundo a idade que começou a pilotar. Brasil - SP, 2019.



Um quarto dos entrevistados afirmou ter iniciado a pilotar moto antes dos 15 anos. 50% começou a pilotar antes dos 18 anos. Isso mostra um início precoce no aprendizado, considerando que somente é permitido pilotar moto a partir dos 18 anos e para se ter habilitação é necessário ter a idade mínima também de 18 anos. Outro dado que chama a atenção é que um quinto começa a pilotar com exatos 18 anos, provavelmente, já no processo para ter a habilitação.

#### Tabela 4.11

Distribuição dos entrevistados segundo a já ter pilotado com ou sem habilitação.

Brasil - SP, 2019.

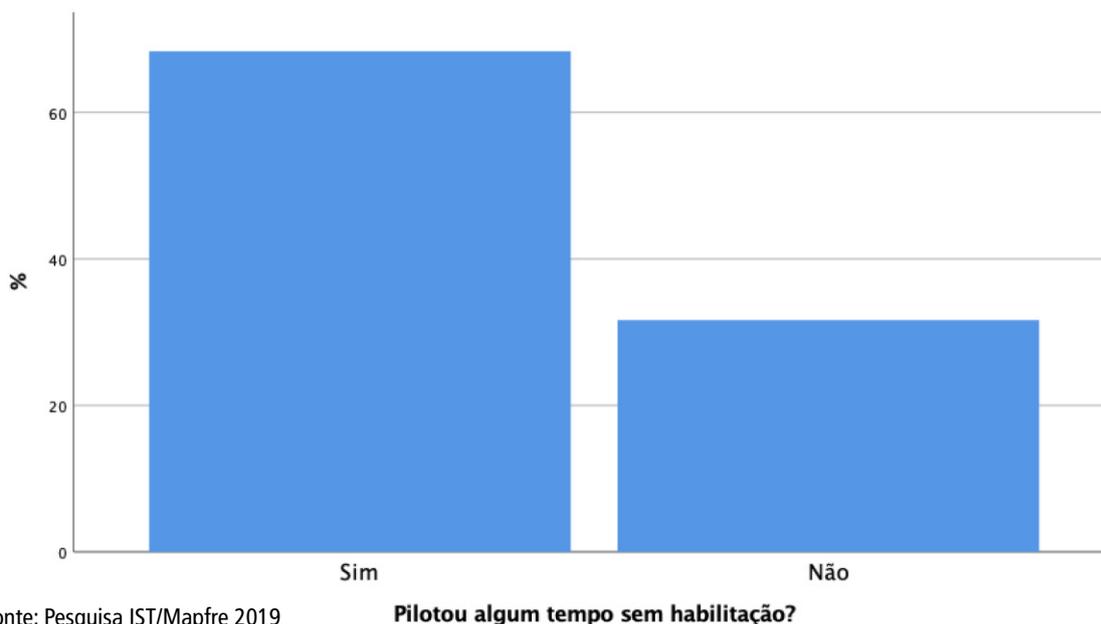
Pilotou sem CNH	Qtd de Pessoas	%
Sim	827	68%
Não	383	32%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.13

Número de entrevistados que já pilotaram com ou sem habilitação. Brasil - SP, 2019.

### Frequência relativa dos entrevistados segundo ter pilotado sem habilitação ou não



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, cerca de dois em cada três motociclistas, disseram ter pilotado moto por algum tempo mesmo sem ter habilitação. Considerando o início precoce de início de pilotagem, o resultado era esperado, pois a idade mínima para a habilitação é de 18 anos, contudo metade dos entrevistados iniciam a pilotar antes dessa idade.

### Tabela 4.12

Distribuição dos entrevistados segundo o tempo que pilotou sem habilitação.

Brasil - SP, 2019.

Anos sem CNH	Qtd de Pessoas	%
Menos de 1 ano	128	15%
De 1 a 2 anos	218	26%
De 2 a 3 anos	99	12%
De 3 a 4 anos	115	14%
Mais de 5 anos	267	32%
<b>Total</b>	<b>827</b>	<b>100,00%</b>

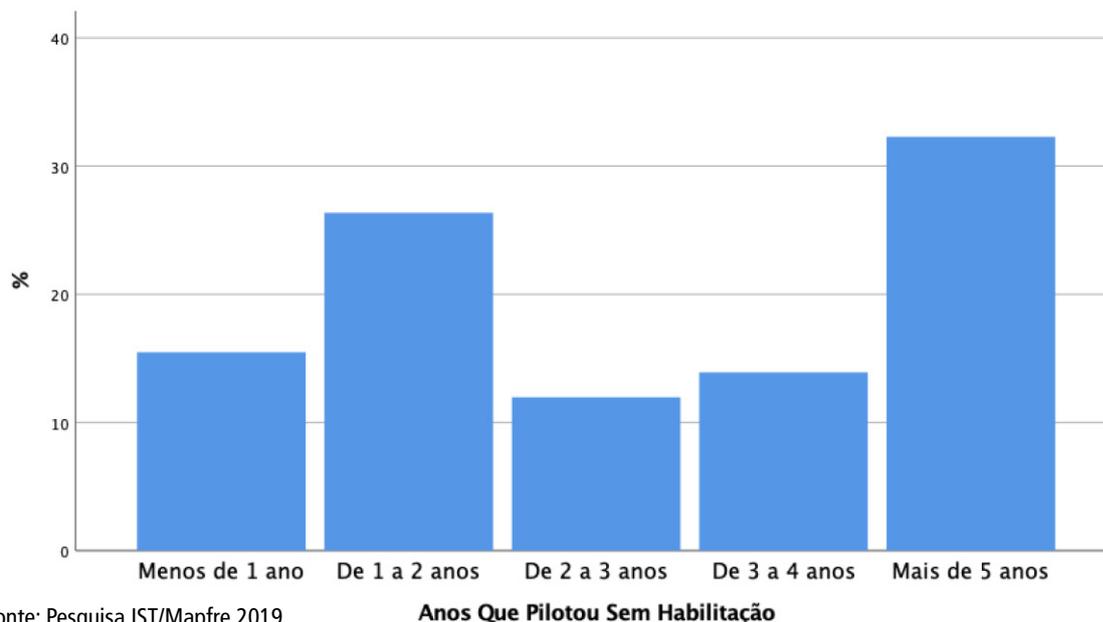
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.14

Número de entrevistados segundo o tempo que pilotou sem habilitação.

Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo tempo que pilotou sem habilitação



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Entre aqueles que pilotaram algum tempo sem CNH, um terço o fez por 5 anos ou mais. Apenas 15% pilotou sem habilitação por menos de 1 ano, o que mostra que os motociclistas já pilotavam por muito tempo antes de ter a permissão.

#### Tabela 4.13

Distribuição dos entrevistados segundo o número de motos que possui.

Brasil - SP, 2019.

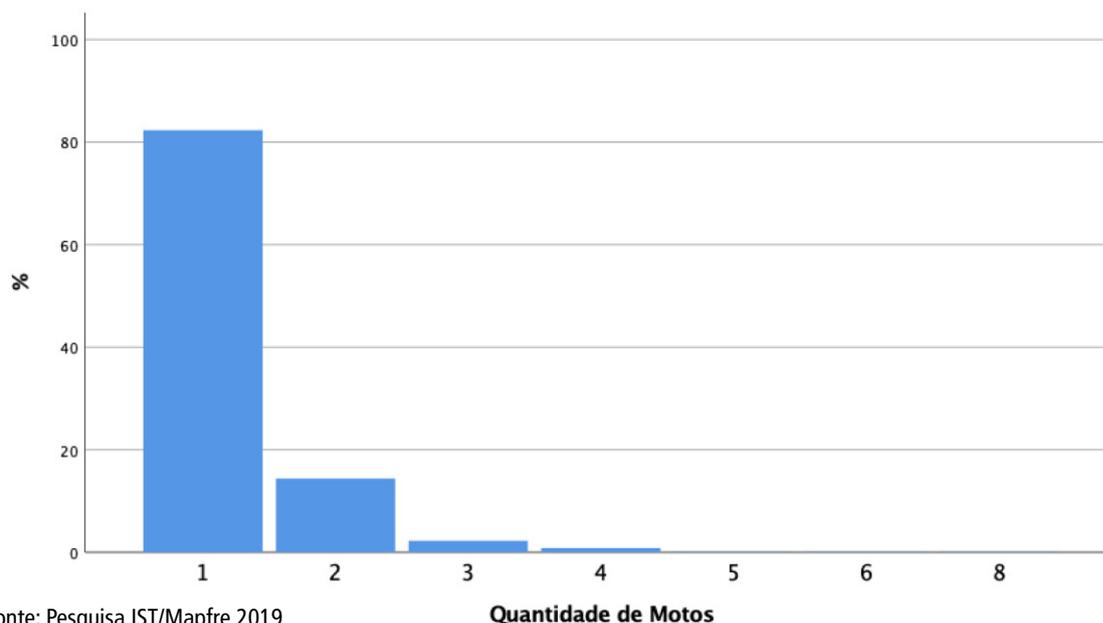
Qtd de Motos	Qtd de Pessoas	%
1	996	82,31%
2	174	14,38%
3	27	2,23%
4	10	0,83%
5	1	0,08%
6	1	0,08%
8	1	0,08%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.15

Porcentagem de entrevistados segundo a quantidade de motos que possui. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo a quantidade de motos que possui



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, cerca de oito em cada dez motociclistas, possui apenas uma moto. Cerca de 15% possui duas motos e apenas 3% possui três ou mais motos.

### Tabela 4.14

Distribuição dos entrevistados segundo a marca da moto que possui.

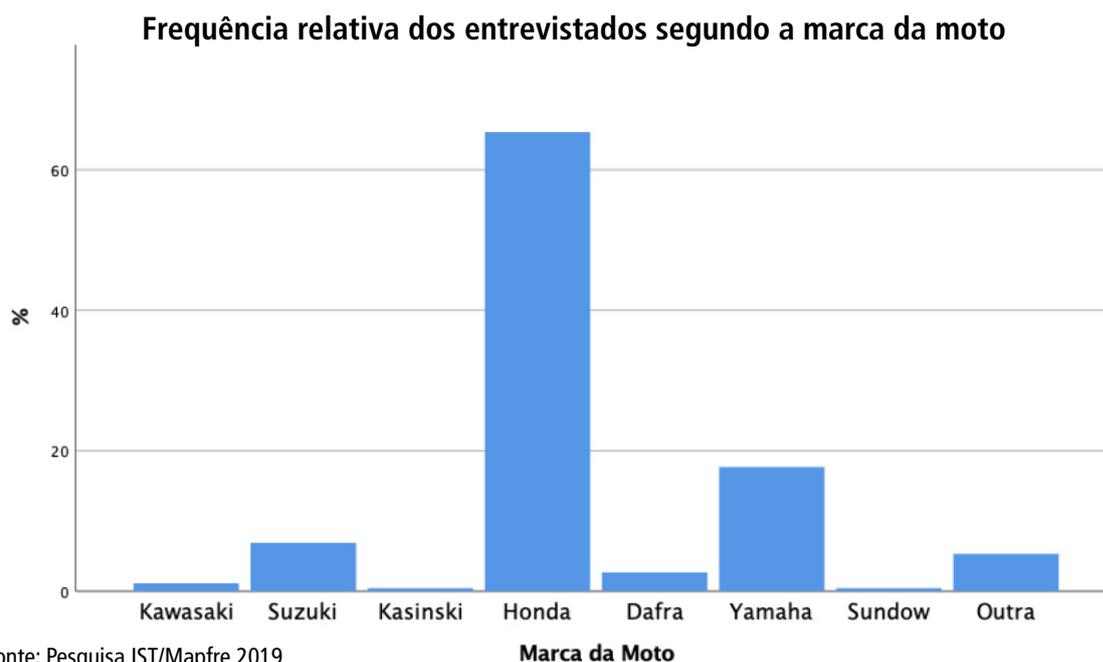
Brasil - SP, 2019.

Marca da Moto	Qtd de Pessoas	%
Kawasaki	15	1%
Suzuki	92	8%
Kasinski	6	0%
Honda	872	72%
Dafra	36	3%
Yamaha	236	20%
Sundow	6	0%
Outra	71	6%

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.16

Porcentagem de entrevistados segundo a marca da moto que possui. Brasil - SP, 2019.



Nota-se um alto percentual de motos da marca Honda. Sete em cada dez motociclistas possuem uma moto Honda. Em segundo lugar está a Yamaha, onde 20% dos entrevistados afirmaram ter uma moto dessa marca.

#### Tabela 4.15

Distribuição dos entrevistados segundo as cilindradas da moto que possui.

Brasil - SP, 2019.

Cilindradas da Moto	Qtd de Pessoas	%
Menos de 125 cc	31	3%
125 cc	695	57%
250 cc	373	31%
400 cc	46	4%
Acima de 500 cc	109	9%
Outras	112	9%

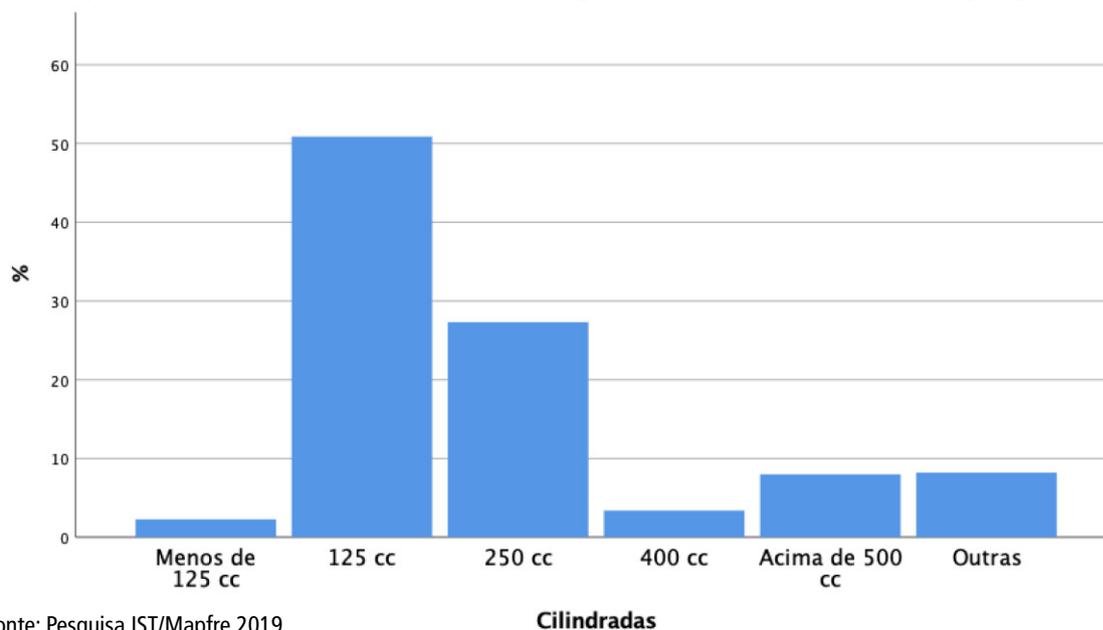
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.17

Porcentagem de entrevistados segundo a cilindrada da moto que possui.

Brasil -SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo a cilindrada da moto que possui



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria das motos que os entrevistados possuem é de baixa cilindrada. Nove em cada dez entrevistados possuem uma moto com até 250 cc.

### Tabela 4.16

Distribuição dos entrevistados segundo o ano de fabricação da moto que possui.

Brasil - SP, 2019.

Ano de Fabricação da Moto	Qtd de Pessoas	%
Tem menos de 1 ano	142	12%
De 2 a 4 anos	267	22%
De 5 a 7 anos	260	21%
Mais de 7 anos	670	55%

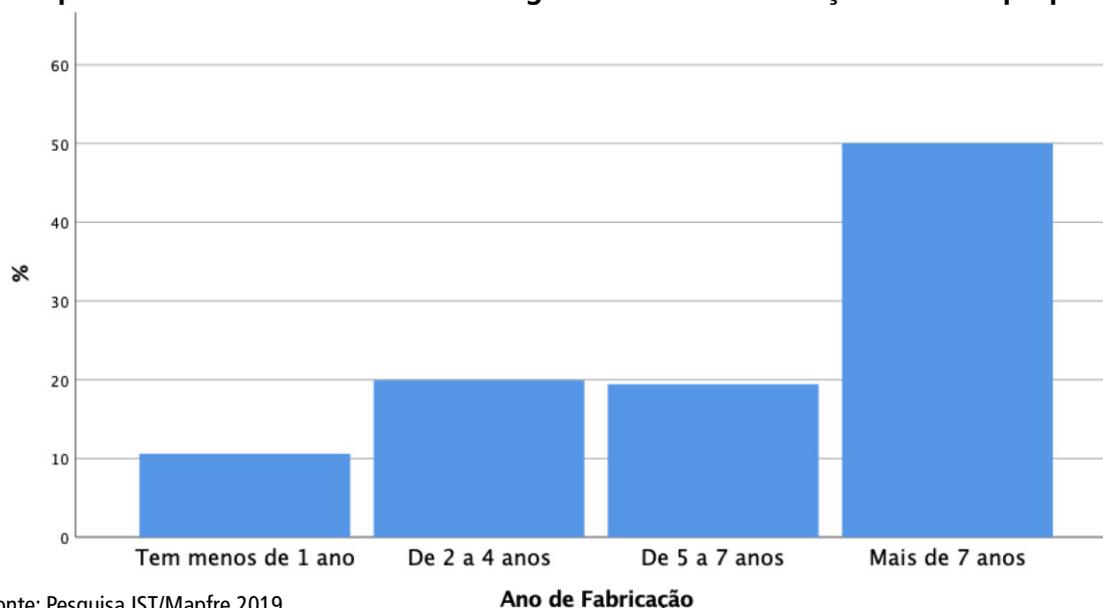
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.18

Porcentagem de entrevistados segundo o ano de fabricação da moto que possui.

Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo o ano de fabricação da moto que possui



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria das motos que os entrevistados possuem têm mais de 7 anos, considerando o ano de fabricação da motocicleta. Apenas uma em cada dez motos tem até 1 ano de uso.

Dessa forma, em síntese, as motos que os entrevistados possuem são Honda, de baixa cilindrada e com bastante tempo de uso (fabricadas há pelo menos 7 anos).

### Tabela 4.17

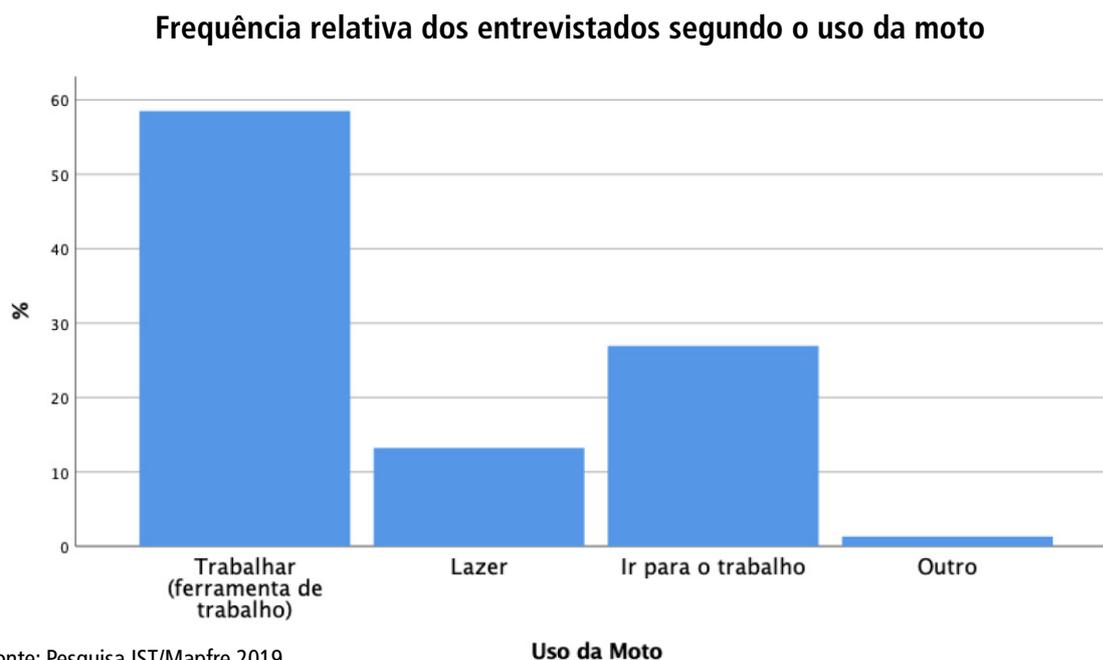
Distribuição dos entrevistados segundo o uso da moto. Brasil - SP, 2019.

Uso da Moto	Qtd de Pessoas	%
Trabalhar (ferramenta de trabalho)	708	59%
Lazer	160	13%
Ir para o trabalho	326	27%
Outro	16	1%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.19

Porcentagem de entrevistados segundo o uso/finalidade da moto. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, cerca de seis em cada dez motociclistas, utiliza a moto como ferramenta de trabalho. Considerando que boa parte trabalha por conta própria, é lícito supor que há um grande número de entrevistados que utilizam a moto para realizarem entregas. Ainda, um quarto dos entrevistados afirmou usar a moto para ir ao trabalho e apenas 13% usa a moto para o lazer.

### Tabela 4.18

Distribuição dos entrevistados segundo o tempo que pilota diariamente.

Brasil - SP, 2019.

Horas que Pilota por Dia	Qtd de Pessoas	%
Menos de uma hora	169	14%
De uma a duas horas	254	21%
De duas a três horas	89	7%
De três a quatro horas	84	7%
Mais de cinco horas	614	51%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

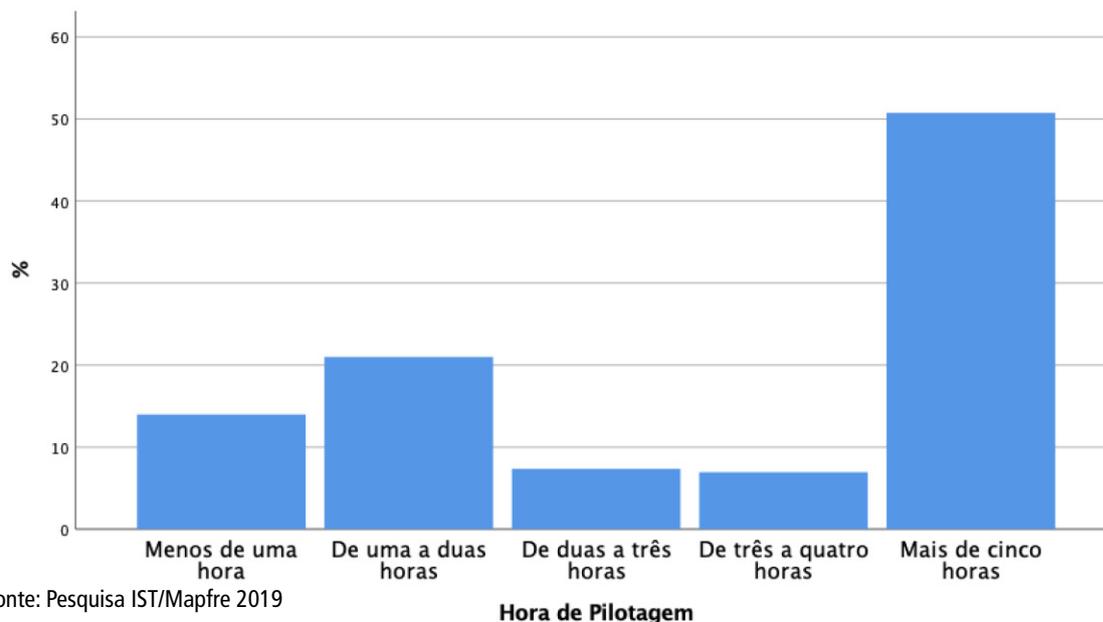
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.20

Porcentagem de entrevistados segundo o tempo que pilota diariamente.

Brasil - SP, 2019.

### Frequência relativa dos entrevistados segundo o tempo que pilota diariamente



A maioria dos entrevistados pilota diariamente mais de cinco horas por dia. Considerando que a maior parcela dos entrevistados era conta própria e utiliza a moto como ferramenta de trabalho, é razoável supor que o ganho é por produtividade e por quantidade de serviços feitos. Assim, o motociclista entrevista está propenso a pilotar mais tempo, pois mais tempo está relacionado com mais entregas realizadas e por fim maior renda.

## Tabela 4.19

Distribuição dos entrevistados segundo o número de Km pilotado por dia.

Brasil - SP, 2019.

Quilômetros por Dia	Qtd de Pessoas	%
Menos de 5 quilômetros	58	5%
De 5 a 10 quilômetros	103	9%
De 11 a 20 quilômetros	129	11%
De 21 a 30 quilômetros	105	9%
Mais de 31 quilômetros	815	67%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

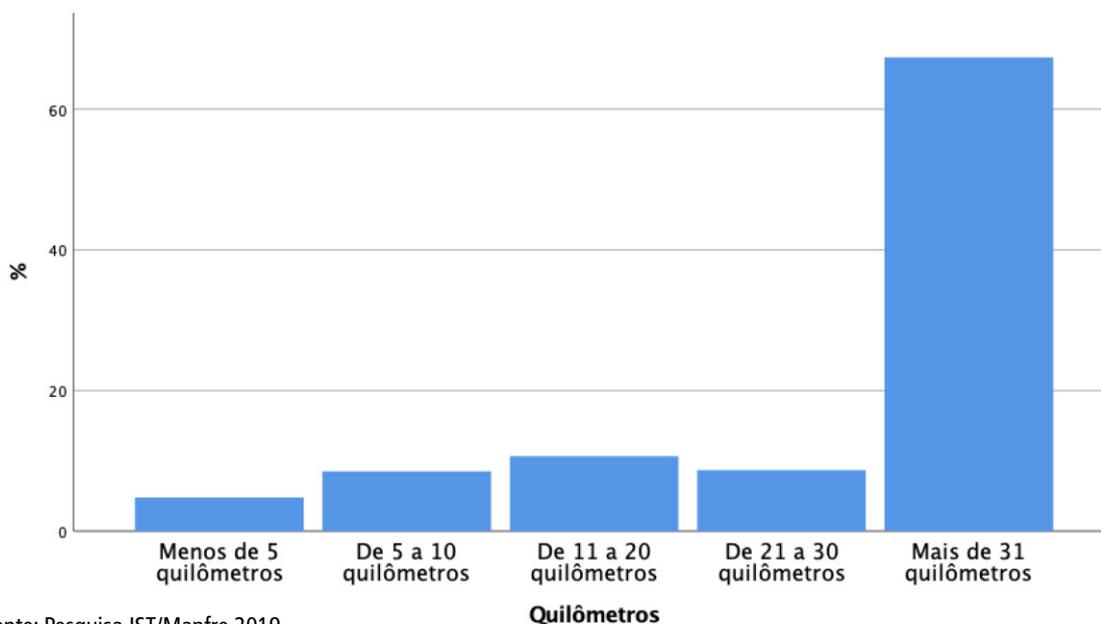
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.21

Porcentagem de entrevistados segundo o número de Km pilotados por dia.

Brasil - SP, 2019.

### Frequência relativa dos entrevistados segundo a qualidade de km pilotados por dia



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, cerca de sete em cada dez motociclista, pilota mais de 31 quilômetros diariamente. Assim, como a questão anterior, o motociclista entrevistado está propenso a pilotar mais, tanto tempo quanto quilômetros, para ter uma maior remuneração do trabalho.

## Tabela 4.20

Distribuição dos entrevistados que receberam multa ou não.

Brasil - SP, 2019.

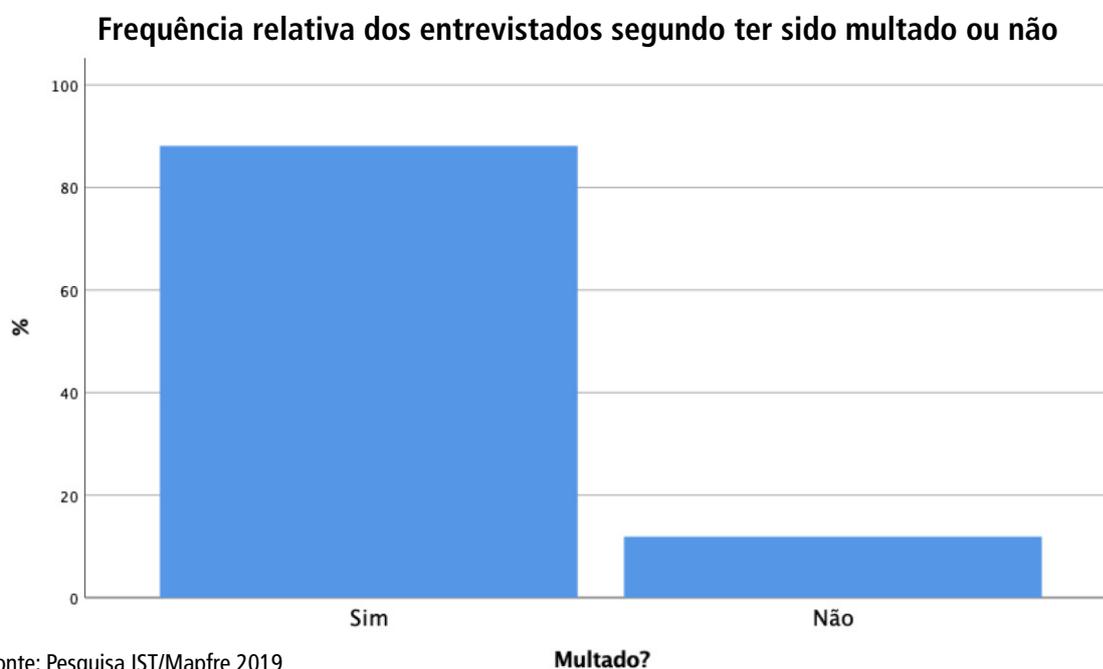
Foi Multado	Qtd de Pessoas	%
Sim	1066	88%
Não	144	12%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

## Gráfico 4.22

Porcentagem de entrevistados que receberam ou não multa.

Brasil - SP, 2019.



Cerca de nove em cada dez entrevistados já foi multado alguma vez. É lícito supor que, como os motociclistas entrevistados pilotam durante muito tempo e grandes distâncias, há um risco elevado de os entrevistados serem multados, pois há uma grande exposição ao risco.

## Tabela 4.21

Distribuição dos entrevistados segundo o tipo de equipamento para transportar carga.

Brasil - SP, 2019.

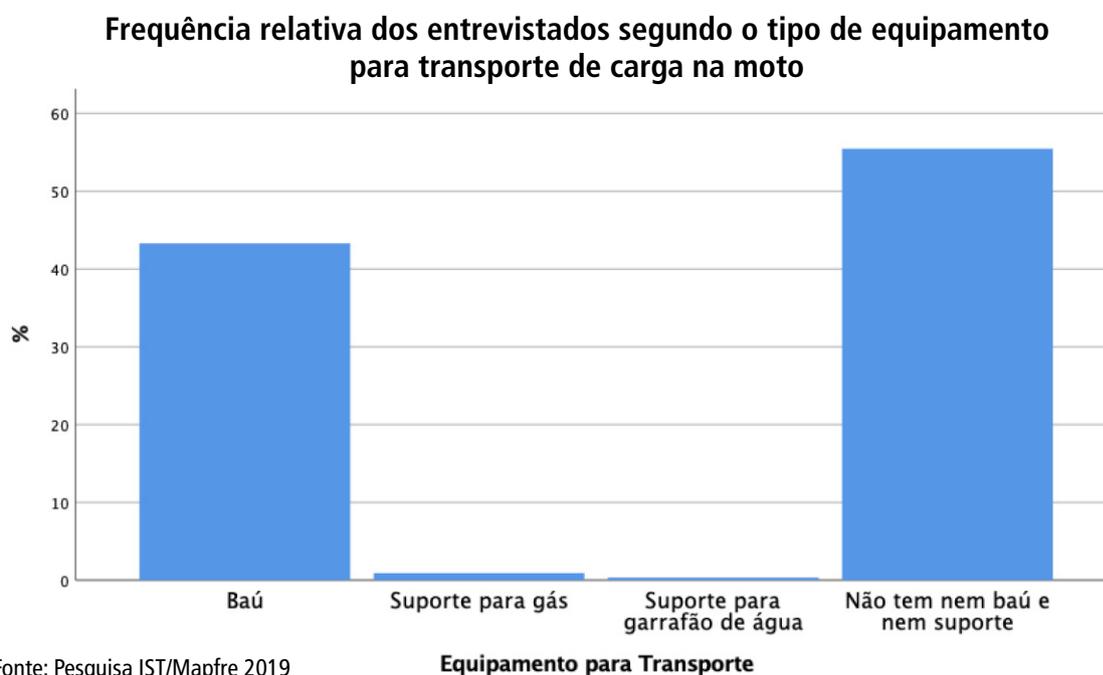
Possui equipamento para transporte de carga	Qtd de Pessoas	%
Baú	524	43%
Suporte para gás	11	1%
Suporte para garrafão de água	4	0%
Não tem nem baú e nem suporte	671	55%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.23

Porcentagem de entrevistados segundo o tipo de equipamento para transportar carga.

Brasil - SP, 2019.



A maioria dos entrevistados, 55% dos motociclistas, afirmou não ter nem baú nem suporte para transporte de carga. Contudo, parcela considerável disse ter baú.

### Tabela 4.22

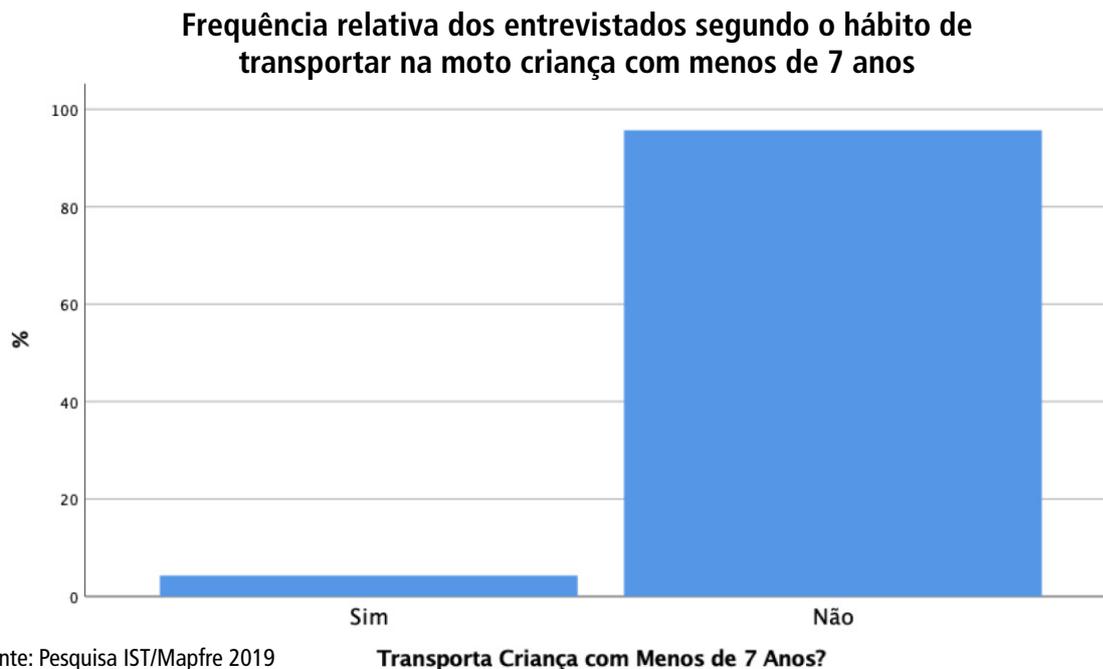
Distribuição dos entrevistados segundo o hábito de realizar transporte de crianças menores de 7 anos. Brasil - SP, 2019.

Transportar menos 7 anos	Qtd de Pessoas	%
Sim	52	4%
Não	1158	96%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

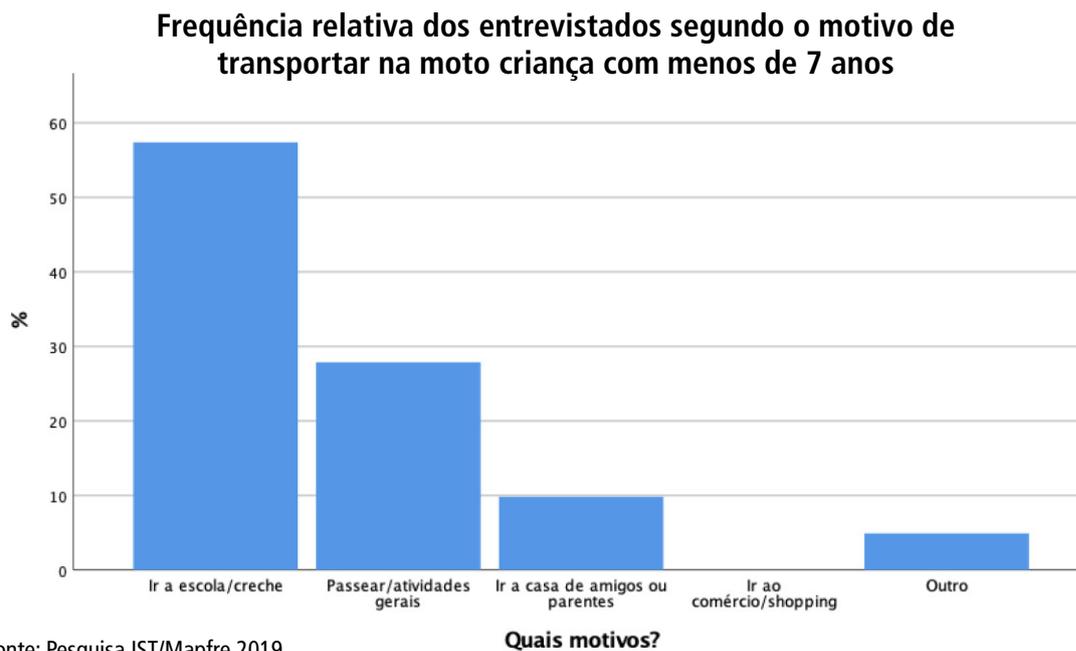
### Gráfico 4.24

Porcentagem de entrevistados segundo o hábito de realizar transporte de crianças menores de 7 anos na moto. Brasil - SP, 2019.



### Gráfico 4.25

Porcentagem de entrevistados segundo o motivo para transportar diariamente crianças menores de 7 anos na moto. Brasil - SP, 2019.



A maioria dos entrevistados não tem o hábito de transportar criança. Contudo, uma pequena parcela, 4% dos motociclistas afirmou transportar crianças na motocicleta. Entre aqueles que transportam criança com menos de 7 anos, o motivo mais frequente é levar a criança para a escola ou creche.

#### Tabela 4.23

Distribuição dos entrevistados segundo a opinião sobre a qualidade das pistas.

Brasil - SP, 2019.

Qualidade pistas	Qtd de Pessoas	%
Muito Boa	9	1%
Boa	76	6%
Regular	291	24%
Ruim	382	32%
Muito ruim	452	37%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

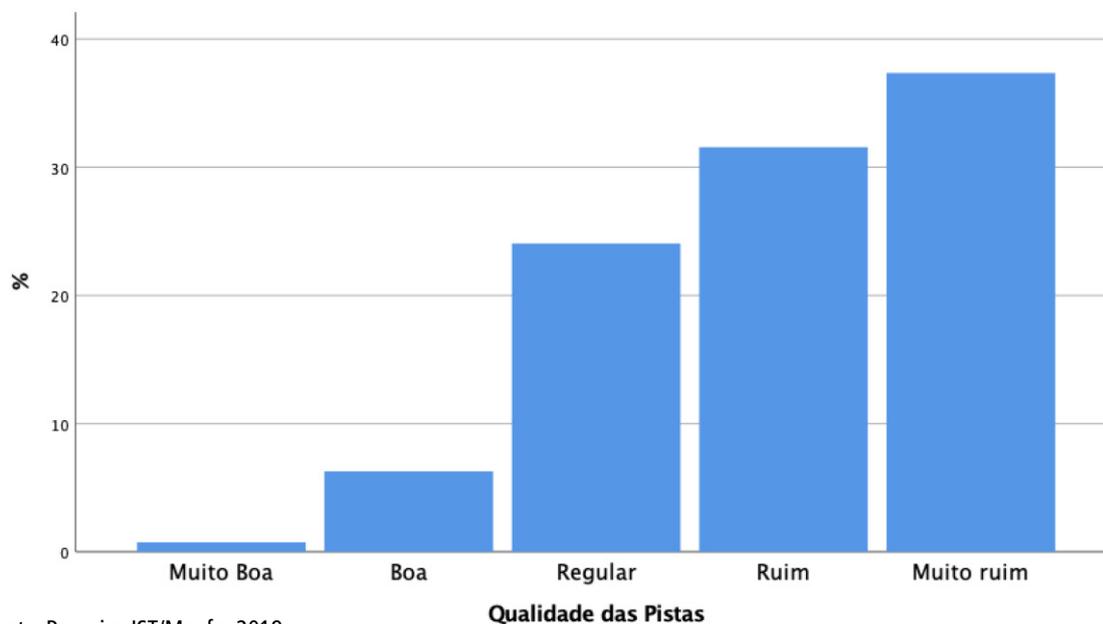
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.26

Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião sobre a qualidade das pistas.

Brasil - SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo avaliação quanto à qualidade das pistas



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A avaliação dos entrevistados é de que as pistas pelas quais eles geralmente pilotam são ruins ou muito ruins. Essa avaliação é compartilhada por cerca de sete em cada dez motociclistas. Do outro lado, apenas 7% classificam as pistas como boa ou ótima.

**Tabela 4.24**

Distribuição dos entrevistados segundo a opinião quanto a sinalização das pistas.

Brasil - SP, 2019.

Sinalização das Pistas	Qtd de Pessoas	%
Muito Boa	10	1%
Boa	245	20%
Regular	518	43%
Ruim	293	24%
Muito ruim	144	12%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

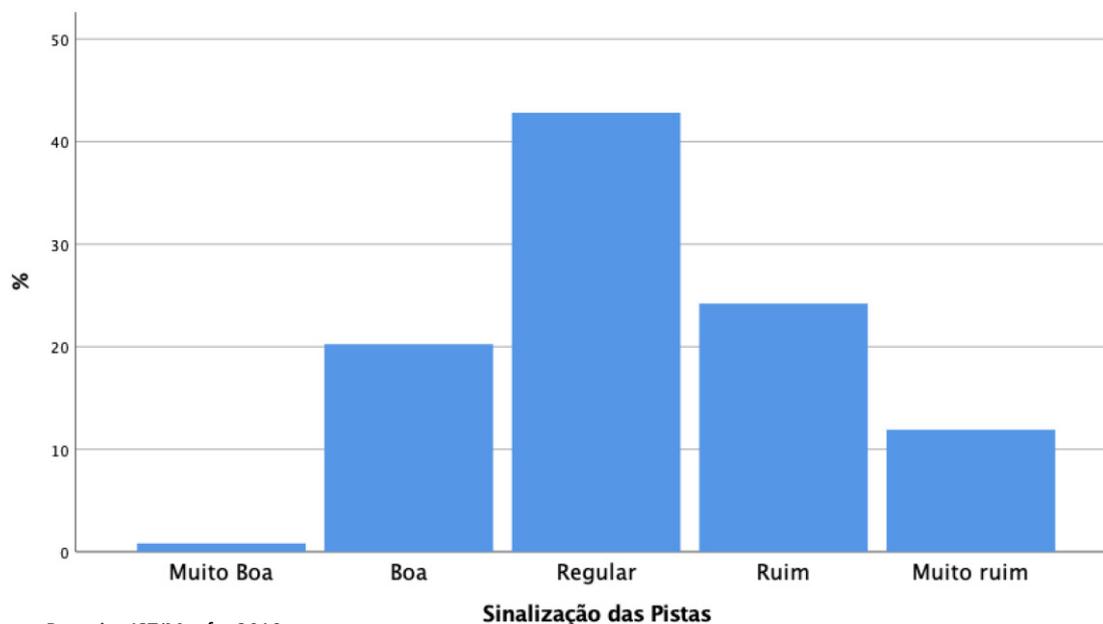
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.27**

Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto à sinalização das pistas.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo a avaliação quanto à sinalização das pistas**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A sinalização possui uma avaliação melhor do que a qualidade das pistas. Para um em cada cinco motociclista avalia como boa a sinalização. A maior parcela, 43% classifica como regular. Enquanto um terço acha a sinalização ruim ou muito ruim.

**Tabela 4.25**

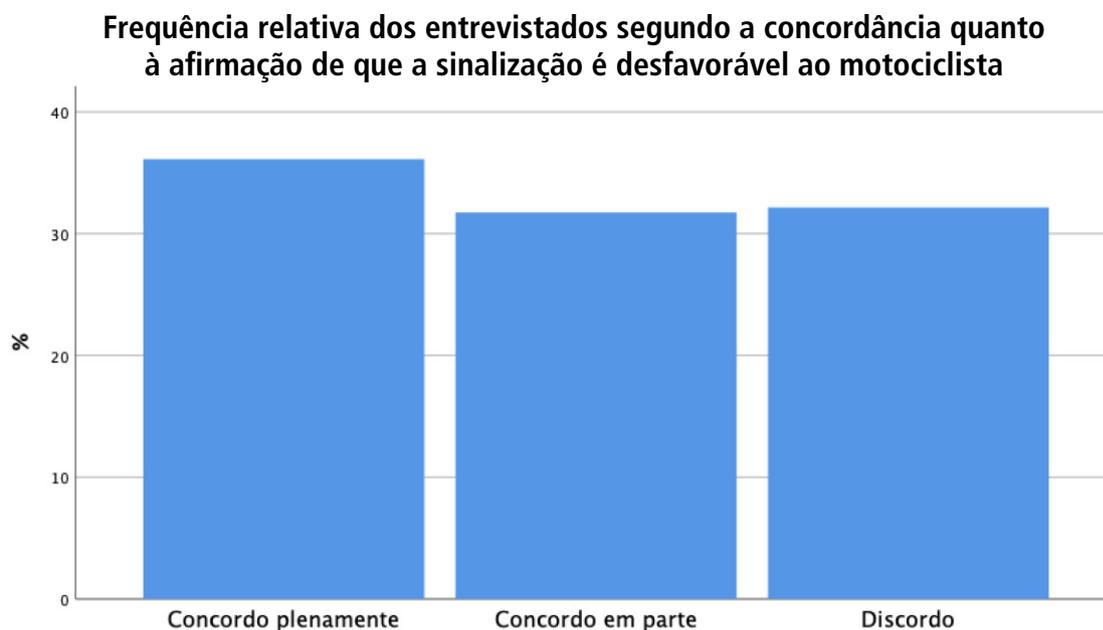
Distribuição dos entrevistados segundo a concordância da afirmação de que a sinalização é desfavorável para os motociclistas. Brasil - SP, 2019.

<b>A sinalização é desfavorável para os motociclistas?</b>	<b>Qtd de Pessoas</b>	<b>%</b>
Concordo plenamente	437	36%
Concordo em parte	384	32%
Discordo	389	32%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.28**

Porcentagem de entrevistados segundo a concordância da afirmação que a sinalização é desfavorável ao motociclista. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019 **A sinalização é desfavorável para os motociclistas?**

A maioria dos entrevistados, cerca de seis em cada dez motociclistas, concorda que a sinalização é desfavorável ao motociclista. Contudo, ressalta-se que um terço dos respondentes discordaram da afirmação.

**Tabela 4.26**

Distribuição dos entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação como:

Brasil - SP, 2019.

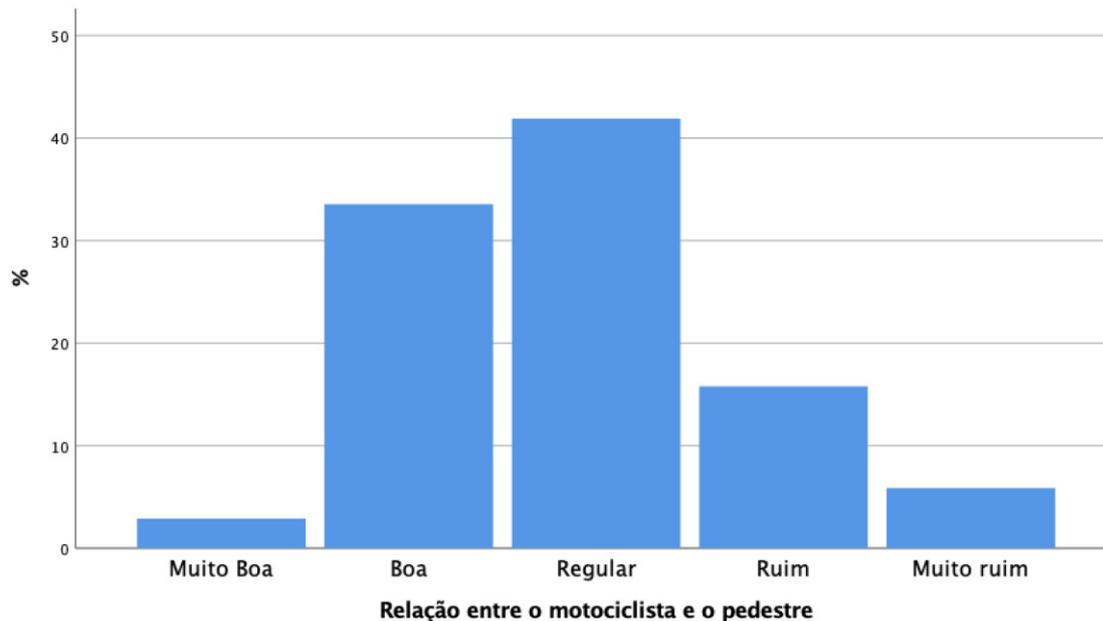
Relacionamento com:	Muito Boa		Boa		Regular		Ruim		Muito ruim		Total	
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
Pedestre	35	2.9%	406	33.6%	507	41.9%	191	15.8%	71	5.9%	1210	100.0%
Outros motociclistas	183	15.1%	691	57.1%	235	19.4%	83	6.9%	18	1.5%	1210	100.0%
Motoristas de carro	6	0.5%	159	13.1%	484	40.0%	396	32.7%	165	13.6%	1210	100.0%
Taxistas	7	0.6%	244	20.2%	360	29.8%	323	26.7%	276	22.8%	1210	100.0%
Ônibus	3	0.2%	219	18.1%	340	28.1%	369	30.5%	279	23.1%	1210	100.0%

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.29**

Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação com o pedestre. Brasil - SP, 2019.

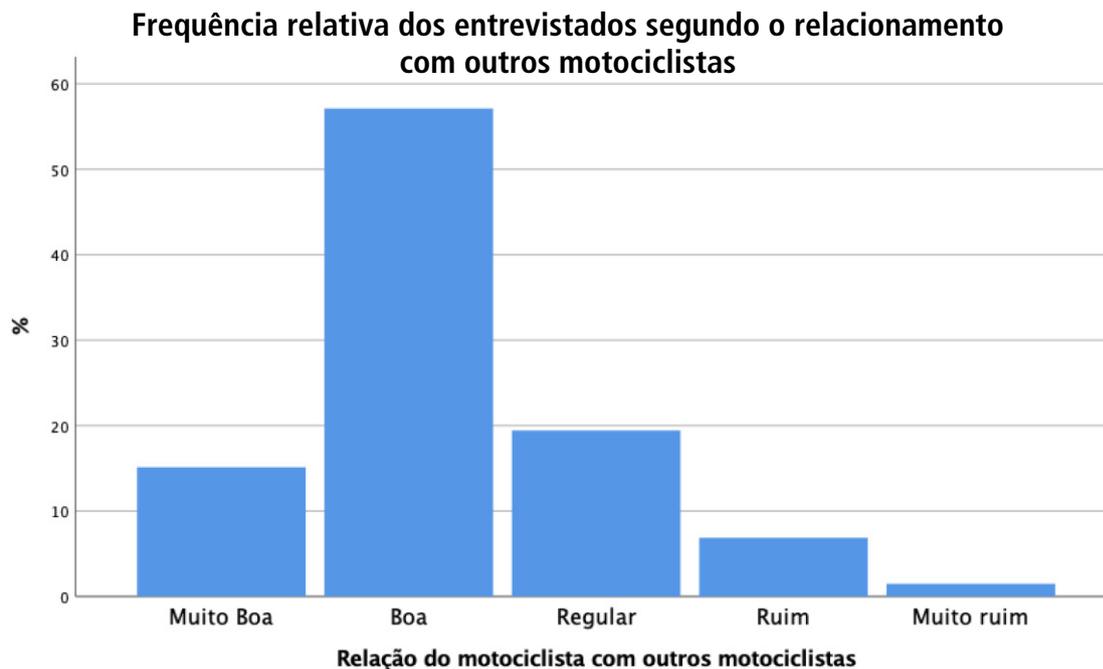
**Frequência relativa dos entrevistados segundo o relacionamento com o pedestre**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.30

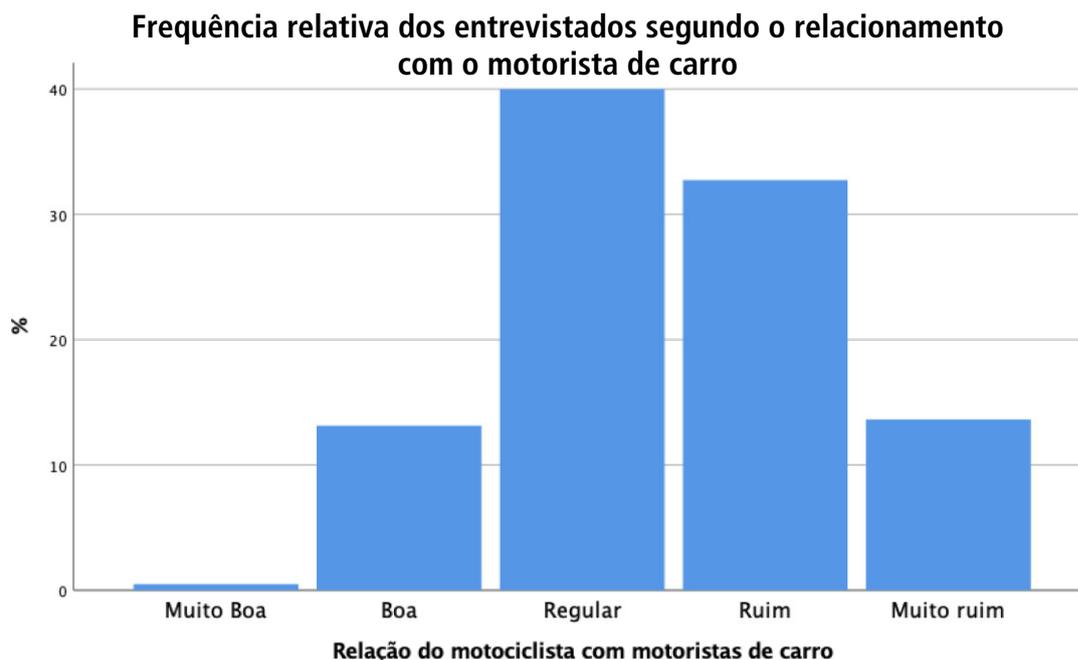
Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação com outros motociclistas. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.31

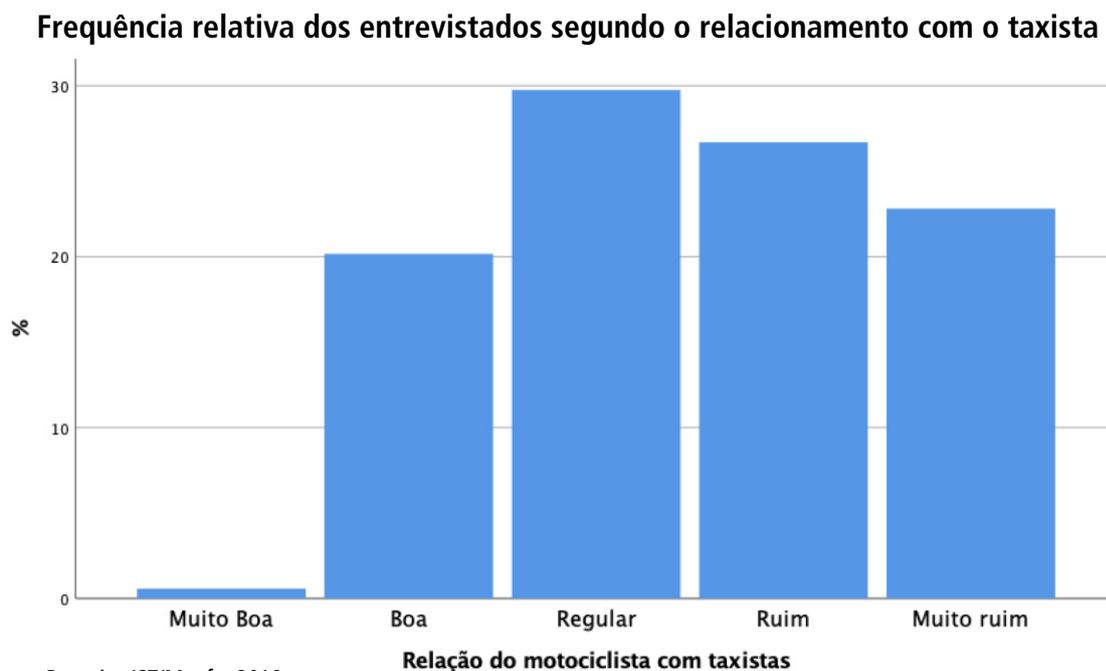
Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação com motorista de carro. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

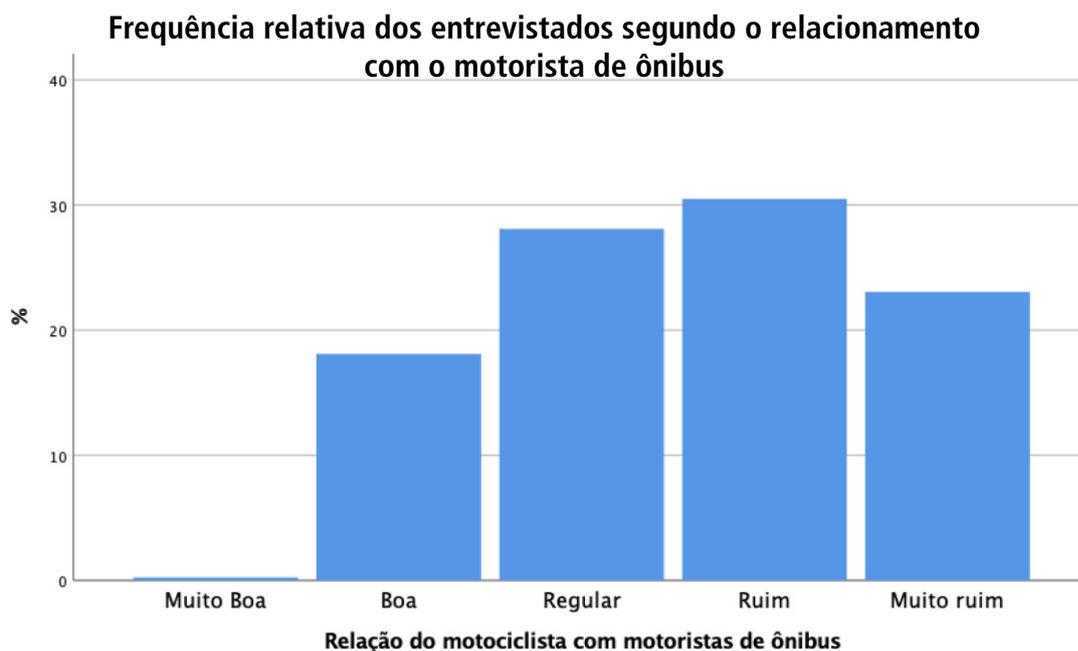
### Gráfico 4.32

Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação com motorista de taxi. Brasil - SP, 2019.



### Gráfico 4.33

Porcentagem de entrevistados segundo sua opinião quanto a sua relação com motorista de ônibus. Brasil - SP, 2019.



Em relação ao trânsito, as piores relações são como motoristas de ônibus 54% avaliam como ruim ou muito ruim), motoristas de taxi (50% avaliam como ruim ou muito ruim) e motoristas de carro comum (46% avaliam como ruim ou muito ruim).

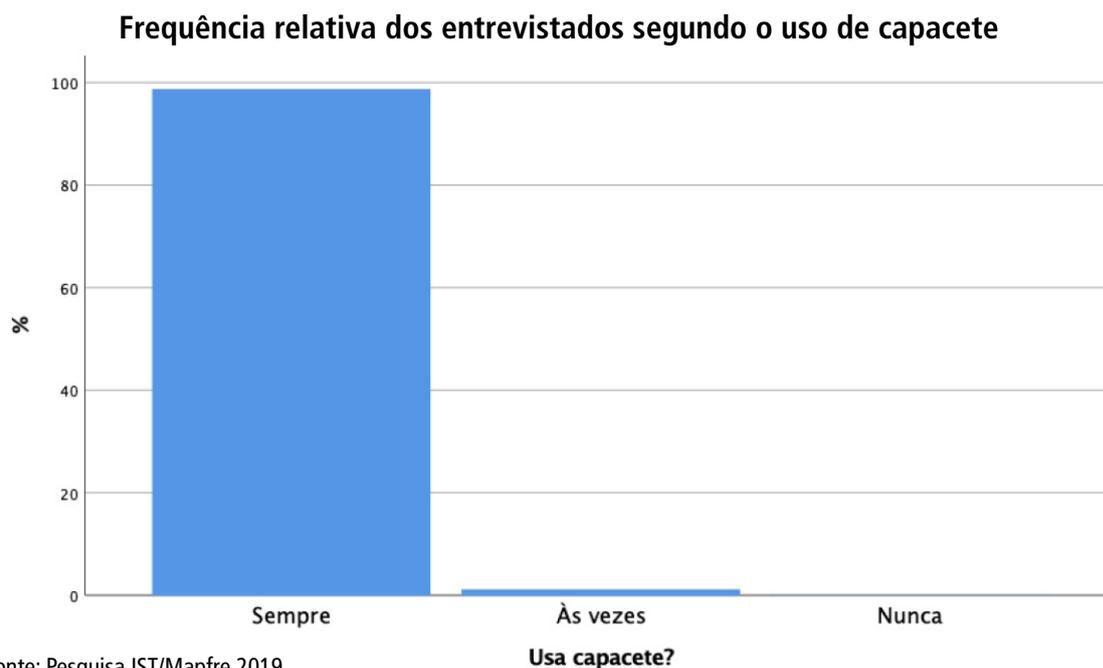
**Tabela 4.27**

Distribuição dos entrevistados segundo alguns comportamentos. Brasil - SP, 2019.

	Sempre		Às vezes		Nunca		Total	
	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%	Freq.	%
Usa capacete?	1195	98.8%	14	1.2%	1	0.1%	1210	100.0%
Usa botas e outras proteções?	440	36.4%	448	37.0%	322	26.6%	1210	100.0%
Considera seu estilo de pilotagem agressivo?	46	3.8%	400	33.1%	764	63.1%	1210	100.0%
Pilota sob efeito de álcool ou outras drogas?	14	1.2%	137	11.3%	1059	87.5%	1210	100.0%
Utiliza o celular enquanto pilota?	31	2.6%	280	23.1%	899	74.3%	1210	100.0%
Comete erros no trânsito?	47	3.9%	1014	83.8%	149	12.3%	1210	100.0%
Respeita as leis de trânsito?	725	59.9%	469	38.8%	16	1.3%	1210	100.0%
Pilota no corredor entre vias de carro?	915	75.6%	240	19.8%	55	4.5%	1210	100.0%

### Gráfico 4.34

Porcentagem de entrevistados segundo o uso de capacete. Brasil - SP, 2019.



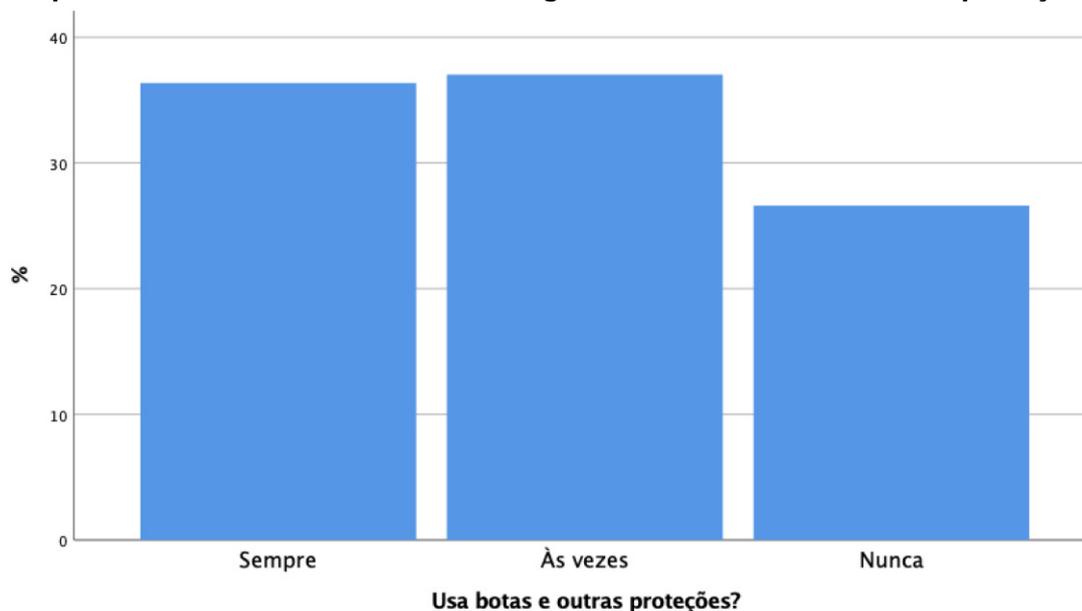
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.35

Porcentagem de entrevistados segundo o uso de botas e outras proteções.

Brasil - SP, 2019.

### Frequência relativa dos entrevistados segundo o uso de botas e outras proteções

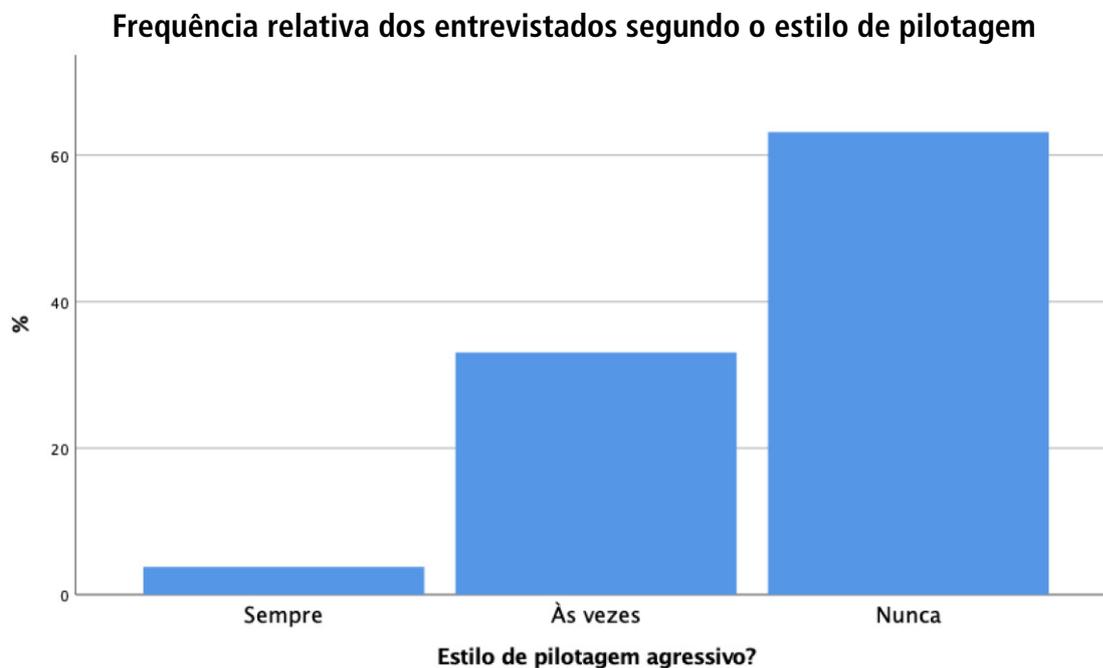


Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.36

Porcentagem de entrevistados quanto ao seu estilo de pilotagem ser agressivo.

Brasil - SP, 2019.

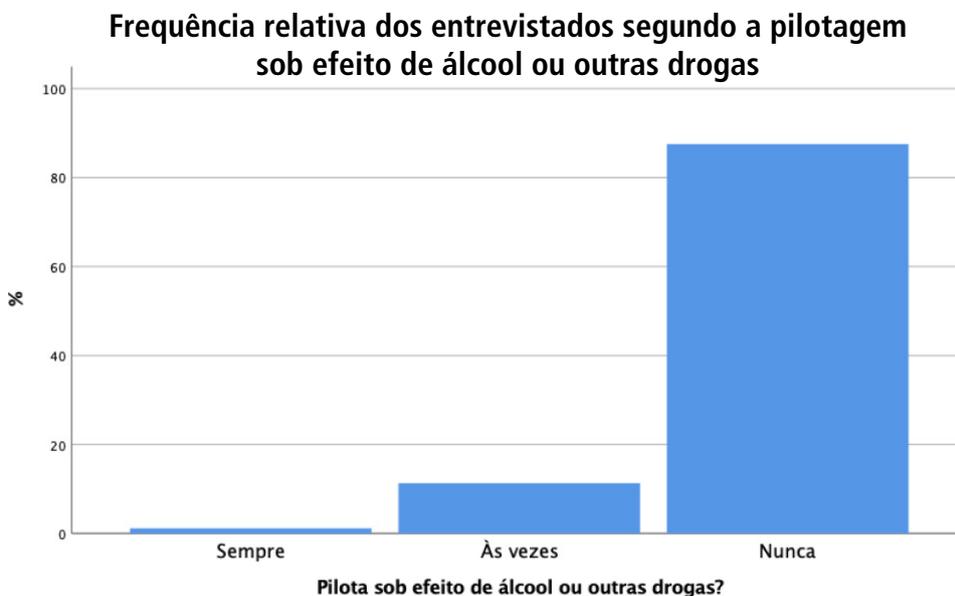


Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.37

Porcentagem de entrevistados quanto a pilotar sob efeito de álcool ou drogas.

Brasil - SP, 2019.



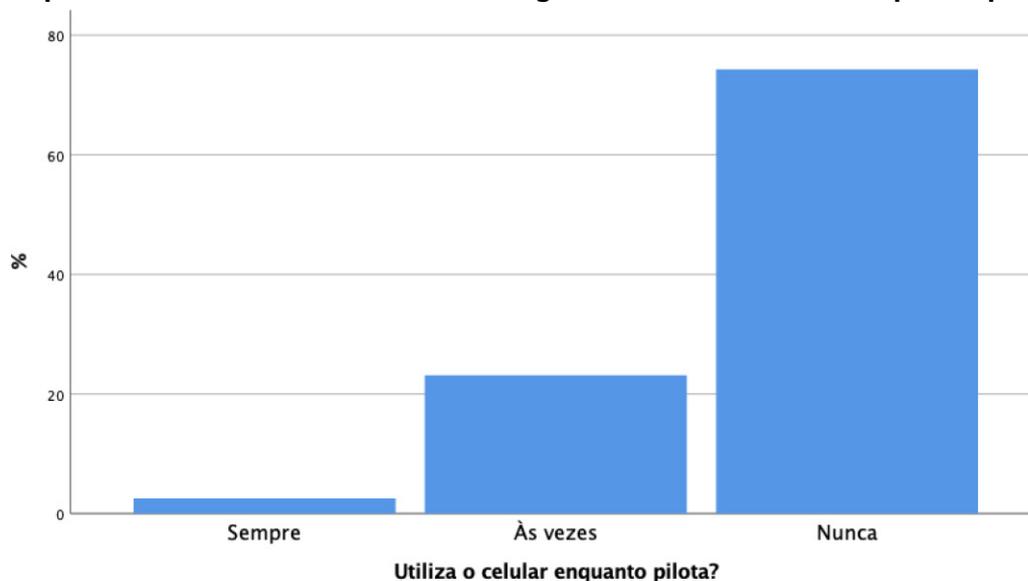
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.38

Porcentagem de entrevistados segundo ao uso do celular enquanto pilota.

Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo o uso de celular enquanto pilota



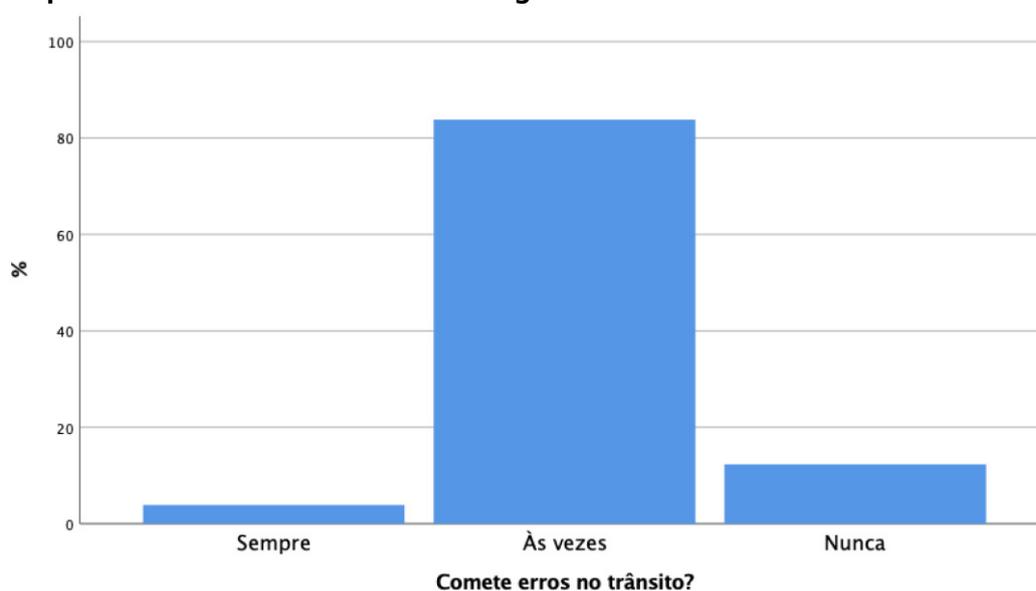
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.39

Porcentagem de entrevistados segundo a cometimento de erros no trânsito

Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo o cometimento de erros no trânsito



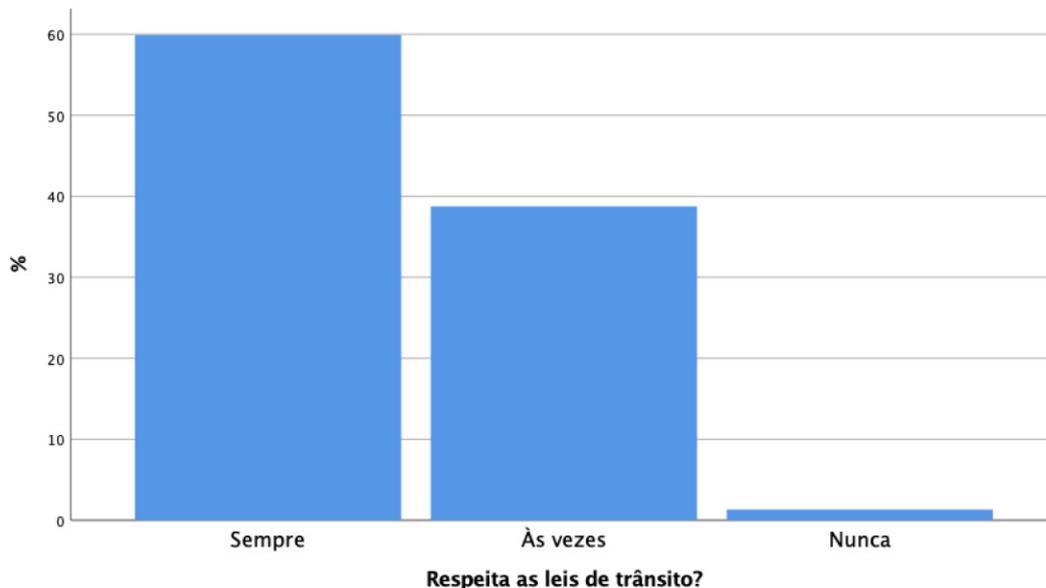
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.40

Porcentagem de entrevistados segundo o respeito às leis de trânsito.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo o respeito às leis de trânsito**



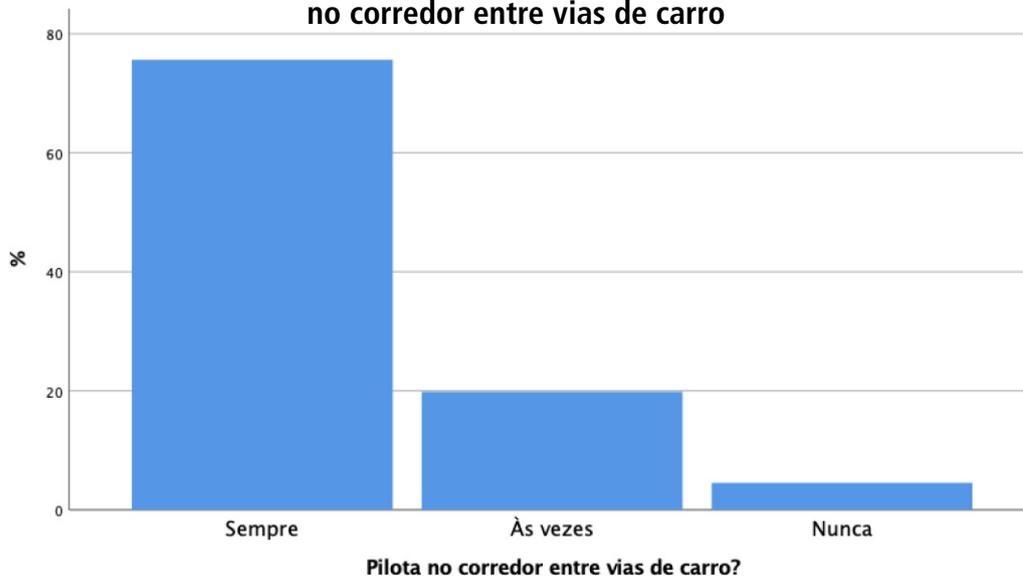
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.41

Porcentagem de entrevistados segundo a pilotagem no corredor entre as vias de carro.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo a pilotagem no corredor entre vias de carro**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Praticamente todos os motociclistas entrevistados afirmaram sempre usar capacete. Quanto à outras proteções, cerca de um em cada três motociclista afirmou usar sempre botas e outras proteções. Contudo, aproximadamente um quarto disse nunca usar outra proteção.

Somando aqueles que afirmaram pilotar sempre de modo agressivo e aqueles que disseram às vezes pilotarem de modo agressivo, conclui-se que um terço pilota ao menos de vez em quando de forma agressiva.

Um em cada dez entrevistados afirmou que pilota de vez quando sob influência de álcool ou outras drogas. Já em relação ao celular, um quarto dos motociclistas disseram usar o celular enquanto pilota.

Apesar de a maioria afirmar que respeita sempre as leis de trânsito, cerca de nove em cada dez entrevistados disseram que cometem erros de trânsito.

O uso do corredor, espaço entre vias de carro, é bastante comum entre os motociclistas, três quartos pilotam sempre no corredor. Outros 20% usam às vezes o corredor, totalizando 95% que usam sempre ou às vezes o corredor.

#### Tabela 4.28

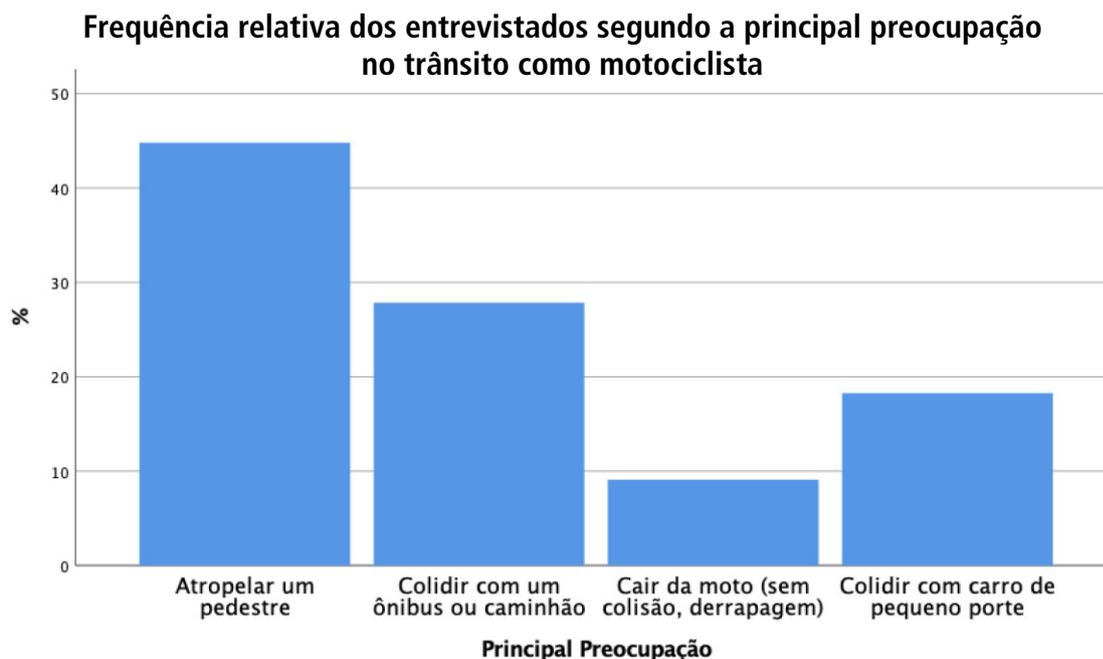
Distribuição dos entrevistados segundo sua principal preocupação no trânsito enquanto motociclista. Brasil - SP, 2019.

Principal Preocupação	Qtd de Pessoas	%
Atropelar um pedestre	542	45%
Colidir com um ônibus ou caminhão	337	28%
Cair da moto (sem colisão, derrapagem)	110	9%
Colidir com carro de pequeno porte	221	18%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.42

Porcentagem de entrevistados segundo sua principal preocupação no trânsito enquanto motociclista. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maior preocupação dos entrevistados é atropelar um pedestre. Em seguida, colidir com um ônibus ou caminhão.

#### Tabela 4.29

Distribuição dos entrevistados segundo a já cometido ou não um acidente enquanto motociclista. Brasil - SP, 2019.

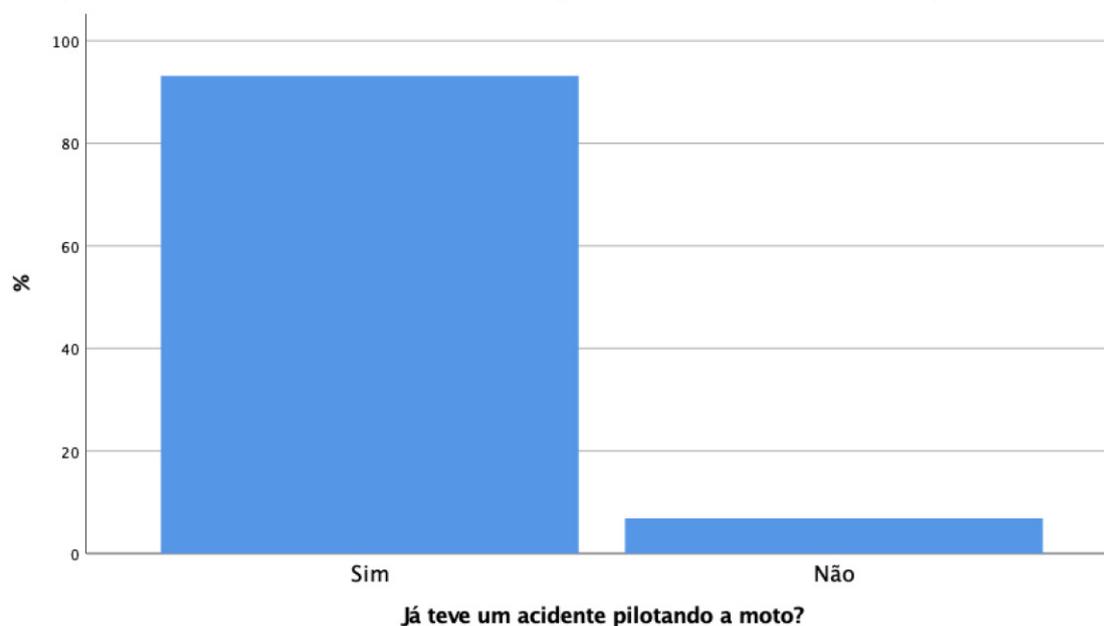
Já Teve um Quase Acidente	Qtd de Pessoas	%
Sim	1164	96%
Não	46	4%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.43

Porcentagem de entrevistados segundo a já ter cometido ou não um acidente enquanto motociclista. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo ter tido um acidente pilotando moto



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Quase todos os motociclistas entrevistados já tiveram um quase acidente de trânsito enquanto estava pilotando a moto.

### Tabela 4.30

Distribuição dos entrevistados segundo o número de vezes que caiu de moto.

Brasil - SP, 2019.

Quantas vezes caiu de moto	Qtd de Pessoas	%
De uma a duas vezes	420	35%
De 3 a 5 vezes	474	39%
Mais de 6 vezes	303	25%
Nunca	13	1%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

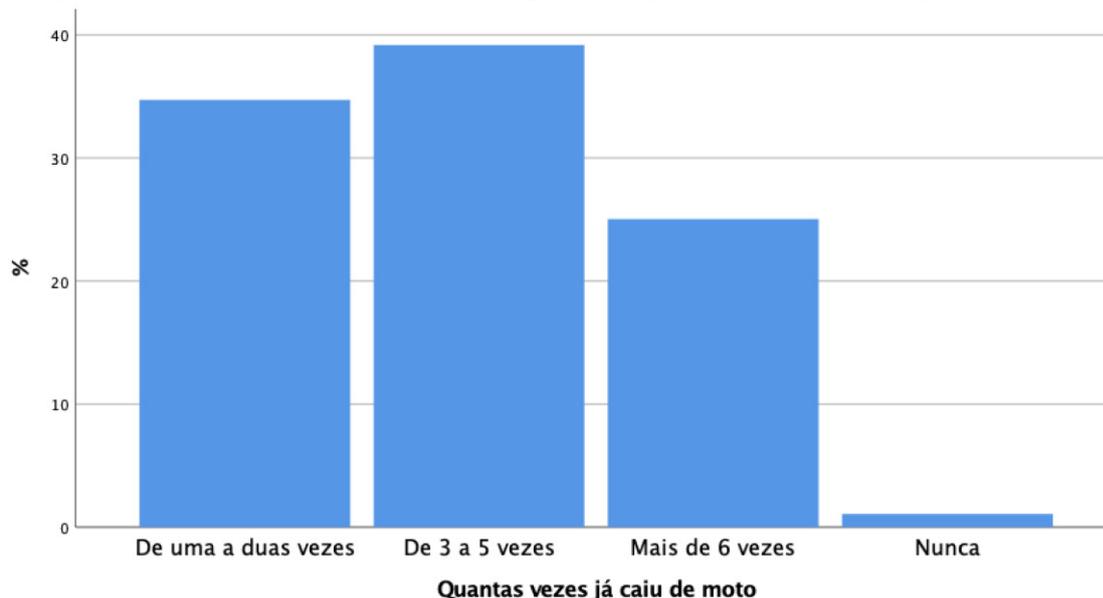
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.44

Porcentagem de entrevistados segundo o número de vezes que caiu de moto.

Brasil - SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo a quantidade de vezes que caiu de moto



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Quase todos os entrevistados, 99% dos motociclistas, já caíram de moto. Cerca de dois terços dos motociclistas entrevistados caíram de moto três vezes ou mais.

#### Tabela 4.31

Distribuição dos entrevistados segundo já ter tido um acidente pilotando moto.

Brasil - SP, 2019.

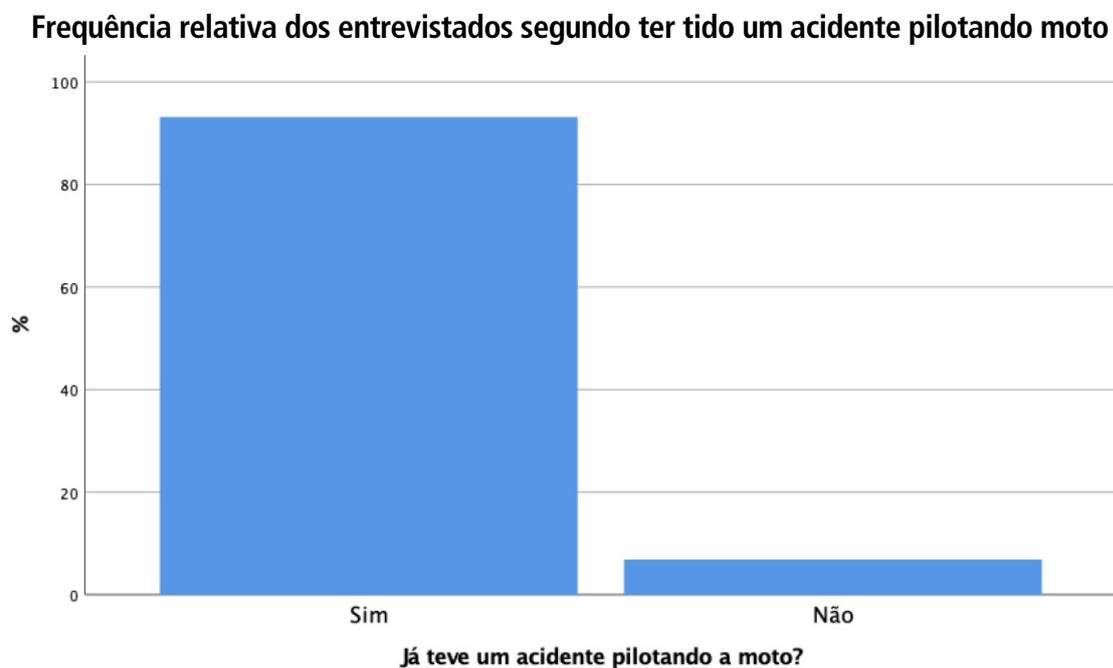
Já Teve Acidente de Moto	Qtd de Pessoas	%
Sim	1127	93%
Não	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.45

Porcentagem de entrevistados segundo a ter cometido acidente pilotando moto.

Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, nove em cada dez motociclistas, já teve um acidente pilotando a moto.

#### Tabela 4.32

Distribuição dos entrevistados segundo o número de acidentes de moto que teve.

Brasil - SP, 2019.

Quantos de Acidentes de Moto	Qtd de Pessoas	%
De 1 a 2 acidentes	530	44%
De 3 a 5 acidentes	409	34%
Mais de 6 acidentes	188	16%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

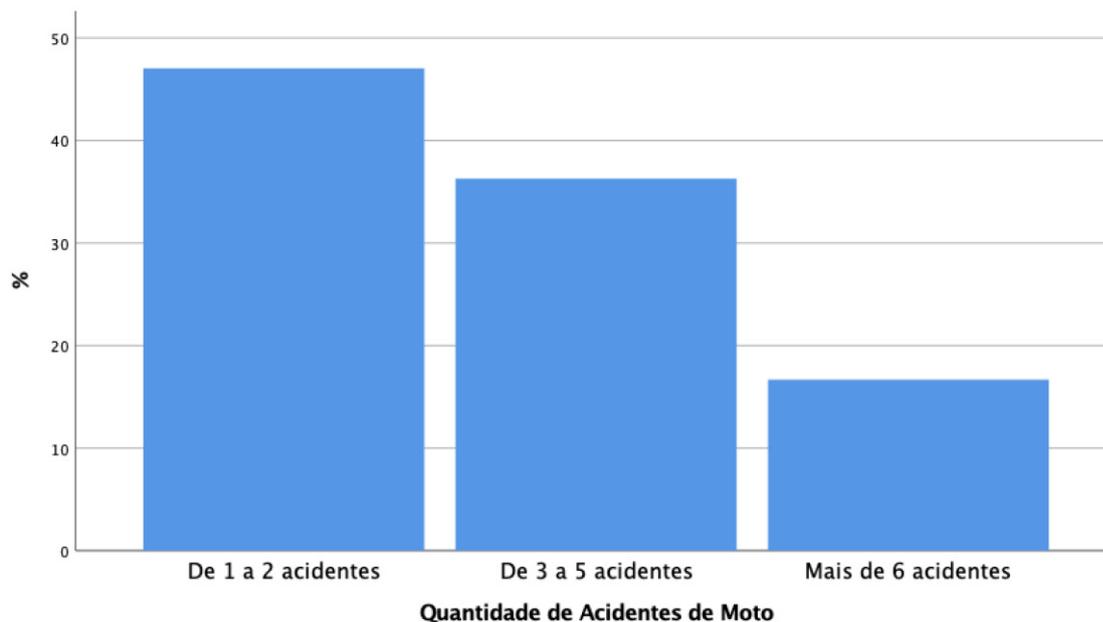
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.46

Porcentagem de entrevistados segundo o número de acidentes de moto que teve.

Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo a quantidade de acidentes de moto que teve



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A quantidade de acidentes mais frequente entre os entrevistados é de 1 a 2 acidentes. Contudo, metade dos motociclistas afirmou ter tido 3 ou mais acidentes de trânsito pilotando a moto.

### Tabela 4.33

Distribuição dos entrevistados segundo o ferimento no acidente de moto.

Brasil - SP, 2019.

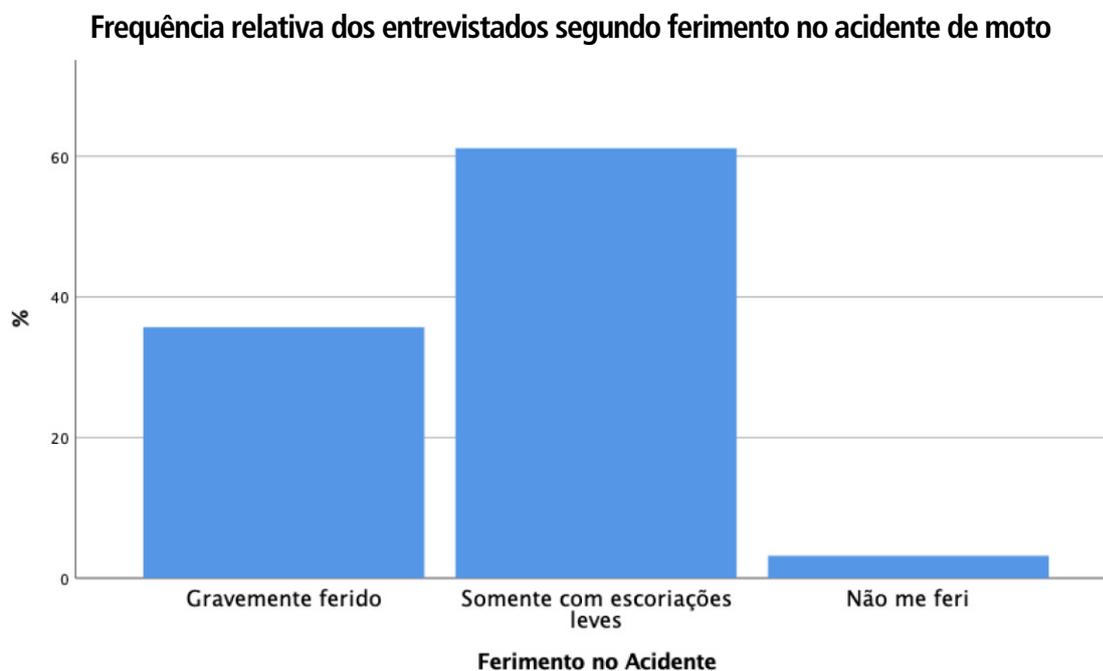
Ferimento no Acidente	Qtd de Pessoas	%
Gravemente ferido	402	33%
Somente com escoriações leves	689	57%
Não me feri	36	3%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.47

Porcentagem de entrevistados segundo o ferimento no acidente de moto.

Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Apesar de a maioria dos entrevistados ter tido apenas escoriações leves nos acidentes de moto, um em cada três motociclista ficou gravemente ferido. Isso reflete que há uma alta probabilidade de ferimento grave em acidentes de moto.

### Tabela 4.34

Distribuição dos entrevistados segundo quem fez o resgate e levou para o hospital.

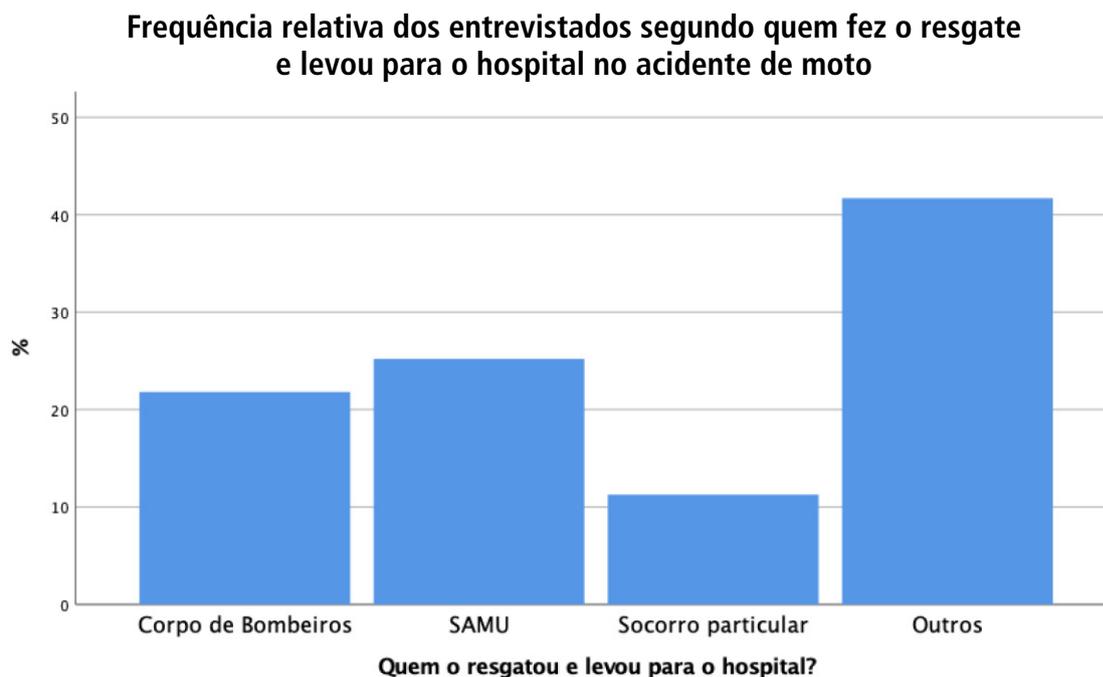
Brasil - SP, 2019.

Quem fez o resgatou e levou para o hospital	Qtd de Pessoas	%
Corpo de Bombeiros	238	20%
SAMU	275	23%
Socorro particular	123	10%
Outros	455	38%
Sem Informação	119	10%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.48

Porcentagem de entrevistados segundo quem fez o resgate e levou para o hospital após o acidente. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Na maior parte dos casos, o resgate e o transporte para o hospital não foi realizado. Nos relatos dos outros, a maioria dos acidentes de moto não foi necessário ir ao hospital e o motociclista se cuidou sozinho, corroborando a questão anterior em que a maioria dos casos o motociclista tem apenas escoriações leves.

### Tabela 4.35

Distribuição dos entrevistados segundo já ter dado ou não entrada no DPVAT.

Brasil - SP, 2019.

Entrada no seguro DPVAT	Qtd de Pessoas	%
Sim	181	15%
Não	910	75%
Sem Informação	119	10%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

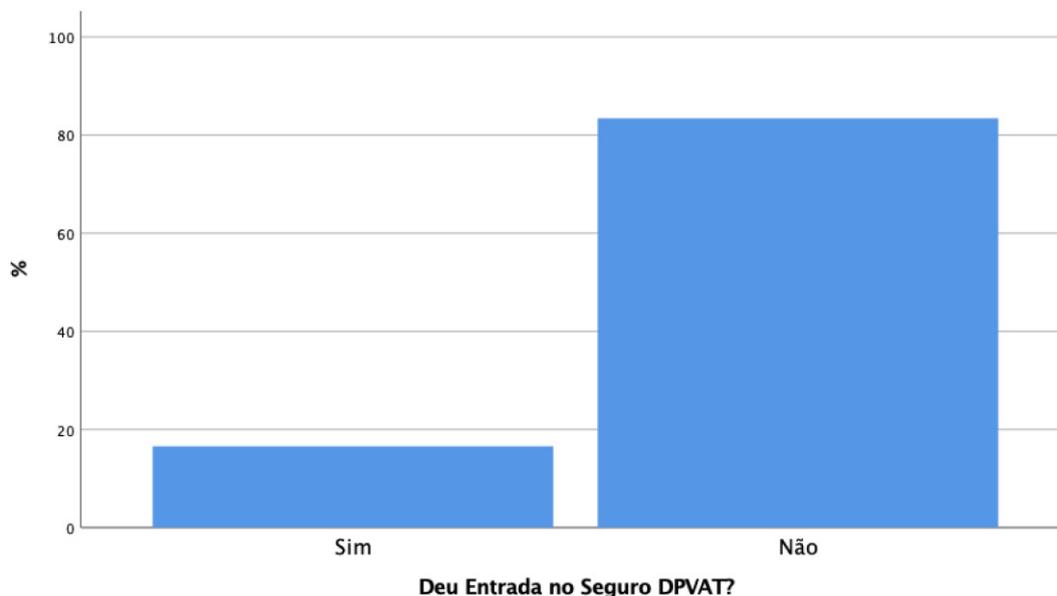
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.49

Porcentagem de entrevistados que deram ou não entrada no seguro DPVAT.

Brasil - SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo se deu ou não entrada no seguro DPVAT

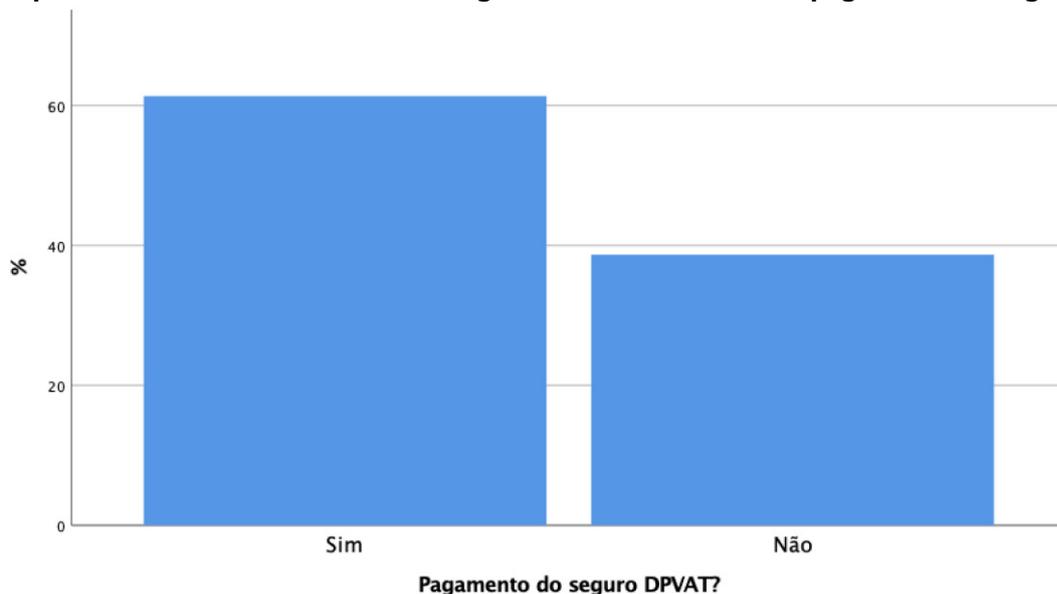


Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.50

Porcentagem de entrevistados quanto a ter recebido ou não o pagamento do seguro DPVAT. Brasil - SP, 2019.

Frequência relativa dos entrevistados segundo ter ou não recebido pagamento do seguro DPVAT



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Apenas 15% dos entrevistados deram entrada no seguro DPVAT. O número de motociclistas que acionaram o seguro é de menos da metade daqueles que declararam terem ficado gravemente feridos.

Dentre aqueles que deram entrada no seguro DPVAT, a maioria, cerca de 6 em cada dez que deram entrada, recebeu o pagamento. Contudo, ressalta-se uma alta proporção, cerca de 40%, que afirmou não ter recebido o pagamento do seguro DPVAT.

**Tabela 4.36**

Distribuição dos entrevistados segundo o período do dia que ocorreu o acidente.

Brasil - SP, 2019.

Período do Dia	Qtd de Pessoas	%
Durante o dia	787	65%
Durante a noite	340	28%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

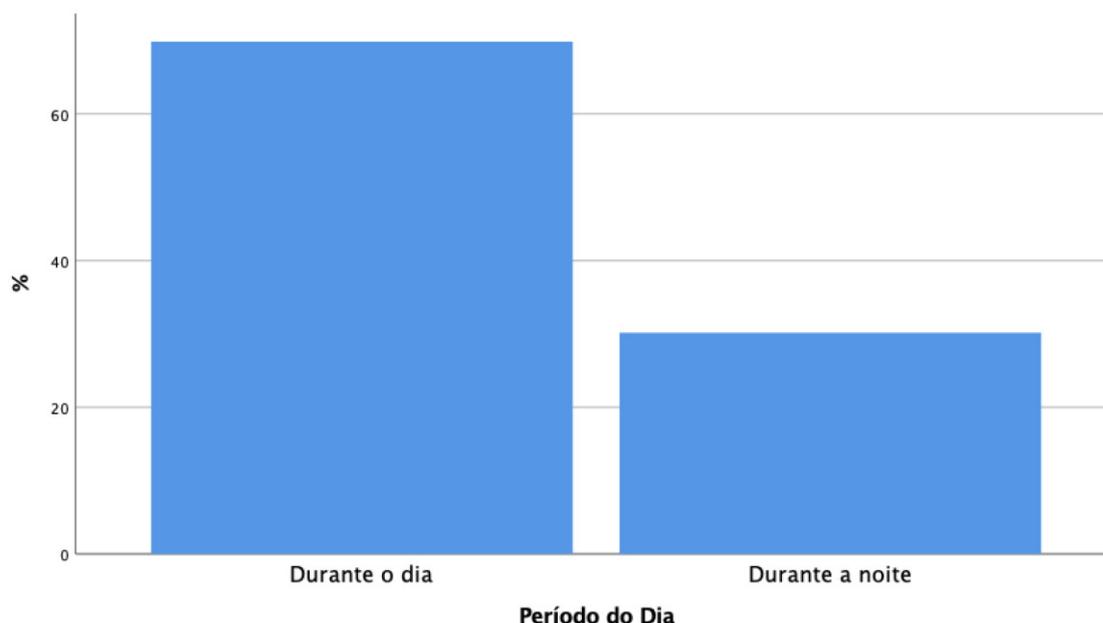
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.51**

Porcentagem de entrevistados segundo o período do dia que ocorreu acidente.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo período do dia que ocorreu o acidente**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria, cerca de dois em cada três, dos acidentes sofridos pelos entrevistados ocorreram durante o dia. Apenas um terço foi durante a noite.

**Tabela 4.37**

Distribuição dos entrevistados segundo o estado da via no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.

Estado da Via que Pilotava	Qtd de Pessoas	%
Seca	682	56%
Molhada	179	15%
Com óleo	59	5%
Com cascalho/areia	66	5%
Com muitos buracos	141	12%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

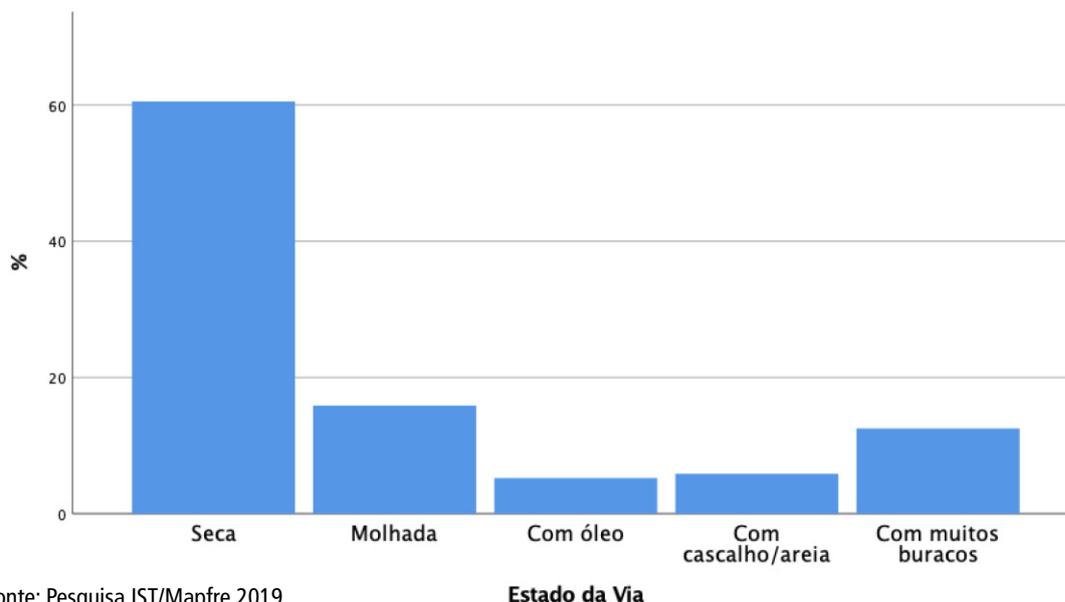
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.52**

Porcentagem de entrevistados segundo o estado da via no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo estado da via no momento do acidente**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Em cerca de seis de cada dez acidentes, o estado da via estava seca, ou seja, não havia óleo na pista, cascalho, buraco, ou mesmo a pista estava molhada.

**Tabela 4.38**

Distribuição dos entrevistados segundo o estado do trânsito no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.

Estado do Trânsito	Qtd de Pessoas	%
Muito movimentado/ denso	435	36%
Pouco movimentado/ tranquilo	692	57%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

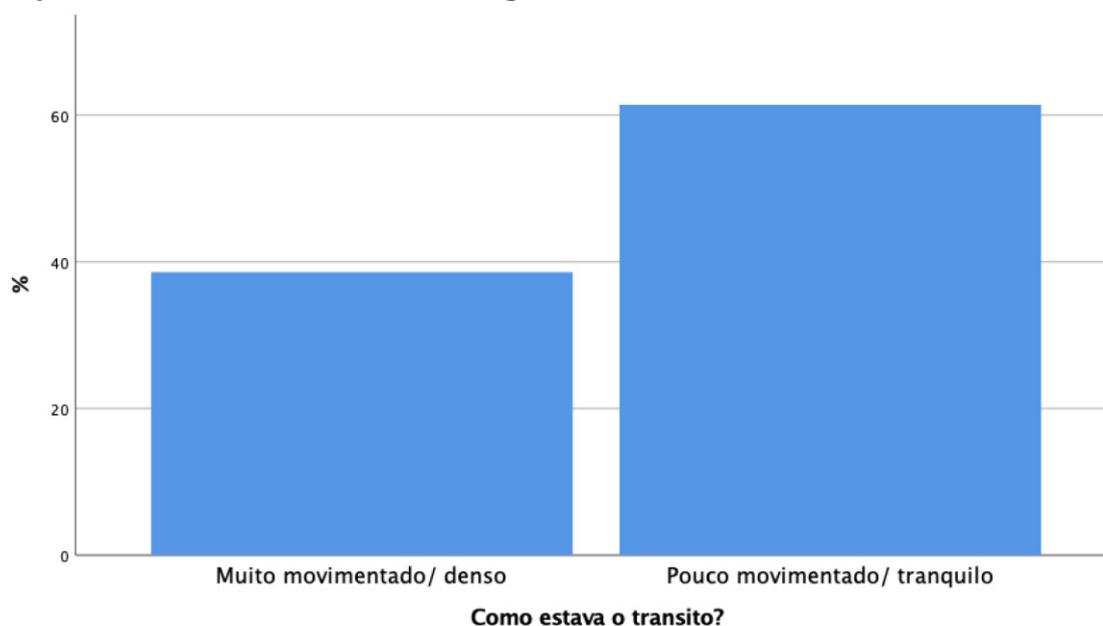
Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.53**

Porcentagem de entrevistados segundo o estado do trânsito no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.

**Frequência relativa dos entrevistados segundo estado do trânsito no momento do acidente**



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Na maioria dos casos dos acidentes de motocicleta relatados pelos entrevistados, cerca de 60% dos acidentes, o trânsito estava pouco movimento.

### Tabela 4.39

Distribuição dos entrevistados segundo a culpa pelo acidente.

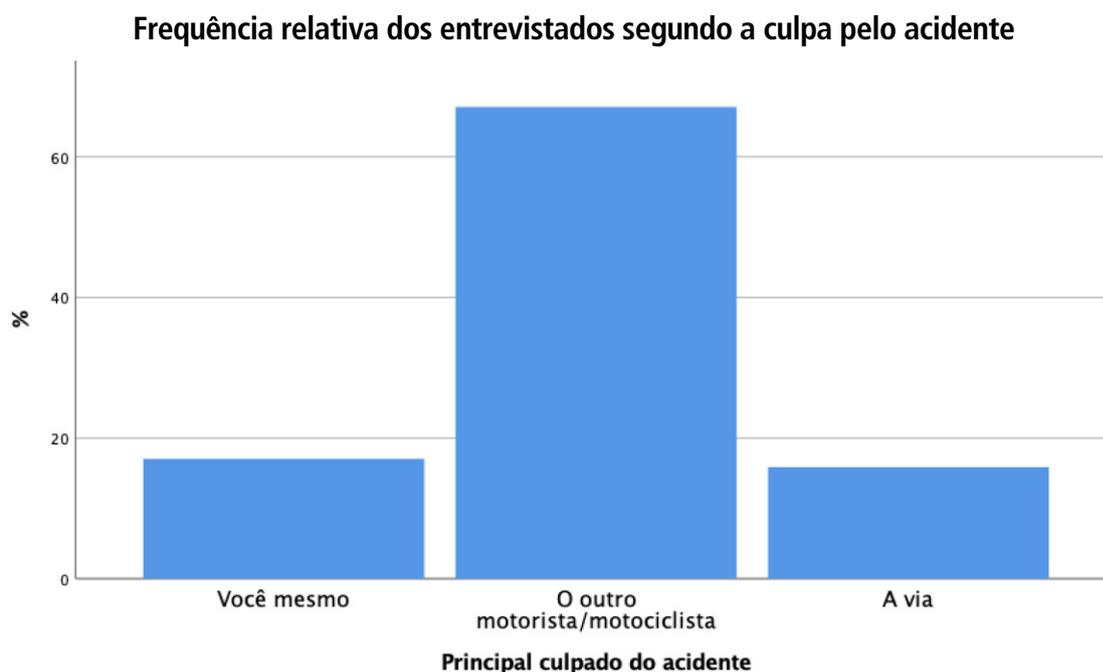
Brasil - SP, 2019.

Culpado do Acidente	Qtd de Pessoas	%
Você mesmo	192	16%
O outro motorista/motociclista	756	62%
A via	179	15%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.54

Porcentagem de entrevistados segundo a culpa pelo acidente. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Na maioria dos casos, os entrevistados colocam a culpa pelo acidente no outro, seja motorista ou motociclista. Apenas 15% coloca culpa na via, percentual semelhante daqueles que assumem a culpa.

**Tabela 4.40**

Distribuição dos entrevistados segundo as condições físicas pessoal no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.

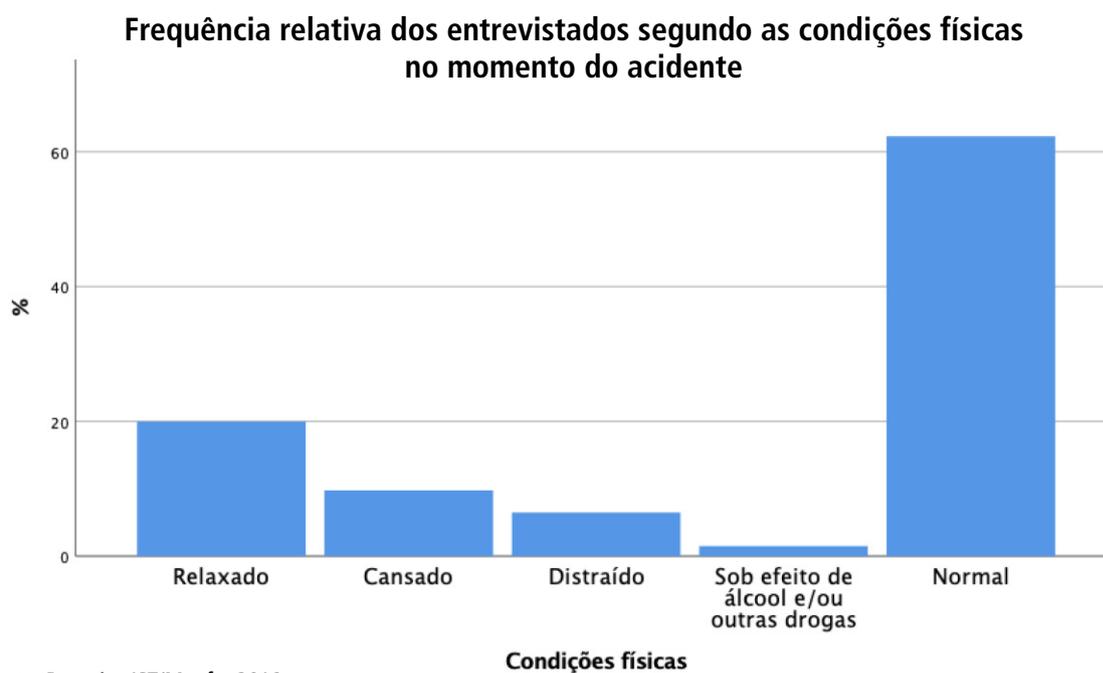
Condições Físicas	Qtd de Pessoas	%
Relaxado	225	19%
Cansado	110	9%
Distraído	73	6%
Sob efeito de álcool e/ou outras drogas	17	1%
Normal	702	58%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

**Gráfico 4.55**

Porcentagem de entrevistados segundo as condições físicas pessoal no momento do acidente.

Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados, um pouco mais de seis em cada dez motociclistas, afirmou estar em condições normais. Contudo, há um percentual elevado, cerca de dois em cada dez motociclistas, que se considerou relaxado.

#### Tabela 4.41

Distribuição dos entrevistados segundo a falha mecânica da moto no acidente.

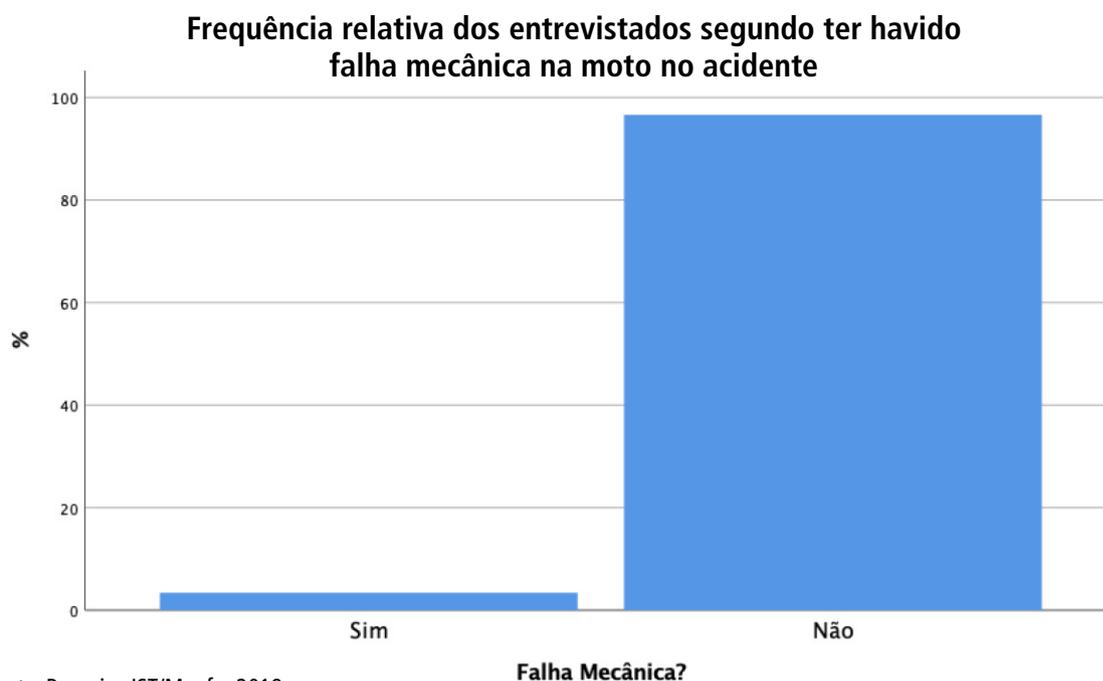
Brasil - SP, 2019.

Falha na Moto	Qtd de Pessoas	%
Sim	38	3%
Não	1089	90%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.56

Porcentagem de entrevistados segundo a possibilidade de falha mecânica na moto no acidente. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Em quase todos os acidentes em que os entrevistados afirmaram ter tido não houve falha mecânica da motocicleta.

#### Tabela 4.42

Distribuição dos entrevistados segundo ao uso do equipamento de proteção no momento do acidente. Brasil - SP, 2019.

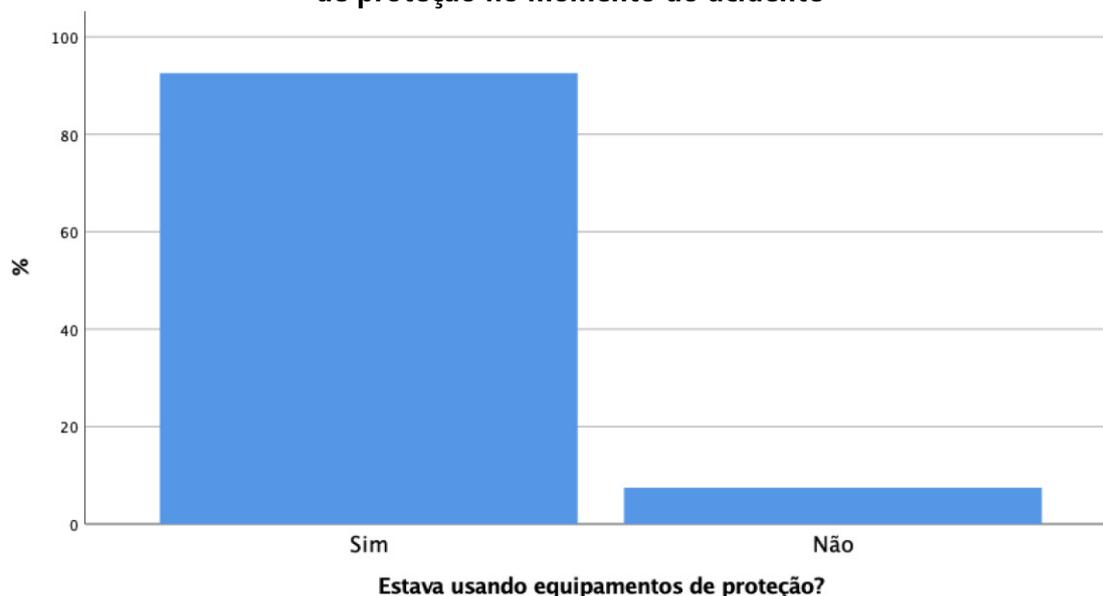
Usava Proteção	Qtd de Pessoas	%
Sim	1043	86%
Não	84	7%
Não teve acidente	83	7%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.57

Porcentagem de entrevistados segundo o uso de equipamento de proteção no momento do acidente. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo estar usando ou não equipamento de proteção no momento do acidente



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Em cerca de 10% dos acidentes que os entrevistados já sofreram, eles não estavam usando equipamentos de proteção.

#### Tabela 4.43

Distribuição dos entrevistados segundo a opinião se os outros motociclistas respeitam as leis de trânsito. Brasil - SP, 2019.

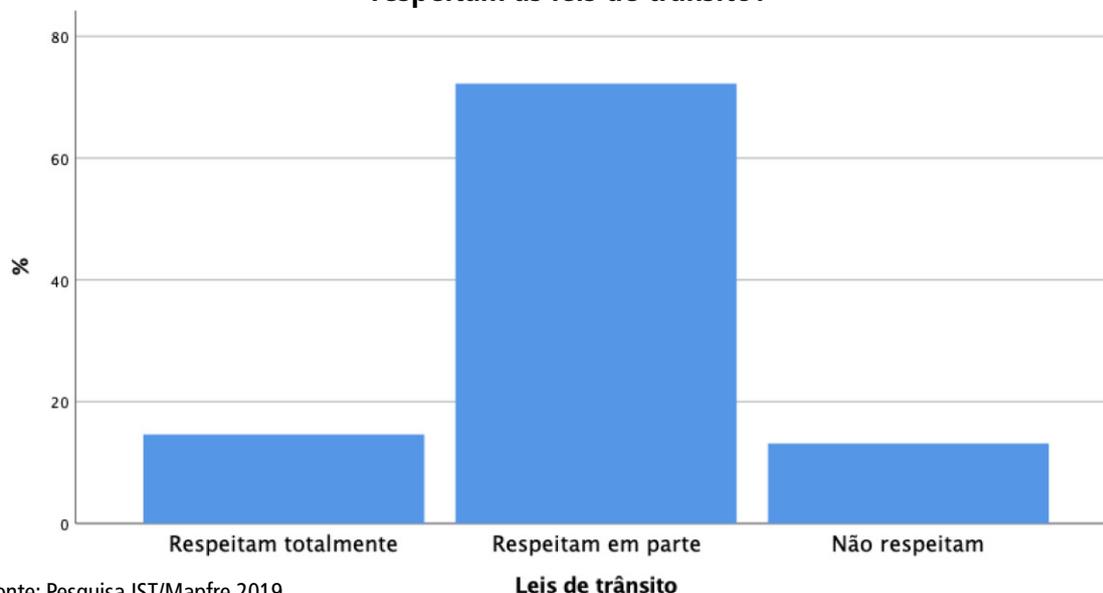
Colegas Respeitam Trânsito	Qtd de Pessoas	%
Respeitam totalmente	177	15%
Respeitam em parte	874	72%
Não respeitam	159	13%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.58

Porcentagem de entrevistados segundo a opinião se outros motociclistas respeitam as leis de trânsito. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo a opinião se os colegas motociclistas respeitam as leis de trânsito?



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Três em cada quatro entrevistados afirmaram que os colegas motociclistas respeitam em parte as leis de trânsito. Apenas 15% disse que os colegas respeitam sempre as leis de trânsito mesmo percentual daqueles que afirmaram que os motociclistas não respeitam as leis de trânsito.

### Tabela 4.44

Distribuição dos entrevistados segundo a opinião quanto ao excesso de velocidade por motivo de trabalho. Brasil - SP, 2019.

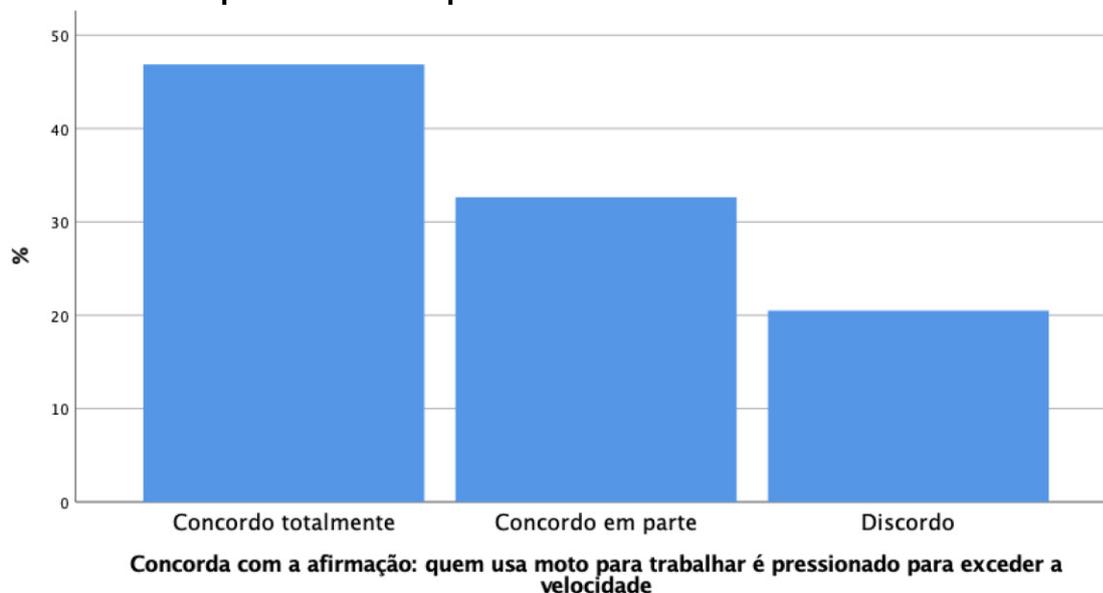
Concorda com a opinião que quem usa moto para trabalhar é pressionado a exceder a velocidade	Qtd de Pessoas	%
Concordo totalmente	567	47%
Concordo em parte	395	33%
Discordo	248	20%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.59

Porcentagem de entrevistados segundo a opinião quanto ao excesso de velocidade por motivo de trabalho. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo a opinião de que quem usa moto para trabalhar é pressionado a exceder a velocidade



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Oito em cada dez entrevistados concordam pelo menos em parte com a afirmação de quem usa a moto como ferramenta de trabalho é pressionado a exceder a velocidade. Apenas 20% discorda dessa afirmação.

### Tabela 4.45

Distribuição dos entrevistados segundo a opinião quanto à desobediência das leis de trânsito por motivo de trabalho. Brasil - SP, 2019.

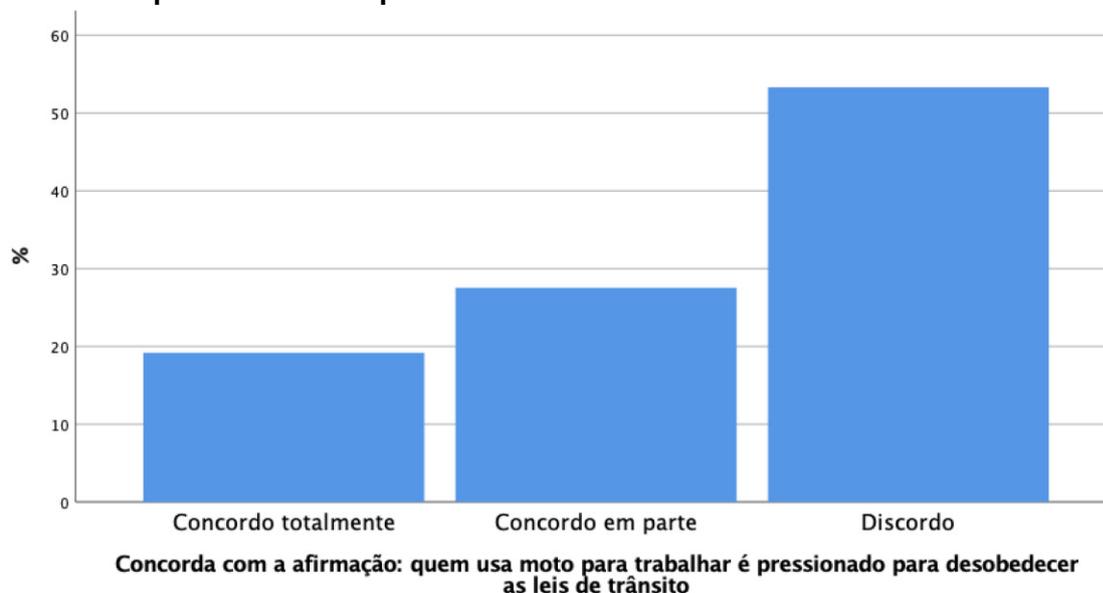
Concorda com a opinião que quem usa moto para trabalhar é pressionado a desobedecer as leis de trânsito	Qtd de Pessoas	%
Concordo totalmente	232	19%
Concordo em parte	333	28%
Discordo	645	53%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.60

Porcentagem de entrevistados segundo a opinião quanto à desobediência das leis de trânsito por motivos de trabalho. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo a opinião de que quem usa moto para trabalhar é pressionado a desobedecer as leis de trânsito



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

A maioria dos entrevistados discorda da afirmação de que quem usa a moto como ferramenta de trabalho é pressionado a desobedecer às leis de trânsito. Analisando a pergunta anterior, é possível inferir que uma parcela dos entrevistados não considera excesso de velocidade como desobediência a lei de trânsito.

#### Tabela 4.46

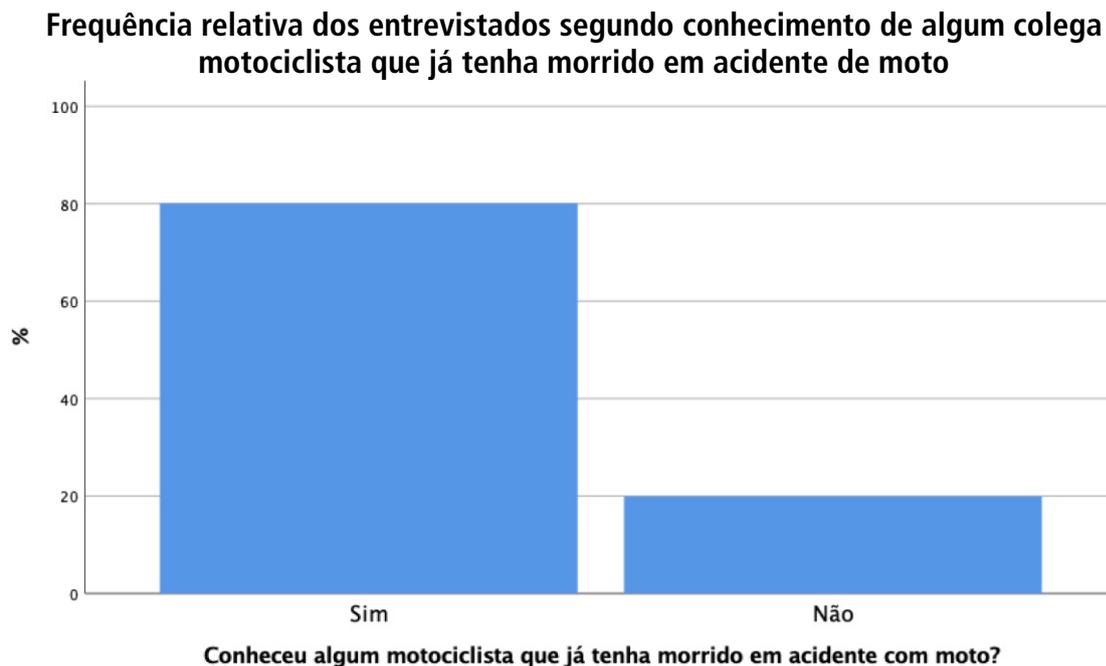
Distribuição dos entrevistados segundo o conhecimento de algum colega motociclista que já tenha morrido em acidente de moto. Brasil - SP, 2019.

Conhece algum motociclista que tenha morrido em acidente de moto	Qtd de Pessoas	%
Sim	969	80%
Não	241	20%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

#### Gráfico 4.60

Porcentagem de entrevistados segundo o conhecimento de algum colega motociclista que já tenha morrido em acidente de moto. Brasil - SP, 2019.



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Oito em cada dez entrevistados afirmaram conhecer algum colega motociclista que já tenha ido a óbito em acidente de moto. Considerando que quase todos já sofreram algum acidente de moto ou já caíram alguma vez, essa questão evidencia ainda mais, o quão comum é uma fatalidade de acidente de moto no país.

#### Tabela 4.47

Distribuição dos entrevistados segundo o conhecimento de algum colega que tenha ficado com sequelas após o acidente de moto. Brasil - SP, 2019.

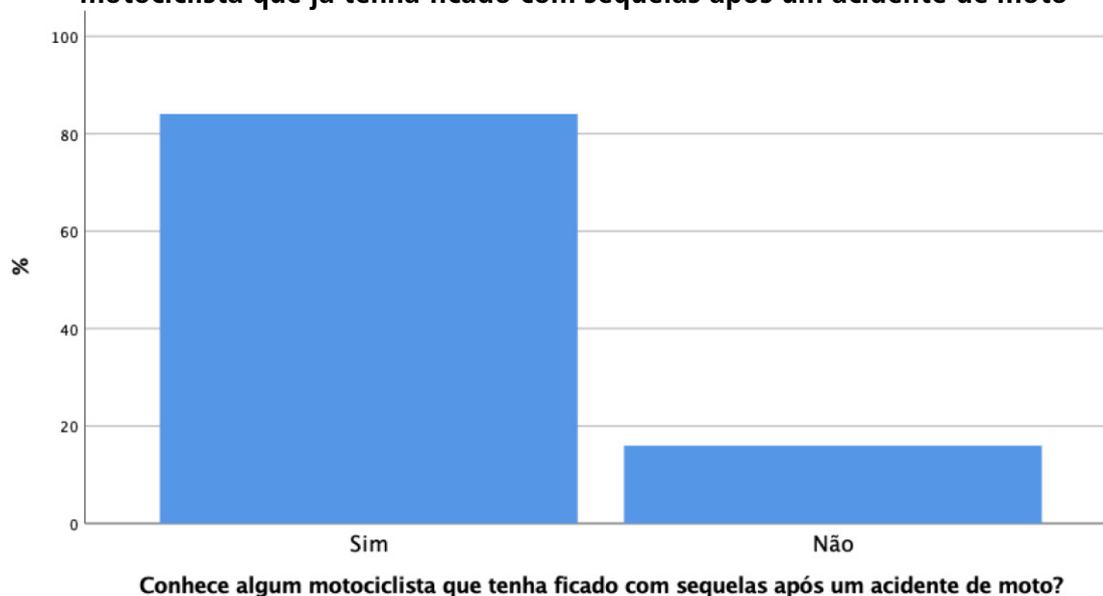
Conhece algum motociclista que tenha ficado com sequelas após um acidente de moto	Qtd de Pessoas	%
Sim	1017	84%
Não	193	16%
<b>Total</b>	<b>1210</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

### Gráfico 4.61

Porcentagem de entrevistados segundo o conhecimento de algum colega que tenha ficado com sequelas após o acidente de moto. Brasil - SP, 2019.

#### Frequência relativa dos entrevistados segundo conhecimento de algum colega motociclista que já tenha ficado com sequelas após um acidente de moto



Fonte: Pesquisa IST/Mapfre 2019

Cerca de oito em cada dez entrevistados afirmaram conhecer algum colega motociclista que ficou com alguma sequela após um acidente de moto. O percentual é semelhante àquele da pergunta anterior, o que evidencia que as consequências de um acidente de moto são graves, grande parte ou vai a óbito e outra fica com alguma sequela após o acidente.

## 5. ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

### 5.1 METODOLOGIA

Este relatório sistematiza os dados levantados pelas pesquisas qualitativas realizadas junto a dois públicos: motociclistas da cidade de São Paulo e técnicos de trânsito.

A coleta ocorreu entre os dias 13 de junho e 05 de julho de 2019 e consistiu em 50 entrevistas em profundidade, através de ligações telefônicas, a 40 motociclistas e 10 técnicos.

Nas páginas que se seguem, são apresentados os resultados obtidos junto a cada público. Como os roteiros utilizados para o levantamento junto a cada público são bastante distintos, apresentamos primeiro os dados da coleta junto aos motociclistas e, na sequência, junto aos técnicos. Ao final, são tecidas considerações costurando os principais conteúdos que surgem em comum entre as duas coletas, de forma pontual e objetiva.

É fundamental esclarecer que:

A ordem de apresentação dos resultados não está na sequência do roteiro, mas sim da lógica com que as análises são tecidas;

Devido ao grande número de entrevistas, foram selecionados trechos das falas (literais) de motociclistas e de técnicos para ilustrar as análises.

## 5.2 MOTOCICLISTAS

*“Eu piloto já há quase 20 anos, comecei a pilotar quando criança. Tomo muito cuidado, eu preciso voltar para casa para os meus filhos. Quem pilota a moto, tem que pilotar por si mesmo e pelos outros.”*

### **SOBRE A METODOLOGIA E AS ANÁLISES PARA OS MOTOCICLISTAS (ESPECIFICAMENTE)**

É importante deixar claro, no caso do público de motociclistas, que suas características de perfil não foram variáveis controladas neste estudo: os participantes da pesquisa quantitativa foram convidados a responder à qualitativa, de forma que a seleção ocorreu a partir das disponibilidades dos que consentiram em participar. Isso significa que as caracterizações (sobre o motociclista e sobre a sua moto) aqui apresentadas representam o perfil do entrevistado - não necessariamente correspondendo à distribuição da realidade do universo de motociclistas de São Paulo. Para o estudo qualitativo proposto, no entanto, isto não compromete a leitura dos dados.

Ao longo da etapa de registro e análise, percebemos que algumas atitudes, percepções e opiniões variavam conforme o nível de exposição ao trânsito e ao tipo de uso da moto. Para melhor compreensão dos resultados, classificamos os motociclistas em:

Profissional (nesta categoria, consideramos aqueles que, independentemente de utilizarem também a moto como meio de transporte ou um recurso para entretenimento/lazer, fazem uso como ferramenta de trabalho);

Locomoção (nesta categoria, consideramos os motociclistas que usam a moto como um meio de transporte, para se deslocarem aos seus trabalhos e demais compromissos no dia a dia, independentemente de utilizarem também a moto como um recurso para entretenimento/lazer – neste caso, os participantes não fazem uso da moto para trabalho);

Lazer (nesta categoria, consideramos os que têm a moto como um recurso para entretenimento/lazer, esta servindo como forma de se deslocarem para os momentos de diversão e/ou como forma de entretenimento com a própria pilotagem – neste caso, os participantes não fazem uso da moto para trabalho nem para se locomoverem nos seus compromissos cotidianos).

Ao longo deste relatório, são feitas menções a este tipo de classificação quando verificada alguma diferença de comportamento entre estes segmentos.

Como várias informações coletadas consistiram em dados objetivos (características) acerca do motociclista e da sua moto, estes se encontram, muitas vezes, quantificados. Quando necessário, estas quantificações apontam também as incidências junto aos segmentos “profissional”, “locomoção” e “lazer”. É importante salientar que este tratamento em quantidades não tem nenhum fim estatístico, mas visa, sim, uma melhor compreensão do contexto dos discursos analisados.

Por fim, esclarecemos que esta seção do relatório (que trata dos motociclistas) exhibe, além de textos, quadros ilustrativos. Para maior destaque às principais tendências observadas, quando necessário,

utilizamos do recurso 'negrito' em algumas informações contidas nestes quadros – sempre apontando para aquelas que incidiram junto a um maior número de entrevistados.

## CARACTERIZAÇÃO DA MOTO

Os participantes desta pesquisa foram instados a fornecer as informações acerca das características de suas motos. Alguns deles, diga-se de passagem, possuíam mais de uma e, nestes casos, foram registradas as informações acerca de cada uma delas – por isso, algumas vezes a quantidade de motos soma mais de 40.

Fazendo uma leitura das características mais incidentes, observa-se que a maior parte dos entrevistados possui uma moto da marca Honda, de poucas cilindradas (até 160), com baú ou suporte para carga e com mais de 3 anos de fabricação. Sobre esta última característica, vale chamar a atenção para o fato de que quase metade dos motociclistas possui motos com mais de 8 anos.

<b>MARCA</b>
Honda → 28 motociclistas (11 locomoção, 01 lazer, 16 profissional)
Yamaha → 07 motociclistas (04 locomoção, 03 profissional)
Suzuki → 04 motociclistas (01 locomoção, 01 lazer, 02 profissional)
Bull Motors → (01 locomoção)
Harley Davidson → (01 locomoção)
KTM → (01 locomoção)
Dafra → (01 lazer)

<b>ANO DE FABRICAÇÃO</b>
2016 a 2019 → 08 motociclistas (02 locomoção, 01 lazer, 05 profissional)
2012 a 2015 → 16 motociclistas (10 locomoção, 06 profissional)
2008 a 2011 → 04 motociclistas (01 locomoção, 01 lazer, 02 profissional)
2004 a 2007 → 11 motociclistas (05 locomoção, 01 lazer, 05 profissional)
2000 a 2003 → 04 motociclistas (02 locomoção, 02 profissional)

## CILINDRADA

125 → 13 motociclistas (04 locomoção, 01 lazer, 08 profissional)

150 → 10 motociclistas (03 locomoção, 01 lazer, 06 profissional)

160 → 06 motociclistas (01 locomoção, 05 profissional)

250 → 05 motociclistas (04 locomoção, 01 profissional)

200 → (01 profissional)

290 → (01 locomoção)

300 → (01 locomoção)

390 → (01 locomoção)

400 → (01 lazer)

600 → (02 locomoção)

650 → (01 locomoção)

50 → (01 locomoção)

## BAÚ / SUPORTE PARA CARGA

Possui baú ou suporte para carga → 24 motociclistas (10 locomoção, 01 lazer, 13 profissional)

Não possui baú ou suporte para carga → 16 motociclistas (06 locomoção, 02 lazer, 08 profissional)

## CARACTERIZAÇÃO DO MOTOCICLISTA

*“Eu comecei com 14 (...) Sim, pilotei, eu tirei a minha carteira com 23.”*

Mais de  $\frac{3}{4}$  dos entrevistados possuem habilitação também para a condução de automóveis – o que, provavelmente, exerce alguma influência sobre a sua forma de conduzir motocicletas e de perceber os problemas do trânsito.

Apenas dois entrevistados são habilitados apenas para guiar motos. Importante ressaltar a existência de um motociclista que faz uso da moto para trabalhar e que não é habilitado.

### TIPO DE HABILITAÇÃO

A e B → 31 motociclistas (13 locomoção, 01 lazer, 17 profissional)

A e D → 03 motociclistas (02 locomoção, 01 profissional)

A e E → 02 motociclistas (01 locomoção, 01 lazer)

A e C → (01 lazer)

A, somente → (02 profissional)

Obs.: um dos entrevistados de uso profissional não possui habilitação ainda

### IDADE ATUAL

18 a 24 anos → 05 motociclistas (01 locomoção, 04 profissional)

25 a 34 anos → 10 motociclistas (02 locomoção, 01 lazer, 07 profissional)

35 a 44 anos → 17 motociclistas (08 locomoção, 01 lazer, 08 profissional)

45 a 54 anos → 05 motociclistas (04 locomoção, 01 profissional)

55 a 64 anos → 02 motociclistas (01 lazer, 01 profissional)

Obs.: um dos entrevistados não mencionou a idade

Poucos entrevistados entre 18 e 24 anos e grande parcela acima de 35 anos, indicando um público com maior experiência e maturidade.

## IDADE COM A QUAL COMEÇOU A PILOTAR

10 a 14 anos → 09 motociclistas (03 locomoção, 01 lazer, 05 profissional)

15 a 17 anos → 13 motociclistas (07 locomoção, 06 profissional)

18 + anos → 17 motociclistas (06 locomoção, 02 lazer, 10 profissional)

Obs.: um dos entrevistados não mencionou a idade

## TEMPO DE PILOTAGEM ANTES DE OBTER A HABILITAÇÃO

1 a 2 anos → 11 motociclistas (04 locomoção, 01 lazer, 06 profissional)

3 a 4 anos → 06 motociclistas (02 locomoção, 04 profissional)

5 + anos → 10 motociclistas (05 locomoção, 01 lazer, 04 profissional)

Não pilotou antes de tirar a carteira → 12 motociclistas (05 locomoção, 01 lazer, 06 profissional)

Obs.: um dos entrevistados de uso profissional não possui habilitação ainda

É muito comum os motociclistas começarem a pilotar precocemente, antes da maioridade. Muitos (quase ¼ dos entrevistados) são os que já pilotaram moto entre os 10 e 14 anos de idade e, mais ainda (quase 1/3), os que tiveram sua iniciação entre os 15 e 17 anos.

Fica claro, ao longo das entrevistas, a relação que se estabelece entre esta iniciação precoce a quantidade de acidentes derivados de imprudência.

Chama a atenção que somente certa de ¼ dos motociclistas respeitaram a lei de não conduzir a moto sem obter a habilitação. A maioria, assim, revela ter pilotado moto antes de tirar a carteira – e, vale notar, alguns anos antes.

*"[Com] 13 anos, eu comecei a dirigir moto, e como eu já trabalhava naquela época, eu consegui comprar uma moto para mim. Então, desde os 13 até agora eu sempre andei de moto."*

*"Eu dava uma voltinha no bairro. Só uma voltinha no bairro. Naquele tempo, o meu irmão mais velho tinha moto. Mas, eu não saía por aí na cidade, lá no centro e volta, não. Viajar..."*

## TIPO DE USO DA MOTO

Para trabalho (ferramenta de trabalho) → (21 profissional)

Para locomoção até o trabalho → 20 motociclistas (13 locomoção, 01 lazer, 06 profissional)

Para locomoção nos momentos de lazer e/ou entretenimento ao pilotar → 10 motociclistas (06 locomoção, 01 lazer, 03 profissional)

Obs.: Os entrevistados podiam mencionar mais de um uso

Um pouco mais da metade dos entrevistados utiliza a moto enquanto ferramenta de trabalho. A maioria destes constitui motoboys e entregadores.

A moto também é utilizada como meio de locomoção ao trabalho – neste caso, junto a metade dos entrevistados.

Há quem revele utilizar a moto em momentos de lazer (¼ dos motociclistas), seja para se deslocar até os lugares nos quais se divertem, ou para o entretenimento com o pilotar a própria moto. Vale citar que alguns fazem questão de mencionar que utilizam pouco a moto nos momentos de lazer devido ao alto risco de furto.

## HORAS/DIA DE PILOTAGEM DE SEGUNDA A SEXTA-FEIRA

Menos de 1 hora/dia → (03 locomoção)

1 a 2 horas/dia → 08 motociclistas (06 locomoção, 01 lazer, 01 profissional)

3 a 5 horas → 04 motociclistas (01 locomoção, 03 profissional)

6 + horas/dia → 19 motociclistas (02 locomoção, 17 profissional)

## HORAS/DIA DE PILOTAGEM AOS SÁBADOS E DOMINGOS

Menos de 1 hora/dia → (01 profissional)

1 a 2 horas/dia → 04 motociclistas (02 locomoção, 02 profissional)

3 a 5 horas → 02 motociclistas (01 locomoção, 01 profissional)

6 + horas/dia → 15 motociclistas (02 locomoção, 13 profissional)

A maior parte dos entrevistados pilota mais de 3 horas/dia entre segunda e sexta-feira. Muitos (cerca de metade dos participantes da pesquisa) pilotam bem além disso, com jornadas que vão de 6 a 19 horas/dia, por utilizarem a moto como ferramenta de trabalho.

Cerca de ¼ dos motociclistas, apenas, pilota até 2 horas por semana – e quase todos consistem em pessoas que utilizam a moto para locomoção.

Aos finais de semana, o uso se mostra também bastante intenso, sobretudo pelo fato de o sábado e o domingo serem dias propícios ao trabalho de entregadores. Muitos destes, vale dizer, revelam uma carga horária de pilotagem ainda mais exaustiva aos finais de semana.

*“Eu não tenho lazer não, trabalho direto de domingo a domingo.”*

*“Eu saio de casa às 6:20 da manhã... às vezes, eu vou descer dela às 19:00 ou 19:30. Tem dias que eu nem consigo parar para almoçar.”*

*“Das 9 da manhã até meia noite ou uma hora, porque eu trabalho de motoboy, depois eu vou pra pizzaria. No fim de semana, é só 18:00 até à 1:00.”*

*“Eu vou ao trabalho e demoro 40 minutos... são duas horas de moto ao trabalho, uma indo e outra voltando. E quando chego em casa, eu já brinco mais uma hora, uma hora e meia com as outras motos [que eu tenho].”*

*“Fim de semana, [uso] o dia inteiro. É, sai de uma festa, vai pra outra, sai de uma festa vai pra outra, faço parte de um moto clube, então... de 8 a... juntando sábado, domingo... o final de semana, dá 12 horas, mais o menos, 8 a 12.”*

## O TRÂNSITO NO IMAGINÁRIO

*“Tudo parado.”*

Com o objetivo de levantar as associações imediatas que os participantes fazem ao trânsito, foi utilizada a técnica de associação livre, que consiste em estimular o entrevistado a relatar o que primeiro lhe vem à mente ao ouvir uma palavra / expressão. O uso desta técnica permite evocar impressões e sentimentos despertados de uma forma menos racional e mais livre. No quadro a seguir, encontram-se registradas todas as associações levantadas, de forma literal – e com repetições de termos entre os motociclistas, quando estas ocorreram.

PALAVRAS / EXPRESSÕES LEVANTADAS		
Engarrafamento	Caótico, engarrafamento	Atenção
Congestionamento	Caos, sem solução, sem educação	Preocupação, cautela e paciência
Tudo parado		Paciência
Muitos quilômetros de carro	Caos (desorganização e excesso de carros)	Preocupação
Tráfego pesado	Confusão, agitação, poluição	Estresse
Carregado, demora, fica muito tempo parado	Um monte de carros andando de qualquer jeito	Estresse
Engarrafamento e estresse	Caos	Briga
Congestionamento	Caos	Conflito
Muitos carros		Cuidado que tem que ter, sinalização não é perfeita
Trânsito: quem tem é carro, moto se livra		
Medo de cair	Precário (trânsito muito ruim)	Ruas e carros
Falta de segurança, buraco, desatenção	Multa	Locomoção
Perigo	PM de trânsito (o terror de SP)	Vontade de chegar em casa para estar com os filhos
Perigo	Ônibus (complicado)	Tomar multa
Pedir a Deus proteção	Tirando o pé de casa	

O trânsito está presente no imaginário do motociclista de forma eminentemente negativa. Ideias de “caos”, “engarrafamento”, “estresse” e “perigo” surgem de forma recorrente.

Várias são as menções ao “congestionamento”. A imagem de um trânsito parado”, com “muitos quilômetros de carro” e que consome bastante tempo dos que se deslocam se revela de forma intensa.

A vertente caótica do trânsito, pela sua “desorganização” e “excesso de carros” conduzidos por motoristas deseducados, “andando de qualquer jeito”, aparece fortemente. A ela também se relacionam as ideias de “perigo” e “falta de segurança”, potencializadas pelas falhas na infraestrutura do trânsito (“sinalização não é perfeita”; “buraco”). Nesta mesma direção, correlaciona-se trânsito com “preocupação” e se revela a necessidade de atitudes como “cautela” e “paciência”.

Face ao “caos” percebido, não surpreende a forte correlação do trânsito a “estresse” e as menções a “conflitos” e “brigas”.

Vale citar que surgem também correlações a multas e à ação da “PM de trânsito” – esta última, como sendo “o terror de São Paulo”.

## PERCEPÇÕES SOBRE O PERIGO NO TRÂNSITO

*“Hoje em dia, o problema de tudo no trânsito é atenção, né? É celular.”*

Instados a apontar quais seriam, hoje, os perigos do trânsito, os motociclistas citam principalmente situações relacionadas a: acidentes, falta de educação, desatenção, imprudências, assaltos e problemas na infraestrutura de trânsito.

Como acidentes, mencionam as colisões com outros veículos e as quedas e fazem referências, também, a atropelos e mortes.

A falta de educação aparece sob algumas vertentes: despreparo dos motoristas de carros, motos e caminhões para conduzirem os veículos; como falta de gentileza no lidar com os outros condutores e pedestres (principalmente com o nível de estresse atual no trânsito); falta de respeito ao próximo (sendo citadas várias situações de brigas no trânsito); e falta de respeito às leis de trânsito. Neste sentido, são citados com veemência o desrespeito aos semáforos (tanto pelos condutores quanto pelos pedestres), às placas de sinalização, às faixas de segurança, por exemplo.

A desatenção foi um aspecto recorrentemente citado ao longo de toda a pesquisa como um aspecto de extrema relevância sobre os acidentes, com maior destaque aos motoristas de automóveis.

Segundo motociclistas, o uso do celular pelos condutores de carros enquanto dirigem tem se tornado um dos maiores perigos do trânsito, ocasionando fechadas, freios súbitos e outras situações que ameaçam os motociclistas e, também, os pedestres.

A desatenção dos pedestres, vale dizer, também surge de forma relevante, causando muitos acidentes envolvendo as motos, com destaque para as situações em que o pedestre, distraído, atravessa com o sinal fechado para ele.

Além destas imprudências, surge com destaque a condução com excesso de velocidade, tanto pelos motoristas de carro quanto pelos próprios motociclistas – muitas vezes, justificadas pela “pressa”, também citada com destaque como um dos perigos do trânsito.

A insegurança pública surge, também, como atrelada ao excesso de velocidade. Uma necessidade de pilotagem mais agressiva para fugir de assaltos é apontada por motociclistas que, segundo relatos coletados ao longo das entrevistas, sentem-se bastante ameaçados devido ao alto índice de roubos de motos em São Paulo.

Problemas de infraestrutura do trânsito também são apontados como “perigos” pelos motociclistas. São eles: buracos nas ruas, sinalização precária, má conservação das vias, pistas com escorregadias (com óleo).

*“Tem pedestres que andam na rua e não olham nem pro lado, acham que podem atravessar porque o trânsito parou.”*

*“Tem sinalização de farol que não marca certo a passagem do pedestre, acham que está verde*

*mas não está, aí passa... acontece."*

*"O perigo é só fechada, mesmo... é fechada ou velocidade. E não ficar cortando, também."*

*"A pessoa que está um pouquinho mais nervosa, está com umas contas pra pagar, e tal, entendeu? Aí é isso que acaba ficando um pouco mais ruim." (Estresse)*

*"O perigo é constante, por falta de atenção, velocidade, pavimentação molhada, visibilidade, falha mecânica... é bem complexo, isso daí."*

*"Quando está tudo parado, tentam mudar de uma faixa para outra e, muitas vezes, o motorista não dá seta."*

*"Mudar de faixa sem dar seta, passar em farol vermelho."*

*"Tem tantos [perigos]... briga no trânsito, pessoas muito estressadas, muito agressivas, as pessoas se transformam no trânsito."*

*"As fechadas, as pessoas que não dão seta, e pessoas que andam com velocidade acima do permitido."*

## USO DE EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO

*"Sempre, capacete. Sempre".*

Todos os motociclistas afirmam usar sempre o capacete quando da condução das motos.

Com relação aos demais equipamentos de proteção, destaca-se o uso da jaqueta junto a quase metade dos entrevistados – seja esta simples ou com proteção.

O uso de botas ou luvas apresenta menor incidência, sendo estes equipamentos mencionados por cerca de ¼ dos motociclistas. Vale citar que alguns (poucos) relatam usar botas ocasionalmente, quando chove ou ao percorrer longas distâncias.

Bem poucos usam calças apropriadas para a condução e raras são as menções de uso de equipamentos reflexivos (jaquetas ou calças).

Em suma, o uso de equipamentos de segurança se mostra muito restrito, o que (como veremos mais adiante neste relatório) acaba por maximizar as consequências dos traumas físicos causados pelos acidentes.

*"Não tem como não usar [o capacete]."*

*"Eu utilizo só capacete, tênis e nada mais".*

*"Eu trabalho com bota, a minha calça tem aquelas faixas refletivas e jaqueta tem faixa*

também.”

“Eu uso jaqueta, luva, bota e óculos.”

“Bota e uma luva.”

“Eu só uso a jaqueta e ela tem uma proteção e o reflexível, mas a calça mesmo com aquelas proteções eu não uso não. Eu uso uma calça comum.”

“Uso bota, jaqueta com proteção, só não a luva.”

“Só uso capacete. Não uso jaqueta.”

“Tinha capacete, mas na hora do impacto o capacete saiu, não era um capacete próprio para minha cabeça, não era do tamanho certo para mim.”

“Uso capacete, jaqueta com proteção de coluna, proteção de braço.”

“Eu não ando que nem esse pessoal está andando agora com aquela armadura, protetor de joelho, protetor de tudo isso daí. Eu uso bota, luvas, jaqueta de proteção e o capacete aberto na cidade porque é mais confortável, sua visão é bem melhor, e capacete fechado na estrada.”

“Sempre uso capacete, botas e jaqueta simples.”

“Uso bota, luva, colete, jaqueta simples.”

“Eu uso o capacete, uma bota de motoqueiro e a jaqueta de motoqueiro e um colete. Eu uso uma jaqueta e mais um colete por cima da jaqueta. É com proteção, parece aqueles à prova de balas.”

“Sempre uso capacete, jaqueta, bota e calça apropriada só de vez em quando, mais quando está chovendo ou quando vou fazer uma viagem meio longa. Não uso luvas.”

“Uso capacete, aqui em São Paulo, se você não usar capacete você é multado. Só uso o capacete e jaqueta especial. Eu não uso bota não, vou de tênis na moto.”

“Uso jaqueta protetora, luva de manga longa de frio, curta só aquela que é com os dedos cortados, colete, calça com a segunda pele por baixo e bota longa.”

“Para segurança eu uso mais o capacete e em termos de acessórios é luva e capa de chuva. Não é aquela jaqueta que tem proteção da coluna, não.”

## SOBRE AS CONDIÇÕES DAS PISTAS

*“A zona sul é bem melhor, né? Bairro nobre...”*

As condições das pistas são muito criticadas pelos participantes desta pesquisa. Qualificadas como “ruins”, “péssimas” ou “precárias” pela maior parte dos motociclistas. Os buracos constituem o maior problema apontado, prejudicando a circulação e tornando-a mais perigosa.

As ondulações do asfalto surgem como o 2º maior problema, constituindo uma importante ameaça para os motociclistas. Os consertos mal acabados efetuados nas pistas acabam deixando-as com ondulações, ranhuras e “remendos”, ocasionando desníveis no asfalto que potencializam o risco de quedas e acidentes de motocicletas.

Alguns apontam para a utilização de materiais de baixa qualidade no recapeamento das pistas, que repercute diretamente sobre a formação das ondulações e a reincidência de buracos.

Os motociclistas percebem diferenças entre as áreas no que diz respeito às condições das pistas e à sinalização – mas se mostra, vale dizer, mais críticos em relação às pistas que à sinalização.

Os motociclistas observam que nas áreas “nobres” da capital, no centro e nas rodovias as condições das pistas são bem diferentes que as dos bairros mais afastados ou das periferias – estas, consideradas bastante ruins.

É importante deixar claro que alguns participantes qualificam as pistas das áreas nobres, centro e rodovias como tendo boas condições. As vias das marginais, vale dizer, são consideradas “boas” por vários participantes, mas alguns destes as apontam como “muito ruins” – e citam como exemplos a Marginal Pinheiros, a Marginal Tietê e a Dutra.

Há quem diga que prefere sempre percorrer o mesmo caminho, pois assim “já sabe quais as áreas mais arriscadas e já sabe onde encontrarão buracos e desníveis”.

Nota-se um sentimento de crítica relacionado à administração pública, que cobra altos impostos e impõe rigorosa fiscalização quanto ao estado de conservação dos pneus, mas não oferece boa qualidade das pistas para seus usuários. Para alguns, são tão recorrentes os problemas ocasionados pelo estado ruim das vias, que há quem revele ter sempre um step à mão para os momentos de imprevistos.

Outro problema citado é o fato de haver “bocas de lobo” abertas no meio da via, o que constitui um grande risco para os motociclistas.

*“Péssimas. Horríveis.”*

*“Buraco, asfalto irregular, ondulação...”*

*“O asfalto na rua, as pessoas, tudo é diferente, dependendo do lugar que você circular é totalmente diferente de um lugar para o outro.”*

*"Tem bairros que você anda que é bom, o asfalto não é tão precário, mas há lugares um pouco mais distantes em que o asfalto é crítico, ruim mesmo."*

*"É mais buraco. Buraco, pista suja, às vezes na curva alguma coisa assim, areia, óleo também."*

*"O asfalto na cidade toda é ruim."*

*"De 0 a 10, 3." (Pistas em mau estado)*

*"Do lado da zona leste é ruim demais."*

*"Eu ando mais em São Paulo residencial, alguns deles são bons, só que a maioria é bem crítico mesmo, não é nem por sinalização não, é buraco mesmo."*

*"Tem lugar que é muito bom sim, tem rua residencial que parece avenida, tapete."*

*"Eu acho que é a mesma coisa, é ruim aqui, é ruim lá." (Diferença entre zonas da cidade)*

*"Eu acho que, no geral, é tudo ruim." (Não percebe grande diferença entre áreas na cidade)*

*"O maior problema mesmo são os buracos e a falta de sinalização. Às vezes tem uma lombada mas não tem a sinalização, falta de iluminação também."*

*"Às vezes tem a sinalização mas não tem iluminação."*

*"Tem lugar que é pior que outros. No caso em São Paulo, é mais na Zona Leste."*

*"É melhor no Centro e Zona Sul, A pista já é melhor, a iluminação é melhor."*

*"Na rodovia é diferente, não tem buraco."*

*"Na Marginal Pinheiros e Tietê é ruim, algumas estradas são boas e outras são ruins. Tem buracos! São mal conservadas."*

*"Eu estou em São Paulo capital, eu trabalho na Zona Sul e a pavimentação das ruas que eu pego são boas, mas isso aí é um caso à parte porque saiu um pouco do lugar mais bacana, é tudo uma porcaria a pavimentação."*

*"Buraco, essas lombadas clandestinas que alguém foi lá e fez."*

*"Eu trabalho em lugar central de São Paulo, a Marginal e a Dutra são boas de andar. As vias são boas."*

*"Na Dutra, de uma faixa para outra tem um desnível e quando você vai mudar de faixa, como a moto não tem equilíbrio, dá aquela bambeada e se torna meio perigoso a pessoa até cair."*

*“No percurso que eu faço para o trabalho são boas, as vias principais no geral são boas. Há lugares que são piores, geralmente mais para os bairros de médio para baixo, com buracos, irregularidade no asfalto, valeta, os bairros nobres nem tanto.”*

*“Tem certas pistas que são irregulares, muito buraco, muita ondulação, algumas sem sinalização. Na avenida é boa, é boa na Engenheiro Armando de Arruda Pereira, mas em certos bairros é bem complicado.”*

*“É ruim demais, tem buraco, algumas são mal sinalizadas. Fora a Sabesp que quebra a rua inteira, deixa um monte de buraco nas ruas, e quando tampa, fica parecendo um monte de lombada, você passa na moto parecendo um camelo.”*

*“A grande maioria dos lugares é ruim. A parte que é mais distante do centro é bem ruim.”*

*“Na rodovia não tem do que reclamar e dentro da cidade as áreas mais nobres são mais cuidadas.”*

## SOBRE A SINALIZAÇÃO

*“Não tem faixa de sinalização para motociclista nem para pedestre.”*

As avaliações sobre a sinalização revelam atitudes e opiniões mais dispersas – e vários dos que a consideram satisfatória fazem ressalvas.

As críticas e as ressalvas levantadas apontam para uma sinalização deficiente, tanto a horizontal, quanto a vertical.

No que diz respeito à sinalização horizontal, os motociclistas se queixam quanto à sua ausência ou falta de manutenção, ao ponto de não ficar claro para os condutores quais são as faixas de divisão de fluxo e os limites de velocidade, por exemplo.

A falta de sinalização das faixas, vale dizer, é mencionada de forma espontânea como um problema altamente relevante quando os motociclistas foram solicitados a avaliar as condições das pistas. A não-visualização dos limites entre faixas dificulta muito a circulação pelas vias e torna o trânsito ainda mais caótico.

Muitas são as queixas quanto às placas de sinalização vertical – ora sem manutenção (apagadas ou cobertas pela poluição), ora inexistentes. Os motociclistas acusam ausência de sinalização para as lombadas, limites de velocidade, radar, estacionamento proibido, mão e contramão, por exemplo. Surgem também queixas quanto a semáforos quebrados ou mal posicionados.

Há relatos de que os próprios motociclistas se preocupam em sinalizar para os demais quando existe alguma obstrução ou reparo nas vias, pois a sinalização nem sempre é a mais eficiente ou está bem posicionada. Isso evita maiores problemas para os demais que estão circulando por estas áreas.

Em alguns casos, as placas de sinalização existem, mas não foram instaladas com a distância necessária e ficam muito próximas ao que precisa ser sinalizado (entradas, perigo na pista etc.). Destacam ser imprescindível o posicionamento a certa distância, de modo a dar tempo do condutor ser informado com antecedência.

Há quem diga também que outro problema são as indicações de trajetos, faltando placas que mostrem de direções de bairros ou regiões da cidade. Quem não conhece a região, tem dificuldade de se orientar com tranquilidade.

Surgem críticas ao posicionamento das placas que, pela altura com que são instaladas, parecem não levar em conta aqueles que utilizam capacetes com viseiras. Ressalta-se que, como a condução com a viseira aberta gera multas, é preciso se pensar nisso na hora de estabelecer a altura das placas.

Chama a atenção a atribuição de malícia à sinalização por parte dos motociclistas. Estes revelam, ao longo das entrevistas, acreditar que a inserção ou a ausência de determinadas placas é feita de forma a induzir os condutores ao erro. Neste sentido, alguns mencionam, por exemplo, placas escondidas atrás de árvores ou sem manutenção.

A maioria dos entrevistados percebe diferenças de sinalização entre áreas nas quais circulam. Assim como para as condições das pistas, as diferenças percebidas se referem a uma melhor qualidade e efetividade de sinalização nas rodovias e nas áreas nobres e centro da capital que em ruas de bairros e em áreas periféricas. Um dos participantes chega a mencionar a utilização de sinalização digital na Zona Sul, diferenciando-se bastante do restante da cidade.

Alguns ressaltam que as vias são um pouco mais bem sinalizadas nas avenidas principais. Há quem diga, também, que nas rodovias, há bem mais sinalização que nas áreas metropolitanas, além das placas serem bem mais visíveis.

*“Não tem sinalização de placa, tem farol quebrado.”*

*“Há lugares que tem muito radar escondido, por causa de arvores, essas coisas. Eles montam o radar bem ali, não mostram a sinalização de placa, radar a 50 metros, ou mantenha velocidade constante de 50km/h.”*

*“A sinalização é tudo a mesma coisa.” (Em todas as áreas da cidade)*

*“Mal sinalizada, lombada mal pintada.”*

*“Em São Paulo não tem como ser maravilhosa, mas tem sinalização.”*

*“Quando você está na rodovia é bem sinalizado, você sabe onde tem radar, mas no centro urbano não, você não sabe onde não deve estacionar, onde tem radar. Sinais de placas, se pode entrar ou não, não sabe onde é mão, onde é contramão. É mais falta de sinalização mesmo não centro urbano, na rodovia tudo bem.”*

*“Na região central são bem sinalizadas, mas nos bairros fora da capital de São Paulo são bem ruins mesmo.”*

*“Na avenida às vezes não tem sinalização, às vezes os faróis estão queimados, fica aquele transtorno.”*

*“Nas ruas às vezes tem buraco e a prefeitura que faz o buraco não coloca indicação. Há também lugares que não têm indicação de lombada. Mas na avenida tem mais sinalização, raramente acontece isso, é mais nas ruas.”*

*“Em algumas áreas distantes do centro a sinalização é bem ruinzinha, falta placa, ou às vezes é mal sinalizado, às vezes tem árvore que tampa, tem lombada, tem radar, às vezes já é placa que está desgastada, você não enxerga.”*

## SOBRE A FISCALIZAÇÃO

*“É só multar, o cara não quer saber se você está andando com segurança, não.”*

Ainda que afirmem que percebem haver mais fiscalização para controle da documentação, os exemplos citados pelos motociclistas se referem muitas vezes à checagem do veículo, levando a crer que ambas as fiscalizações (segurança e documentação) são bastante recorrentes.

Sob fortes críticas e indignação, a percepção sobre a fiscalização é de uma não educativa, mas sim punitiva e arrecadatória. Alguns motociclistas se referem à existência de uma “indústria da multa”, face à qual se sentem injustiçados. Indo além das sinalizações ‘maliciosas’ descritas anteriormente, os participantes citam as Blitz para motocicletas como típicas ações cuja finalidade é a arrecadação – esta, oficial ou extraoficial (ou seja, a serviço da corrupção). Alguns motociclistas afirmam que quando a situação interessa o Estado e à arrecadação, os agentes “são bons em trabalhar”; criticam o fato destes não fazerem questão de ser cordiais e prestativos e, sem conversa, já partem para a aplicação da multa, sem maiores explicações.

Inúmeras são as queixas acerca das apreensões de motos por motivos escusos. Referem-se à uma procura por “pelo em ovo”, argumentando que motos são apreendidas “por qualquer motivo” e que se sentem à mercê dos policiais. Estas sensações de vulnerabilidade e injustiça aparecem calcadas na inexistência de critérios objetivos para as apreensões, como exemplo da percepção sobre um pneu careca.

Neste contexto, a imagem que fica é a de que as ações de fiscalização, grosso modo, são feitas como “pegadinhas”, punem, muitas vezes, inocentes e servem para alimentam a corrupção bem mais que para educar a população e preservar a segurança dos que trafegam nas vias, como deveriam.

Ressaltam também que o custo para liberação das motos é alto e “mesmo sem culpa” eles precisam arcar - o que prejudica ainda mais os motociclistas, principalmente os que a utilizam como ferramenta de trabalho.

Além disso, se sentem vítimas de uma conjuntura maior, na qual a má sinalização e as péssimas condições das vias os prejudicam, já que não identificam as irregularidades que possam vir a cometer - por não visualizarem as placas, por exemplo. Além disso, o estado dos pneus sofre com a má conservação das ruas e nem sempre é possível trocá-los com frequência – tornando ainda mais injustas as avaliações das condições dos pneus pelos agentes.

Se por um lado a fiscalização traz esses tipos de questionamentos e críticas, por outro, alguns poucos entendem que é importante que ocorram. Apesar de ser um pouco constrangedor e atrasar o horário em alguns momentos, a fiscalização é importante para coibir os profissionais clandestinos e, sobretudo, os roubos de motos. Um entrevistado ressalta que o sindicato dos motociclistas tem deixado muito a desejar neste sentido e o volume de profissionais não credenciados trabalhando tem crescido muito, o que prejudica toda a categoria.

*“Tudo você toma multa. O código brasileiro te corrige no bolso!”*

*“Se o empenho que o policial tem para multar no trânsito tivesse para acabar com desmanche de moto, eu acho que seria muito melhor a vida de todo mundo. Eu por exemplo, não tenho uma moto maior com mais cilindrada, porque nós não temos segurança.”*

*“A fiscalização de São Paulo é péssima, qualquer coisa que você faz ou você fala, a pessoa taca a caneta em você. Com a polícia de São Paulo, se você estiver errado então piorou, porque você não pode falar nada, você tem que aguentar aquilo que a pessoa fala.”*

*“Sem razão, você já está sendo multado, com razão, então... habilitação suspensa.”*

*“Eu acho que tem mais fiscalização pra ver a documentação.”*

*“A fiscalização é bem rigorosa. A fiscalização é boa, só que tem um problema: o pessoal só quer multar.”*

*“Agora o pessoal daqui da zona leste, está bem, está tendo muito comando pra ver a conservação da moto, ver se a documentação está em ordem tudo certinho.”*

*“É menos.” (Fiscalização visando a segurança)*

*“Eles olham mais a questão da habilitação e documento da moto.”*

*“A fiscalização, polícia de trânsito, eu acho desnecessário porque já tem a CET.”*

*“No Centro de São Paulo é mais fiscalização, tipo, CET. Agora, Zona Sul é mais documentação – polícia de trânsito.”*

*“Essa é a pior parte, eles não estão lá para ajudar, te alertar ou para te orientar, eles estão para te punir, arrecadar, tinha que ter advertência, não precisa colocar um radar escondido.”*

*“Bem rígida, em todo lugar tem bastante, a CET que é do DETRAN, e os policiais militares que multam também.”*

*“Acho médio, poderia ser melhor, é insuficiente, deveria visar mais itens de segurança.”*

*“A fiscalização é boa, geralmente de velocidade.”*

*“Fiscalização é mais para ver documentação, de segurança tem de vez em quando.”*

*“É raro eu ver uma fiscalização.”*

*“A fiscalização aqui é mais para multa e apreensão mesmo, querem arrecadar. A grande maioria é para ver documentação e quando tem a Polícia Militar é para ver se a moto é roubada. É até legal isso, é importante.”*

## USO DE ÁLCOOL OU DROGAS

*“Não. Isso eu não faço, não.”*

A maioria dos participantes revela nunca ter pilotado sob efeito de álcool ou drogas – dentre estes, alguns já pilotaram nestas condições um dia, mas pararam por razões como:

- o endurecimento das leis de trânsito;
- o ganho de consciência acerca do perigo, advindo do amadurecimento;
- a adesão a determinadas religiões;
- o medo de se acidentar após nascimento dos filhos.

Poucos motociclistas afirmam pilotar, atualmente, sob efeito de álcool ou drogas. A maioria destes relata que o faz sobretudo nos finais de semana e em datas festivas. Há quem cite o consumo também na saída do trabalho.

Vale citar que a maior parte dos motociclistas que fazem uso de álcool e pilotam não se consideram, nestas situações eventuais, como estando “sob efeito de álcool”. As principais justificativas são as de que, como não consomem excessivamente, sentem-se em perfeitas condições de pilotar e de que as distâncias percorridas não são tão grandes.

*“Eu não bebo, não fumo, não uso droga, eu não faço nada. Meu jeito de andar é normal.”*

*“Isso nunca ocorreu porque eu não bebo.”*

*“Não, eu não gosto.”*

*“Não. Nunca.”*

*“Hoje em dia não, mas há muitos anos pilotei sobre o efeito de álcool, sim.”*

*“Não [piloto]. Quando eu saía para beber, era mais jovem e saía para beber, minha esposa era habilitada vinha conduzindo o veículo, ou a moto ou o carro.”*

*“Já. Já sim. De álcool. Hoje não, agora eu sou pai, né? É, tem que ter responsa também dessas coisas.”*

*“Sim, coisa social, está saindo do serviço, parou em algum lugar, tomou e foi embora, entendeu? Se eu sair para beber mesmo, comemorar alguma coisa, aí eu não dirijo, não piloto.”*

*“Já. Várias vezes. os 2 [álcool e drogas]. [Atualmente] Não com frequência... e também não [vou] longe. Se estiver longe, eu paro. Se eu sair daqui e for em uma pegada lá em Araraquara, que é 150 Km/h daqui, se eu beber lá, enquanto não passar a cachaça, eu não vou embora, porque agora está bravo, agora o negócio não tem perdão não, pegou cadeia. Graças à proibição da lei seca... porque antes você podia pilotar embriagado de qualquer forma que,*

a polícia para você é só documento... 'Tá bom pra você ir embora?' (...) 'então descansa um pouco, aí, e depois vai embora'. Eles faziam isso. Agora não, agora você está ruim, balançou um pouco, baforou lá, já era."

"De droga não, mas de álcool sim. Mas é raridade, muito difícil. Muito difícil, também quando eu estou trabalhando, aí que não bebe mesmo. (...) Antes, como a lei era branda, a gente tomava, mas também não pra ficar caindo, né? Mas tomar, a gente tomava, antes... não ligava muito, entendeu? Agora (...) só a multa você pode perder o seu veículo, né? E perde a habilitação também."

## USO DO CELULAR

*"Não, tem nem como [falar ao celular]!"*

A maioria dos motociclistas relata não ter o hábito de utilizar o celular enquanto pilota. A multa para este tipo de infração aparece como grande inibidor do hábito. Muitos ignoram as ligações e deixam para retornar quando chegam aos seus destinos; ou param em locais seguros para atender ou retornar as ligações e depois continuam a viagem.

Há quem relate (poucos motociclistas) atender às ligações utilizando intercomunicadores nos seus capacetes, fones de ouvido ou prendendo o aparelho no capacete. Para estes, as principais razões para atender às ligações ou se comunicar através do Whatsapp enquanto estão guiando são: se comunicar com as empresas onde trabalham ou falar com familiares, no caso de alguma doença na família. Entendem que, nestas situações, não podem esperar e, portanto, fazem o uso do telefone, mesmo sabendo que isto constitui algo errado.

Há, ainda, os que não atendem às ligações, mas utilizam o GPS.

*"Se alguém me ligar, eu encosto a moto no posto de gasolina e estaciono. Assim que a ligação cai, eu retorno para a pessoa."*

*"Não, nunca [uso o celular]. A gente já toma multa de besteira, se usar celular, é multa certa, então é melhor não usar."*

*"Eu procuro um lugar seguro para parar e atendo."*

*"Falar, não. O que eu uso, assim, às vezes é GPS."*

*"Eu não atendo. Aí, só se insistir muito, eu paro pra atender, porque eu não atendo ele andando."*

*"Aí sim, eu uso muito esse WhatsApp, eu trabalho com entrega, vem as entregas para mim, eu costumo parar no farol e dar uma olhadinha, isso aí não tem dúvida."*

*"Na verdade, como eu uso celular até para GPS, eu não tenho nem como atender porque eu tenho um suporte que fixa ele no guidão da moto, então eu simplesmente não atendo e*

retorno a ligação depois. (...) O que eu não posso é tirar a mão do guidão, assim como no carro não pode tirar a mão no volante e botar no aplicativo, no aparelho eletrônico.”

“Não, eu encosto a moto em algum local seguro e atendo. Se for possível, se não houver possibilidade, não [atendo]. Se houver possibilidade, do contrário, não, a segurança em primeiro lugar. Minha e dos demais.”

“Eu desligo.”

“Não uso, não suporto celular. Ele anda na mochila desligado.”

“Ou eu não atendo ou eu paro para atender. Andando, nunca fiz.”

## ESTILO DE PILOTAGEM

*“É um estilo cuidadoso para não tomar multa. Eu não gosto de tomar multa porque dói no bolso, então sou bem cuidadoso, mesmo.”*

Indagados quanto à autoimagem do seu estilo de pilotagem, os motociclistas se descrevem (em sua maioria) como ‘defensivos’ ou ‘normais’.

Percebe-se que os argumentos para se descreverem como ‘normais’ ou ‘defensivos’ são convergentes, ambos apontando para uma forma de conduzir atenta ao trânsito e aos outros condutores. Os argumentos mais recorrentes são: respeitar as leis de trânsito; tentar manter uma atitude tranquila e paciente ao conduzir; não se envolver em discussões; respeitar os limites de velocidade; respeitar os outros motoristas e seus respectivos espaços; dar passagem; dirigir de forma cautelosa, sem expor ninguém a riscos; dirigir por si e pelos outros, tentando antever as ações dos outros condutores.

Alguns descrevem seu estilo de pilotagem ‘normal’ como um meio-termo entre ‘defensivo’ e ‘agressivo’, argumentando que, a depender da situação, necessitam adotar um ou outro estilo, até mesmo por precaução. Surgem como exemplos de situações nas quais adotam um estilo mais agressivo aquelas em que é necessário acelerar um pouco mais para fazer uma ultrapassagem mais segura ou quando conduzem mais rapidamente por estarem atrasados.

A maturidade adquirida com a idade, a formação de uma família, o ganho de experiência na pilotagem e até mesmo os traumas após um acidente aparecem como grandes motivadores para uma mudança de atitude em relação à condução das motos. Com o avançar dos anos e a aquisição de novas responsabilidades, muitos revelam que passaram a se comportar de forma mais prudente e menos irresponsável no trânsito.

Evitar multas surge também como justificativa para o estilo de conduzir defensivo, por alguns motociclistas.

*"Eu piloto normal."*

*"É mais defensiva, eu ando mais devagar."*

*"Hoje é mais defensivo, porque o trânsito aqui de São Paulo é muito complicado pra andar."*

*"É normal, tem hora que você tem que acelerar um pouquinho, tem hora que você tem que ser mais defensivo, depende da ocasião e da situação."*

*"Consciente, mas é óbvio que quando você está um pouco atrasado, você vai um pouquinho mais agressivo em termos de velocidade, respeitando as leis de trânsito e tudo mais."*

*"Eu tomo cuidado porque praticamente a moto é a pessoa. Quando alguém bate em você, os dois se danificam. É muito cuidadoso, mesmo, porque eu já sofri três acidentes e nenhum foi minha culpa."*

*"Eu piloto de uma maneira mais agressiva por motivo de segurança, se você andar muito devagar os carros te fecham, jogam em cima, os motoboys vão te empurrar no corredor. Se você andar mais rápido você está mais seguro do que andar devagar."*

*"Eu piloto um pouco agressivo, um pouco defensivo, um pouco dos dois, porque não tem como ser só agressivo, andando de moto, agressivo você tem que ficar no defensivo também."*

*"Não ando acima de 60 por hora, não chuto a porta de ninguém, não xingo ninguém, ando normal, devagar, estou velho."*

*"Defensivo, porque eu vou até onde eu sei o limite, até onde eu possa breicar. Se uma rodovia permitir a 60Km/h, eu vou a 60 Km/h, dirijo com cautela, sem abusar. Na chuva eu sei que tem problema de óleo na pista, você não vê, então não adianta você correr porque se aparecer alguma coisa na hora, você não tem como breicar."*

*"Acho que normal, eu não sou agressivo, não... às vezes mais paciente, até porque quem vai levar a pior sou eu."*

*"Ando conforme as leis de trânsito, ando normal, respeito os outros motoristas, outros motoqueiros, respeito a sinalização."*

## PRESSÃO PARA CORRER

*“Sim, porque quanto mais trabalha, mais ganha... eles acabam te pressionando a correr.”*

Expressa maioria dos entrevistados considera que a pressão e a velocidade são praticamente inerentes à atividade dos motoboys e entregadores, em geral. O argumento maior é o de que, quando se é remunerado por produtividade, quanto maior o número de entregas realizadas, maior é a renda e, para isso, é preciso maior velocidade nos deslocamentos.

Neste sentido, muitos consideram que, independentemente de existir ou não uma pressão externa para correr, existe uma “auto-pressão” derivada da busca por uma renda.

Para além da remuneração por produtividade, os motociclistas esclarecem que a pressão em relação ao tempo de entrega é uma constante no trabalho dos entregadores, pois:

a própria cultura de contratação já subentende que a entrega seja feita da forma mais rápida possível, de modo que tanto os clientes quanto as empresas exercem pressão sobre quem faz a entrega;

as pessoas que contratam estes serviços possuem prazos “apertados” e pressionam os entregadores para que tenham celeridade (a este respeito, um dos motociclistas relatou que os clientes ligam a todo momento perguntando se a entrega já foi feita);

as empresas com frotas de motoboys agendam muitas entregas em pouco espaço de tempo;

os proprietários dessas empresas de frotas exercem uma pressão real sobre os motociclistas, havendo retaliações e, até mesmo, casos de demissão por conta de atrasos nas entregas;

o trânsito complicado de São Paulo torna ainda mais aguda a sensação de pressão, já que as empresas estabelecem um prazo para a entrega ser feita e, independentemente de qualquer situação que o motociclista enfrente no seu deslocamento, ele tem que cumprir.

Muitos motociclistas fazem também referências à política de bonificação dos aplicativos de comida, a exemplo do Uber Eats, Rappi e iFood, que pressionam os motociclistas na medida em que oferecem ganhos extras aos que atingem metas.

Sobre estes aplicativos, há quem cite como ferramenta de pressão a política opressora de alguns, que punem os motociclistas que não cumprem o tempo estipulado para a entrega (se demorar, o cliente liga e cancela o pedido e isso pode acarretar o não pagamento pelo serviço).

Um dos participantes afirma que a pressão é tão intensa que alguns motociclistas acabam por utilizar drogas para ficarem mais “espertos” nos deslocamentos.

Poucos são os que acreditam que os motociclistas não são pressionados a correr. O principal argumento para esta opinião é o livre arbítrio: "corre quem quer" e cabe ao motociclista não se deixar ser pressionado desta forma. Entendem que os entregadores correm não por pressão do trabalho, mas sim, por eles mesmos (mais uma vez, incidindo a ideia da "auto-pressão"), visando aumentar o faturamento. Há quem diga que as empresas pedem para os entregadores serem pontuais, mas não os obrigam a correr.

*"É que os aplicativos falam 'vem correr conosco' então já fala que é para correr, o convite já diz, 'vem correr conosco', você tem entregar um lanche e por exemplo, aqui você tem quinze minutos para chegar lá, se você faz em vinte, a pessoa cancela o lanche e você tem que enfiar o lanche no rabo. Aí o motoqueiro acaba perdendo a viagem, a gasolina..."*

*"Há uma pequena pressão, sim: tem que chegar no horário, tem que estar no horário para atender o cliente e, dependendo do local que você está, você tem que andar um pouco acima da velocidade porque dentro do trânsito de São Paulo, o tempo muitas vezes fica curto, é muito trânsito, mesmo."*

*"Sim, são pressionados, sim, porque são tempos muito curtos que os aplicativos das empresas do estado de São Paulo oferecem ao motociclista para entregar ou vice versa. Há a questão financeira."*

*"Alguns são [pressionados], ainda mais usando os aplicativos que eu vejo... inclusive, para poder ganhar um pouco mais, eles se submetem a coisas que eu mesmo não faria: correr mais... quanto mais entregas fizerem, mais vão ganhar."*

*"Nas questões de motoristas de aplicativo que fazem entrega de comida ou logística, eles ganham por entrega, então quanto mais entrega eles fazem, mais eles ganham e isso condiciona eles a correr mais."*

*"Eu não sou pressionado... raramente. Mas eu acho que muitos são pressionados, mas aceita a pressão quem quer. Pressão acontece em cima de bonificação por produção. É uma pressão financeira."*

*"Porque você tem que ter um tempo de entrega. Você é acelerado pelo cliente e pelo estabelecimento para você entregar rápido, se você não entregar rápido, a pessoa cancela o pedido. Essa que é a verdade. Se você trabalhar com corrida e não entregar rápido, a pessoa liga e cancela, então vida de motoqueiro não é fácil, não... você trabalha pelo aplicativo, você trabalha em pizzeria, que nem eu que já trabalhei em pizzeria à noite. Pelo amor de Deus, isso não é vida, não! Pelo amor de Deus, é complicado. O cara que trabalha com moto é vida louca! A maioria dos motoqueiros usam até droga para ver se acalma... diz eles, que acalmam o espírito."*

*"Não vou dizer que não, mas vai do motociclista. Se ele não quiser correr, ele não corre. Às vezes, eu pego serviço e a pessoa fala que é urgente. Entra em um ouvido e sai no outro, não tem nada de urgente. Eu vou no meu tempo, eu não tenho culpa se eles atrasaram. Se falam: leva isso aqui, é urgente, eu acho que isso não é pressão. Se falam: corre, sai voando que isso aí é urgente, aí eu já vejo como uma pressão. Mas não tem pressão, não."*

*"Eu acho que isso vai da concepção de cada um. Eu conheço motociclistas que utilizam [a moto] para trabalho e são extremamente prudentes e outros que são extremamente imprudentes."*

## INCIDÊNCIA DE MULTAS

*“Geralmente, é velocidade superior a 50km/h... aí, você está naquela adrenalina, esquece, passa pouquinha coisa.”*

Quase todos foram multados, mas muitos relatam que, atualmente, isto não acontece com tanta frequência quanto quando começaram a pilotar. Trafegar acima do limite de velocidade da via surge como a principal causa. Para muitos, isso acontece quando passam por um radar com percentual ínfimo de velocidade acima do permitido - o que não consideram como uma irresponsabilidade, mas sim, como um ato de descuido ou desatenção. O grande número de radares numa mesma via e a baixa velocidade permitida são aspectos apontados como responsáveis por este alto volume de multas por velocidade.

Outras transgressões bastante citadas são: passar em sinal vermelho, estacionar ou realizar conversões em locais proibidos, dirigir sem atenção, executar manobra perigosa, trafegar em faixa exclusiva para ônibus, pilotar sem capacete ou com a viseira aberta, pneus carecas, entre outras.

As multas por viseira aberta incomodam os motociclistas. Alguns citam casos em que estavam com as viseiras levantadas enquanto esperavam o semáforo abrir ou estavam parados no acostamento e acabaram sendo multados. Este tipo de multa leva a muitos questionamentos por parte deles: alegam que, nestes momentos, a viseira aberta não deveria ser entendida como infração, afinal a moto não estaria em movimento e seria uma forma de dar mais conforto ao condutor, principalmente nos dias mais quentes. Há quem considere também que, como a espera parado no semáforo pode durar vários minutos, este intervalo seria uma oportunidade para ventilar a área dos olhos do motociclista.

Apesar de muitos reconhecerem seus erros em relação às infrações, são frequentes as queixas quanto a uma suposta “indústria de multas”, cujo objetivo, ao invés de educar, seria o de “arrecadar”. Revelam-se, assim, sensações de ‘injustiça’ face a algumas multas, que são percebidas como “emboscadas”: radares posicionados maliciosamente escondidos; ausência ou má condições de placas de sinalização (como a de local proibido para estacionar); multas relacionadas ao estado de conservação da moto, que muitas vezes não correspondem à realidade (a exemplo dos oficiais que alegam que o pneu está careca, quando este não está); multas cujas descrições não ficam claras (como “trafegar sem atenção”); entre outras.

*“Eu não sou de tomar multa, não... do tempo que eu ando de moto, eu acho que tomei umas 4 multas, só.”*

*“Várias vezes [fui multado], por velocidade superior a 20%, estacionamento, andar com a viseira do capacete aberto... agora, depois das multas que eu recebi, eu ando no limite.”*

*“Um monte de vezes, no começo, por falta de capacete.”*

*“Sim, várias vezes [fui multado] por causa de velocidade. Você não consegue enxergar a placa direito.”*

*“Muitas vezes não, foram umas 5 multas mais ou menos, por dirigir sem atenção, com os cuidados indispensáveis à segurança e velocidade... só.”*

*“Varia, não é? As últimas foi estacionar em lugar não apropriado por falta de sinalização. Inapropriado, às vezes de velocidade, tipo assim, 50 por hora e você dá 52, o radar pega. É assim, você tenta não levar a multa porque você vai gastar dinheiro para pagar, e você acaba levando, são umas multas bobas. É raramente, uma, duas multas por ano.”*

*“Velocidade, a maioria é velocidade, se passar radar um pouco mais, eles marcam.”*

*“Olha, comigo [tomar multa] é raramente, porque eu sou bem cuidadoso, foi vacilo meu, mesmo. Foi uma faixa exclusiva. Problema foi assim, essa faixa exclusiva eu estava dentro do prazo [para andar na faixa] ainda, faltavam três minutos para eu sair dela, inclusive a multa chegou dentro do prazo, mas eu preferi recorrer como se eu nunca tivesse tomado ela durante o ano. Já para transformar em advertência. E a outra foi viseira porque a minha moto quebrou uma peça nela e eu tive que empurrar ela, quando eu empurrei, a viseira embaçou e eu tive que levantar ela, aí quando eu subi nela novamente, fui com a viseira levantada e acabei levando a multa de viseira.”*

*“Eu venho tomando nos últimos 2 anos, eu tomei excesso de velocidade e também tomei por falta de atenção. (...) É, vem escrito na multa, você foi multado por falta de atenção. (...) Então, eu sempre fiquei curioso para ver o que é falta de atenção na moto. Não sei o porquê desta nomenclatura, porque o indivíduo com falta de atenção, ele morre.”*

## **A INCIDÊNCIA DE ERROS**

*“Todo mundo erra. Eu posso te afirmar que eu erro, sim... mas não é com tanta frequência, não.”*

Chama bastante a atenção que bem poucos entrevistados relatam situações nas quais os acidentes ou “quase acidentes” ocorreram por sua própria conduta e que, quando questionados diretamente sobre as suas falhas ao conduzir, a maioria dos motociclistas afirma não errar com frequência quando está conduzindo.

A direção defensiva (dirigir por si e pelos outros) aparece como um dos grandes argumentos para não cometerem erros. O tempo de pilotagem (experiência adquirida na moto) também emerge de forma significativa como um aspecto relevante que diminui as chances de erro.

A sensação de vulnerabilidade dos motociclistas também surge como fator inibidor dos erros, já que a cautela é maior quando conduzem este tipo de veículo. Neste sentido, surgem menções à ausência de proteções laterais das motos (diferentemente dos automóveis) e a diferença de porte e volume em relação aos carros (constituindo, por isto, a parte mais fraca), como esclarece um dos entrevistados: “Quando você está de moto, o para-choque é seu peito”.

Os poucos que reconhecem errar com frequência justificam que são humanos e, portanto, passíveis de erro. Apontam como exemplos de falhas as conversões proibidas, utilização da faixa de ônibus, parar sem sinalizar, utilização dos corredores e calçadas, não dar passagem a pedestres na faixa, trafegar na contramão e avançar com o farol vermelho. Para alguns, o sono e a pressa ocasionados pelo ritmo frenético de trabalho potencializa a ocorrência de erros. As preocupações do dia-a-dia também aumentam a desatenção e, conseqüentemente, as falhas no trânsito.

*“Às vezes quando vou entrar na rua, esqueço de dar seta, ou mudo de faixa sem olhar no retrovisor para ver quem está vindo atrás.”*

*“Não vou dizer que eu não erro, mas pelo menos tenho calma no trânsito já aconteceu vários debates comigo, de pessoas estressadas, então é complicado nos dias de hoje, se você não tiver calma e paciência acontece uma desgraça.”*

*“Sim, a gente é ser humano, por mais que esteja atento sempre tem aquele vacilo, às vezes mesmo por causa do sono, é uma jornada muito grande de trabalho, se você não consegue dormir à noite acaba comprometendo o seu dia seguinte.”*

*“Olha, errar a gente erra, ninguém é perfeito, mas é muito difícil eu errar, de vez em quando a gente dá uns errinhos bestas.”*

*“Não, não. Eu não posso nem ficar errando muito, porque a moto ela não admite erros. Se você erra, dependendo da circunstância, você vai pagar muito caro.”*

*“Não, atualmente não, eu já tenho 20 e poucos anos de experiência de moto.”*

*“Eu tento errar o mínimo possível, ainda mais de moto. A gente tenta [não errar]... de moto, é complicado. Carro, acontece alguma coisa, a gente está dentro de um carro, mas moto não tem como, em moto você praticamente é o para-choque da moto. Eu tento seguir certinho, não ficar abusando, correndo, nem nada para justamente não acontecer o pior.”*

*“Não, porque só erra quem trabalha no limite.”*

*“A gente erra, todo mundo, ninguém é perfeito. A gente erra também. Quando a gente erra e a gente reconhece o erro, a gente vai lá e pede desculpa, e tudo... a gente conversa.”*

## A INCIDÊNCIA DE ACIDENTES E “QUASE ACIDENTES”

*“É sim, quase todo dia a gente toma fechada de outros veículos, mas não chega a cair.”*

As situações de “quase acidente” parecem fazer parte do cotidiano dos motociclistas tendo sido apontadas como muito frequentes pela expressa maioria dos entrevistados. Neste contexto, não surpreende que muitos motociclistas tenham revelado que já sofreram vários acidentes ao pilotarem suas motos.

A maioria dos relatos se refere a situações ocasionadas por terceiros, derivados sobretudo da falta de atenção ou imprudência dos motoristas de automóveis.

As “fechadas” de motoristas que trocam de faixa e/ou fazem conversões bruscas, desatentos, sem utilizar a seta, aparecem como grandes vilões das situações de “quase acidente” e, também, de grande parte dos acidentes, levando a quedas, derrapagens e, principalmente, colisões com outros veículos. A utilização dos corredores pelos motociclistas parece aumentar a incidência deste tipo de situação.

O uso do celular pelos motoristas de carro aparece como uma das grandes causas de desatenção que levam a essas situações de “quase acidente”, tanto por estarem em ligações quanto por estarem prestando atenção ao GPS.

Uma parcela dos motociclistas cita casos em que as más condições das pistas (com ondulações, óleo ou buracos) acarretaram derrapagens e/ou quedas.

Outras circunstâncias dos acidentes ou “quase acidentes” narradas pelos motociclistas têm relação com: pistas escorregadias em dias chuvosos; motoristas que não param em cruzamentos; motoristas que atravessam sinais vermelhos; motoristas que freiam bruscamente, sem razão aparente; pedestres que atravessam sem olhar o semáforo e sem olhar para os lados; pedestres desatentos ao atravessar falando no celular; animais que cruzam a pista e obrigam a frear bruscamente; entre outros.

*“A moto, ela entra muito fácil no ponto cego de um carro...”*

*“Foi pouco, agora há pouco vinha um drogado em um Gol velho e bateu na minha traseira, eu segurei e só caí, mas não aconteceu nada”.*

*“Acontece... hoje em dia, você tem que dirigir para você e para os outros, tem que tomar cuidado, vem uns estressadinhos buzinando porque você não anda.”*

*“Um dia desses, eu ia saindo em uma via de cruzamento, não tinha farol, em seguida, vinha acelerando um cara com roupa do exército, ao invés de ele me ver atravessando e baixar a velocidade, ele fez foi avançar em cima de mim.”*

*“De vez em quando... a gente tem que estar sempre atento, às vezes o pessoal dá uma fechada e se você está devagar, você consegue frear a moto com antecedência para não acabar batendo.”*

*“Sim, com certeza. Uma vez eu estava na faixa do meio, veio um carro ultrapassando o outro em minha direção e o motorista não estava conseguindo me ver... quando eu buzinei, ele até tomou um susto e pediu desculpa.”*

*“O pedestre estava atravessando a faixa, estava verde para os carros, quase que eu atropeliei.”*

*“Depende. Tem circunstâncias que você está em determinada rua, o buraco está em cima e você não tem como desviar... você bate e perde o equilíbrio, automaticamente.”*

*“Eu tive um acidente, mas já tem mais de 20 anos!”*

*“Já. Já fiquei 5 meses parados.”*

*“Para chegar a ir para o hospital, foram 3 [acidentes]. Em um, a via estava com óleo e eu caí. Em outro, estava com areia, fui fazer a curva, escorreguei e caí também. O terceiro que eu me lembro foi uma colisão com um veículo.”*

*“Você está em um corredor e o pessoal do carro vai mudar de faixa sem dar uma seta, você dá uma freada, é mais isso mesmo.”*

## O CONTEXTO DO ACIDENTE DE MAIOR GRAVIDADE

### Ano do acidente

*“Foi em fevereiro do ano passado.”*

Maior concentração de entrevistados cujos acidentes de maior relevância aconteceram nos últimos 5 anos – ou, seja, para muitos, as memórias do que foi vivido permanecem ainda muito vívidas.

#### **ANO DO ACIDENTE**

1 a 2 anos → 11 motociclistas

3 a 4 anos → 05 motociclistas

5 a 6 anos → 09 motociclistas

7 + anos → 15 motociclistas

## Momento do acidente

*“Foi de dia, eu estava indo para o trabalho.”*

A maior parte dos acidentes narrados ocorreram no início ou ao final da jornada do dia, quando os motociclistas saíam para suas atividades ou quando já as tinham finalizado e voltavam para casa.

Vale observar que os relatos de acidentes ao final da jornada são bem mais frequentes junto aos entrevistados que atualmente fazem uso profissional da moto. Isto faz pensar que o tipo de trabalho que executam e sua jornada excessiva, somados à ‘baixa da guarda’, quando finalmente relaxam (por estarem já voltando para casa), podem propiciar a incidência de acidentes.

Por outro lado, os acidentes após terem saído de casa para ir ao trabalho incidem mais junto aos entrevistados que utilizam a moto para se locomoverem para suas atividades.

Outros momentos citados são: enquanto se deslocava de uma cidade para outra, em viagem; passeando de moto; indo à farmácia; indo buscar a esposa numa estação do metrô; entre outros.

### **MOMENTO NA HORA DO ACIDENTE (MAIS CITADOS)**

Saindo de casa para ir ao trabalho → cerca de ¼ (sobretudo locomoção)

Voltando para casa após o trabalho → cerca de ¼ (sobretudo profissional)

Enquanto trabalhava → alguns, porém menos que ¼

Obs.: Mais de ¼ citaram outras situações variadas, que não se encaixam nas acima.

## Condições ‘externas’ na hora do acidente

*“A via estava tranquila, não tinha chuva, óleo ou buraco, visibilidade boa, trânsito tranquilo, de 5 horas da tarde.”*

Maioria dos acidentes relatados ocorreu em condições que seriam as menos propícias: durante o dia, com tempo bom, pista seca e sem problemas estruturais, boa visibilidade e trânsito fluído – o que torna ainda mais relevante o peso do que constitui imprudência e falha humana. Os relatos contrariam, assim, o senso comum, que tende a achar que as situações mais inclinadas à ocorrência de acidentes envolvem condições adversas.

CONDIÇÕES EXTERNAS NA HORA DO ACIDENTE	
Momento do dia/noite	Meteorologia
Durante o dia → maioria Entardecer/Noite → cerca de ¼	Sem chuva → maioria Com chuva → bem poucos (1/10)
Condições da via	Trânsito
Pista boa → maioria Pista com problemas* → mais de ¼	Fluindo → maioria Denso → alguns Parado → bem poucos
*asfalto com imperfeições, descascado, com ondulações, pista molhada, escorregadia, com óleo, buracos, presença de cascalho de recapeamento recente ou areia após alagamento.	Visibilidade
	Boa → quase todos Pouca → bem poucos

#### Condições do motociclista na hora do acidente

*“Eu não tinha bebido, a gente não mistura serviço com álcool... no horário de serviço é horário de serviço, é responsabilidade, então nunca misturei as coisas.”*

Além das condições externas terem sido apontadas como ‘ideais’ pela maioria, também as condições físicas e/ou emocionais da maioria dos motociclistas estavam boas no momento do acidente, estes se descrevendo como tranquilos e descansados.

Alguns motociclistas, no entanto, relataram estar cansados e distraídos no dia do acidente – com destaque para aqueles que fazem uso profissional da moto – e, uma parcela destes, assumiu também estar sentindo ansiedade, nervoso ou estresse.

CONDIÇÕES DO MOTOCICLISTA NA HORA DO ACIDENTE
Boas condições → cerca de 3/4 Más condições → cerca de ¼ (sobretudo profissional)

#### Condições da moto na hora do acidente

*“[Falha mecânica] Durante? De maneira alguma, a minha moto era nova!”*

TODOS os entrevistados afirmam que a moto não estava com nenhuma falha mecânica, nem pneus carecas ou qualquer outro problema que pudesse ter ocasionado o acidente.

## CONDIÇÕES DA MOTO NA HORA DO ACIDENTE

Boas condições → TODOS

### Uso de equipamento de proteção na hora do acidente

*“Só o capacete. O capacete... ah, eu estava portando aquela jaqueta, aquela jaqueta, lá.”*

Apesar de quase todos os entrevistados estarem utilizando o capacete quando do acidente, os relatos apontam para um uso limitado de equipamentos de proteção adequados – sobretudo pelos que utilizam a moto como ferramenta de trabalho.

Afora o capacete, a jaqueta surge como o 2º equipamento mais utilizado e as botas, como o 3º e as luvas, apontadas por menos entrevistados, em 4º.

Chama a atenção o fato de que bem poucos utilizavam calças apropriadas no momento do acidente – sobretudo se pensarmos o quanto os membros inferiores ficam vulneráveis na circulação.

## USO DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO NA HORA DO ACIDENTE

Capacete → quase todos

Jaqueta → maioria

Botas → cerca de metade

Luvas → vários (mais de ¼)

Calças → poucos (somente 1/10)

*“Foi bem atípico. Em São Paulo, num sábado, às 7 horas da manhã. Eu tinha acabado de acordar e estava indo trabalhar, descansado, alimentado, tudo bonitinho, não tinha trânsito nenhum.”*

*“Eu estava trabalhando, na hora de ir embora falei ao telefone com minha ex-esposa, parei no posto de gasolina para abastecer e saí.”*

*“Eu tinha acabado de acordar, a via estava vazia, tranquila, visibilidade boa, umas 10 horas da manhã.”*

*“Estava trabalhando durante o dia, a via estava seca, visibilidade boa, com trânsito intenso. Eu estava de capacete e sem luva.”*

*“Foi de dia, eu estava indo para o trabalho e quando chegou na altura do Shopping Internacional, ali tem uma entrada para a Fernão Dias ali e eu estava correndo com a moto mais ou menos a uns 120...”*

*“Estava voltando pra casa. Tinha ido visitar um amigo, e estava voltando pra casa.”*

*“Eu ia entregar um remédio no hospital, que eu retirava de um hospital e levava pro outro.”*

*“Eu fui para a última entrega na pizzaria e estava voltando pra pizzaria já pra receber.”*

*“Eu estava indo visitar mais um cliente, ainda. Estava a trabalho.”*

*“No trabalho, na época, eu trabalhava com a moto, fazia serviço com a moto.”*

*“Na hora do acidente, eu estava protegido com capacete, jaqueta e tênis, calça.”*

*“Eu estava de bermuda e camisa, com capacete e sem luva, eu achava que tudo era festa, era botar bermuda, camisa e sair de moto e não é assim. Em Salvador, pra ir para as praias, é perto, para andar nas praias, tem de ir de bermuda, que é mais prático, mas não é o recomendado. Hoje, vou de calça e blusa.”*

## CARACTERÍSTICAS DO ACIDENTE DE MAIOR GRAVIDADE

### Tipo de acidente

*“Eu bati nele e tombei... e bati no ônibus com o corpo.”*

Grande parte dos acidentes de maior gravidade relatados consistem em colisões terceiros – geralmente, um automóvel. Houve também quem citasse colisão com outra moto (apenas 02 motociclistas) e, isoladamente: colisão com um micro-ônibus, atropelos de um pedestre e de um animal.

Em segunda instância, são citadas quedas sem colisão com terceiros – com maior destaque junto aos motociclistas que fazem uso profissional da moto.

### TIPO DE ACIDENTE

Colisão com terceiros → maioria (grande parte do profissional)

Queda sem colisão com terceiros → cerca de ¼ (sobretudo locomoção)

## Impacto físico sobre o motociclista

*“Acabei fraturando 3 costelas e fiquei apagado por alguns minutos ali, no chão.”*

Quase metade dos acidentes narrados tiveram como consequências contusões. Em segunda instância, são citadas fraturas de membros e ferimentos, corte e/ou escoriações.

Observa-se maior incidência de fraturas junto a motociclistas que fazem uso da moto como ferramenta de trabalho. Alguns destes também relatam torções ou luxações, rompimento de ligamentos e deslocamentos de membros.

Ainda que várias partes do corpo sejam mencionadas como afetadas pelos acidentes dos motociclistas entrevistados, o membro afetado de forma mais recorrente foi a perna – esta, diga-se de passagem, desprotegida na maior parte dos acidentes relatados, já que a maioria dos entrevistados não utilizavam calças apropriadas no momento do acidente.

### **IMPACTO FÍSICO SOBRE O MOTOCICLISTA**

Contusões → quase metade

Fraturas → cerca de ¼ (sobretudo profissional)

Ferimentos, cortes e/ou escoriações → cerca de ¼

Outros (rompimento de ligamento, torção, luxação, deslocamento de membro) → alguns

*“Peguei a pista da avenida e um carro saiu do estacionamento da Caixa Econômica, de frente, e não olhou para o lado. Há uns 11 anos, a gente andava um pouco mais rápido e eu, moleque novo, estava vindo um pouco acima da velocidade, mais ou menos a uns 80 por hora e lá é 50. Eu bati no carro dele porque ele entrou e não tinha como eu parar. Como parar a 80 por hora? Quebrei minha canela em três pedaços e fiquei um ano e 62 dias em casa, sem conseguir trabalhar, numa situação precária. Não esqueço daquilo em nenhum momento, foi o pior ano da minha vida.”*

*“Eu estava indo para a praia com um primo e peguei uma rodovia com muita curva acentuada. Entrei errado na curva e a moto derrapou. Caímos e tivemos uns machucados na perna. Foi falha humana mesmo, falta de experiência.”*

*“Vinha na minha mão, o cidadão fez uma conversão para um lado proibido e eu acabei colidindo com ele. Foi colisão frontal”*

*“(…) percebi, então, um carro em baixa velocidade, meio desgovernado, e que ia virar para a minha direita. Ele simplesmente deu a seta e entrou. Consegui desviar. Até pela experiência, a gente consegue ter uma agilidade maior de desvio, mas ele me fechou e freou o carro. A moto foi e eu fiquei no porta-malas dele.”*

*“Eu estava na marginal Tietê, e estava o trânsito, e tem uma parte na marginal, a faixa da moto é no canto, na hora que eu fui trocar, o rapaz que estava na frente com a moto freou do nada, sem circunstância nenhuma, aí eu estava vindo atrás, eu não consegui parar a moto. Aí colidiu as duas motos.”*

*“(...) eu estava correndo com a moto mais ou menos a uns 120 e tinha um cara com a moto também a 120, e aí o cara que estava do lado entrou de uma vez, assim, para pegar essa Fernão Dias e minha moto só deu uma cutucada, assim, no carro. O carro estava na esquerda e passou para a direita de uma vez, eu estava vindo, assim, e não deu tempo de breicar. Bati acelerando, pegou só um pedacinho, assim, no carro. O cara, eu acho que nem viu, mas a minha moto me jogou, eu decolei, saí voando e a moto saiu capotando, assim, várias vezes, e foi batendo, batendo, batendo, eu caí não chão e saí rolando, rolando, rolando.”*

*“Eu estava vindo na avenida, aí o carro avançou no sinal vermelho e correndo, do meu lado. Aí, teve uma hora que ele perdeu o controle e ele bateu na minha moto. Estava na pista do lado, são duas mãos. Eu estava na faixa da direita, e ele avançou o sinal vermelho e veio para faixa da esquerda em alta velocidade. Aí teve uma hora que ele perdeu o controle do meu lado, aí ele acabou me acertando.”*

*“O carro estava estacionado na direita da faixa, né? Via de 3, 4 pistas, estava estacionado na faixa da direita, aí ele foi saindo da frente de um bar, na hora que ele foi sair, ele me fechou. Eu vinha vindo e ele saiu de uma vez, e aí eu pensei que ele ia embora, né? E aí o pessoal do bar gritou ele, ele estancou o freio de uma vez, ele estava saindo, ele só saiu e me fechou, e aí eu achei que ia conseguir frear a moto, mas como o chão estava molhado a moto derrapou e eu bati na traseira do veículo. Aí fracturei bacia, vertebra... duas vertebra.”*

*“A estrada, era uma estrada vicinal, uma estrada local ali no Circuito das Águas, Caxambu, Pouso Alegre, aqueles lados ali. E a moto passou em uma curva em uma imperfeição do asfalto, balançou e eu fui para a contramão e bati de frente com o carro.”*

*“Eu estava no semáforo, aguardando a liberação do semáforo, quando uma Rural descontrolada veio no declive, que era um declive que eu estava parado, aguardando o semáforo. E ele bateu na minha traseira e me arrastou, bateu na minha moto e foi me levando até mais ou menos uma terceira ou quarta faixa da avenida.”*

*“Eu estava numa via que era de 60 por hora e eu estava a 110 na moto. Este foi o maior erro. E aí, lá em São José do Rio Preto, você consegue pegar a onda verde dos semáforos. Eu estava numa avenida longa e todos os semáforos verdes. Só que você tem que estar dentro da velocidade da via. A partir do momento que você arranca com a moto e este tempo do semáforo verde, a onda verde já estava correndo, eu tenho que avançar acima da velocidade para tirar o atraso do tempo que já está correndo. E aí, eu atingi velocidade muito alta, 110 por hora, eu jamais obviamente deveria ter feito isso, em as consciência hoje jamais faria. Aí, o semáforo estava verde para mim, e uma pessoa simplesmente saiu do banco olhando o extrato, atravessou a rua sem olhar se estava aberto o semáforo para pedestre, eu buzinei de longe, mas a 100 por hora é tudo muito rápido, eu fui desacelerando obviamente, o impacto não foi a 110, eu tombei com a pessoa.”*

## INCIDÊNCIA DE RESGATE NO ACIDENTE DE MAIOR GRAVIDADE

*“Não houve resgate, segui meu caminho.  
Eu fui para casa, depois que eu fui para o hospital.”*

Uma maior parcela dos entrevistados não precisou de resgate – seja porque não se machucou muito ou porque no momento do acidente, “com o sangue quente”, não sentiu tanto as consequências. Apesar de não terem sido resgatados pelo SAMU ou bombeiros, vários foram ao hospital, levados por seus familiares ou, até mesmo, sozinhos.

### INCIDÊNCIA DE RESGATE

Não foi resgatado → mais de metade

Foi resgatado → vários (maior incidência: profissional)

Os que relataram resgate, foram socorridos pelo SAMU ou pelo corpo de bombeiros (cerca de metade em cada caso). Para ambos os casos, verifica-se que metade dos socorridos avaliam o resgate como rápido e eficiente. Em geral, os relatos apontam que os resgates não contribuíram para o agravamento das lesões.

*“Quem resgatou foi bombeiro. Demorou um pouco porque era 18 horas, estava chovendo e foi em um local aqui nos jardins, onde o trânsito é intenso. Para o bombeiro chegar, demora muito, mesmo que seja perto, e a 9 de julho é travada.”*

*“Ninguém me socorreu, o motorista não parou, eu fui sozinho direto para o hospital.”*

*“O SAMU foi rápido, até, demorou em questão de uns 25 minutos, mais ou menos.”*

*“Quem fez o resgate foi o SAMU. O resgate foi rápido, demorou uns 10 minutos. [Não fiquei com sequela] Nenhuma, graças a deus.”*

*“Não houve resgate. Eu consegui levantar a moto e fui sozinho para o hospital.”*

*“Não houve resgate, não fui para o hospital, não. Outros motoqueiros ajudaram a levantar, puxei a moto, levei a moto para um canto, fui até uma borracharia, arrumei o pneu da moto e fui para casa. Ainda andei uns 150 quilômetros.”*

*“Não houve resgate, foram pessoas que me ajudaram. Aí eu fui para o trabalho e depois do trabalho, fui para o hospital e fiquei internado uns cinco dias, todo torto, todo ralado.”*

*“Eu caí. Meu irmão foi me socorrer, fui para casa e, à noite, fui para o hospital. Me feri bastante, mas não tive nada quebrado, fiz curativo e fui embora. Demorou um mês, mais ou menos [pra sarar].”*

*"O motorista do carro que bateu em mim chamou o SAMU. Demorou um pouco, quase meia hora."*

*"Durante o resgate, eu fui no bombeiro e o meu irmão foi no SAMU. O resgate foi rápido e fomos bem atendidos. Fomos para o mesmo hospital, na Mooca."*

*"O resgate foi rápido porque na hora estava passando um carro de bombeiro grande, aí eu chamei e eles vieram, me imobilizaram a perna, fizeram questionário, e tal... aí chamaram a viatura e me levaram para o hospital."*

*"Não precisei de resgate porque nem me machuquei, nem cheguei a cair."*

*"No momento que eu bati a moto e quebrei a canela, a adrenalina foi tão alta que eu consegui virar a moto e ir embora, consegui até chegar na minha casa. Eu rodei um quilometro e meio com a perna quebrada. Quando a adrenalina passou, eu não conseguia descer da moto, fui tirado por um amigo e foi minha família que me levou para o hospital."*

*"Hoje em dia, se você for esperar pelo SAMU ou pelos bombeiros, no trânsito de São Paulo, você morre. Dependendo do acidente, vai embora, pede para alguém te levar porque se você esperar pelo socorro público em São Paulo, você vai morrer devido à falta de atendimento do governo com a pessoa. O cidadão paga o salário para os governantes, e eles negam uma saúde, um socorro para o cidadão. É calamidade pública o que está acontecendo em São Paulo nos hospitais e nestas coisas, socorro, tudo."*

*"Não precisou resgate, nós nos levantamos e fomos até a praia e lá fomos ao posto de saúde fazer um curativo."*

*"Fui resgatado pelos bombeiros, não demorou."*

*"Quando eu acordei, procurei a minha moto, perguntei onde estava o motorista do carro e falaram que ele fugiu. Assim que levantei, a minha primeira reação foi pegar a moto e tentar ir atrás do carro, um Honda Civic prata. Tentei ir atrás do carro porque acabou danificando a minha moto mas aí, depois de um start na cabeça, eu parei, voltei e vim trabalhar. Algumas horas depois, eu não estava conseguindo nem me curvar, fui para o hospital, e descobri que tinha fraturado 3 costelas."*

*"Não teve o resgate naquele local."*

## INCIDÊNCIA DE SEQUELAS DO ACIDENTE DE MAIOR GRAVIDADE

*“Nenhuma sequela, graças a Deus.”*

A maioria dos entrevistados relata não ter ficado com sequelas após o acidente. Aqueles que ficaram (cerca de 1/4), apresentam sintomas e limitações variadas, como:

- dores (com destaque para o joelho);
- perda de sensibilidade da pele ou da região afetada;
- edemas;
- cicatrizes ou manchas;
- limitações de movimento;
- e dificuldades de locomoção.

### INCIDÊNCIA DE SEQUELAS

Não ficou com sequelas → cerca de 3/4

Ficou com sequelas → cerca de 1/4

*“Não fiquei com sequelas porque eu tinha plano de saúde na época e, graças a Deus, o plano cobriu o tratamento.”*

*“Não houve sequelas, não.”*

*“Fiquei com sequela grave, buco maxilar.”*

*“Sequela, não.”*

*“Sim, dói a clavícula. Há certos exercícios que eu não posso fazer porque eu bati muito a clavícula no chão. Além disso, o joelho, não posso fazer sequência de agachamento... eu corro e ando normal, mas se eu ficar agachando muito, forçando o joelho, ainda sinto até hoje.”*

*“Não, eu não tenho sequela de nenhum acidente.” “Não teve sequela.”*

*“Não fiquei com sequelas.”*

*“Tive que operar o pé direito, colocar pino e placa e fiquei com sequelas: dor no pé e pé inchado. Dói até hoje, meu tornozelo está inchado e eu acho que costuraram uma veia, ou desviaram a veia...”*

*“Eu quebrei a clavícula, fiquei... eu estou afastado, ainda pelo INSS, mas já está... já está boa já, eu vou voltar a trabalhar agora, mês que vem.”*

*“Só fiquei com um pouco de asfalto na mão, meio escuro aqui... mas é pedrinha que ficou debaixo da pele, e mais nada, nenhuma sequela.”*

## RECEBIMENTO DO DPVAT

*“Não dei entrada, não. Até hoje, não... eu nem sei se tem direito, ou não tem direito.”*

Os relatos revelam a pouquíssima informação dos motociclistas acerca do seguro DVAT e um desconhecimento muito acentuado sobre quem e em quais condições pode receber o benefício.

Neste contexto, a reação habitual é de apatia face à desinformação e à impressão de que o DPVAT dificilmente é concedido, só beneficiando envolvidos em acidentes cujas consequências sejam muito graves. Cerca de metade dos motociclistas entrevistados, vale dizer, afirma não ter buscado o DVAT por ter a ‘impressão’ de que o acidente não foi grave o suficiente para receber o seguro; e vários outros não o buscaram por desinformação ou ignorância.

Bem poucos deram entrada no seguro DPVAT – e, destes, somente 1 recebeu o benefício. Os demais relataram como entraves:

Excesso de burocracia do processo

Ausência de retorno após dar entrada no processo

Indeferimento do processo, ainda que tenha recorrido algumas vezes

Vale destacar que a burocracia excessiva do processo é também citada por aqueles que não deram entrada no seguro, sendo apontada como uma das razões que desmotivou a busca pelo benefício.

### RECEBIMENTO DO DPVAT

Não deu entrada no DPVAT → expressa maioria

Deu entrada no DPVAT → poucos (somente 5 motociclistas)\*

\*Destes, somente 1 motociclista recebeu o seguro.

*“Não. O DPVAT aqui, pelo menos, é quando acontece algum acidente com alguma sequela, acidente que te leva para o hospital, alguma coisa assim... e é bem complicado para dar entrada. Para receber, bem burocrático. Infelizmente, nós pagamos, mas quando você vai recorrer a seu direito, é bem burocrático.”*

*"Nem corri atrás do seguro, porque eu não cheguei a quebrar nada."*

*"Não dei entrada no DPVAT, até mesmo porque isso é muito burocrático."*

*"Não acionei, nem sabia disso naquela época. Hoje eu usaria, sim."*

*"Como eu estava com a moto do cliente, eu nem sabia, mas eu poderia ter feito, não é? Por que como é de trânsito, a pessoa pode receber o DPVAT, não é? Gastei bastante com remédio e fiquei sem trabalhar 10 dias!"*

*"Não, não acionei porque, para mim, não era uma coisa grave."*

*"Não [acionei] porque eu fiquei internado só cinco dias... seguinte: DPVAT é quando você fica um monte de dias, é quando quebra mesmo, eu só me esfolei, ninguém ia pagar, nada não."*

*"Não, eu não trabalhava na época."*

*"Tentei dar entrada e desisti... foi a maior burocracia. Tinha que ter um monte de documentos, aqui no Brasil complicam as coisas para você não receber. Não procurei nenhum intermediário para tentar facilitar isso e não recebi nada."*

*"Recebi uma mixaria. Não acessei sozinho, teve aquelas mata-fomes lá do posto que fica no hospital(...). Acho que tive que dar para eles 500 reais e o que eu recebi, acho que foi mil Reais, ou mil e cem..."*

*"Não recebi o seguro DPVAT, nunca acionei isso. Não sabia que tinha direito, sabia que existia, mas não sabia como dar entrada, como fazer."*

*"Nem sabia disso aí, sei lá se eu ia receber alguma coisa. Eu não sabia e até se fosse hoje eu acho que eu não daria entrada não, mas não foi nada de eu ficar internado, hospitalizado assim, foi só ralado, feito o curativo melhorou e eu deixei pra lá."*

*"O seguro DPVAT eu recebi outras vezes. Desta vez, foi negado pelo julgador. Eu tenho que entrar com uma ação judicial para poder ser ressarcido. Entrei com administrativo por ser rápido, você recebe rápido, 30 dias no máximo, 40, já está na conta o dinheiro. O problema são os julgadores de lá. Os judiciais demoram mais um pouco."*

*"Eu não acionei nada, não."*

## ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADE SOBRE O ACIDENTE DE MAIOR GRAVIDADE

### Sobre a responsabilização

*“Olha, eu atribuo aí, praticamente 100% de culpa dele, do motorista.”*

É muito baixa a atribuição de responsabilidade pessoal ao acidente sofrido: quase metade dos motociclistas afirma não ter nenhuma responsabilidade sobre o acidente do qual foi vítima; e somente dois motociclistas desta pesquisa revelam ter total responsabilidade pelo ocorrido.

O restante dos entrevistados (quase metade dos motociclistas) acabam por atribuir a si mesmos uma responsabilidade parcial, culpando também terceiros.

### **ATRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADE PESSOAL**

NENHUMA responsabilidade pelo acidente → cerca de metade

PARCIAL responsabilidade pelo acidente → cerca de metade

TOTAL responsabilidade pelo acidente → pouquíssimos (apenas 02 motociclistas)

### TOTAL responsabilidade pelo acidente

*“A culpa foi toda minha, 100% minha! Fiz mal a curva, posicionei mal meu corpo na pilotagem da moto, entrei errado na curva. Foi isso. Foi falha humana mesmo, falta de experiência.”*

Os dois participantes que se responsabilizam inteiramente pelo ocorrido, relatam situações nas quais a sua pouca experiência e/ou imprudência ocasionaram o acidente. Seus erros consistiram em:

Não ter calculado os riscos em uma ultrapassagem, por ser inexperiente pilotando motos (colidiu em um micro-ônibus que vinha no sentido oposto);

Ter entrado numa curva com a angulação errada, por falta de experiência no início da vida como motociclista (derrapou e caiu).

## NENHUMA responsabilidade pelo acidente

*“Minha, nenhuma! Eu estava numa via normal, num fluxo normal, ele fez uma conversão numa faixa contínua, a culpa é de quem?”*

Aqueles que se eximem de toda e qualquer culpa pelo acidente citam as imprudências de outros condutores e as falhas da infraestrutura de trânsito como responsáveis.

Os acidentes cujos motociclistas apontam como causa falhas da infraestrutura de trânsito consistiram nas seguintes circunstâncias:

Havia óleo na pista (citado por 03 motociclistas)

A via estava desnivelada

Havia imperfeições no asfalto (citado por 02 motociclistas)

Pista estava molhada e escorregadia no momento do acidente (citado por 02 motociclistas)

Havia cascalhos soltos na via

Havia areia na pista após um alagamento (total responsabilidade das autoridades, que deveriam ter tirado a areia da pista)

CET estava rebocando um carro com um guincho e não colocou cone (motociclista não viu o reboque com antecedência, tentou desviar e caiu)

Trânsito estava intenso

Os que atribuem a responsabilidade do acidente aos motoristas de carro, especificamente, descrevem as situações:

O motorista de um carro atravessou um cruzamento e acertou a moto (citado por 02 motociclistas)

O motorista do carro estava usando o celular e dirigindo em alta velocidade e entrou no cruzamento sem ter a preferência, atingindo o motociclista

O motorista do carro dirigia falando ao celular (02 motociclistas)

O motorista de carro fez conversão proibida (05 motociclistas)

O motorista de um carro mudou subitamente de faixa, dando uma fechada na moto, que estava no corredor (02 motociclistas)

O motorista de carro mudou de faixa de vez e acertou a moto

O motorista do carro que fechou um micro-ônibus que, por sua vez, fechou a moto, que bateu em outro carro que estava estacionado

O motorista de carro ia perder a entrada e fechou a moto, que bateu em outro carro parado em pista dupla

O motorista do carro ia perder a entrada e virou bruscamente, fechando a moto

O motorista do carro estava distraído para não perder a entrada e não viu a moto parada na área zebra

O motorista do carro saiu de um estacionamento sem olhar (02 motociclistas)

O motorista do carro deu passagem para o cão atravessar (a partir daí, o cão chegou ao corredor e foi atropelado pela moto)

O motorista do carro da frente freou de vez

O motorista do carro avançou no sinal vermelho e bateu na lateral da moto

O motorista do carro dirigia embriagado

O motorista do carro estava bêbado, freou de vez, não sinalizou, bateu e fugiu

O motorista do carro foi desatento ao sair pela contramão e não viu a moto se aproximando

Outras situações que atribuem a responsabilidade do acidente a terceiros foram levantadas:

Um ônibus avançou sinal vermelho e colidiu com a moto

Uma rural descontrolada acertou o fundo da moto quando esta estava parada no sinal vermelho

Um pedestre estava distraído e atravessou a rua com o sinal vermelho

Uma viatura invadiu o sinal vermelho

Uma outra moto parou de vez na via (02 motociclistas)

Uma outra moto entrou bruscamente na frente do motociclista

PARCIAL responsabilidade pelo acidente

Aqueles que atribuem uma parcela da culpa a si mesmos narram, principalmente, situações nas quais a sua decisão sobre a velocidade adotada e a distância do carro da frente contribuíram para o acidente.

Vale ressaltar que, assim como os motociclistas que reconheceram sua total responsabilidade, estes

entrevistados (que a assumem apenas em parte) fazem várias referências à sua inexperiência e imaturidade na época dos acidentes como uma de suas causas.

Os que assumem estar em excesso de velocidade (para o limite da pista ou para a circunstância) relatam:

Estava em velocidade, acima do limite permitido (citado por vários motociclistas)

Estava distraído, de cabeça quente e em velocidade acima da permitida

Estava cansado, final do dia e, por isso, deveria ter diminuído a velocidade

Conduzia em velocidade acima da permitida, em via molhada

Os que assumem parcela da responsabilidade do acidente por não terem adotado distância de segurança e /ou não freado antes relatam:

Freou bruscamente

Não freou antes

Bateu na traseira de um carro

Não estava com a distância de segurança

Poderia ter mantido maior distância

Outros motociclistas que reconhecem sua parcela da culpa pelo acidente fazem referências ao fato de que:

Poderia estar mais atento ao conduzir (citado por alguns motociclistas)

Tentava ultrapassar um carro numa pista molhada e em declive

Estava parado na área zebra à noite e, por isso, ficou exposto

Dirigia no corredor

Não desconfiou que a via poderia ter problemas de nivelamento

Não deu passagem ao pedestre (ainda que a vítima tenha atravessado com o sinal vermelho, afirma que pedestre deve sempre ter prioridade)

## PRINCIPAIS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS A SI MESMOS

Conduzir excesso de velocidade → metade dos que reconhecem responsabilidade  
Não adotar distância de segurança → vários dos que reconhecem responsabilidade  
Ter pouca atenção ao conduzir → alguns

## PRINCIPAIS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS A TERCEIROS

Imprudências de motoristas de carro\* → maioria  
Falhas da infraestrutura de trânsito → cerca de 1/4

\*Estes atravessam cruzamentos de forma imprudente, dão fechadas, fazem conversões proibidas, invadem o sinal vermelho, etc.

Em resumo, o que podemos concluir acerca dos relatos dos entrevistados é que os acidentes normalmente são causados por problemas associados às vias, aos condutores e a outros fatores. O quadro a seguir ilustra cada um deles.

## PRINCIPAIS PROBLEMAS QUE CAUSAM ACIDENTES

ASSOCIADOS ÀS VIAS	ASSOCIADOS AOS CONDUTORES	ASSOCIADOS A OUTROS FATORES
Má sinalização	Imprudência	Falta de experiência
Buracos	Irresponsabilidade	Cansaço
Desníveis	Desatenção	Estresse
Materiais (óleo, areia, cascalho, água)	Uso de substâncias (álcool e/ou drogas)	Pressa
	Não respeito às regras de trânsito	Situação adversa imprevisível (animal na pista, carro desgovernado etc.)

Pensando em comportamentos, nota-se que os que mais propiciam os incidentes no trânsito estão ligados a situações que poderiam ser evitadas – o quadro a seguir traz a listagem dos mais recorrentes nos discursos dos motociclistas.

## PRINCIPAIS COMPORTAMENTOS RELACIONADOS A ACIDENTES

Dirigir falando ao celular  
Não respeitar o limite de velocidade  
Invadir cruzamentos  
Avançar semáforos  
Frear bruscamente  
Fazer conversão abrupta  
Mudar de faixa sem sinalizar  
Dirigir embriagado  
Sair sem verificar a via  
Andar pela contramão

Seria interessante ter estes pontos em voga para embasar campanhas de conscientização de condutores, pois, independentemente do nível de responsabilidade que o indivíduo atribui a si ou aos demais, no trânsito a ação de um impacta diretamente no outro.

*“Eu estava indo para a praia com um primo, aí eu peguei uma rodovia com muita curva acentuada, aí fazendo uma curva lá, eu entrei errado na curva e a moto derrapou. Aí caímos e ralamos a perna, fizemos uns machucados na perna, foi isso.”*

*“Devido à velocidade que eu estava ali, não posso me eximir de culpa, uns 60% de culpa foi minha. Eu estava mais errado do que o cara, mas referente ao erro de visualização, foi dele.”*

*“Nesse caso, a culpa foi 100% dele. A culpa foi dele quando me fechou e freou. Ele não sinalizou que ia entrar, simplesmente entrou de uma vez e freou o carro. Isso faz com que a gente perca o timing de raciocínio rápido do que fazer ali, tanto que eu fiquei e a moto foi. Além disso, ele ainda fugiu e quem me socorreu foram outros motociclistas que vinham vindo. Eu tomei uma pancada na costela, e não conseguia respirar, dei uma apagada e quando acordei já tinha um monte de gente em cima de mim, a maioria eram motociclistas.”*

*“Ele foi totalmente irresponsável, no celular e em alta velocidade.”*

*“Vou dizer pra você, 80% da via. Os outros 20% é você acreditar que a via estava mal (...) porque em um lugar reto, não tem que ter uma ondulação, que tira totalmente a aderência da moto. Ali podia ter um carro também. Dependendo de como o cara estiver, ele pegava aquela aderência e batia em outro carro, entendeu?”*

*“[70% para mim] Porque entre moto e pedestre, pedestre tem que ter prioridade, e eu estava acima da velocidade, de maneira que, se eu estivesse dentro do limite de velocidade, mesmo estando com semáforo aberto para mim e fechado para o pedestre, eu poderia evitado o*

acidente. 30% para o pedestre porque simplesmente ignorou por completo a sinalização, o que não me dá o direito de atropelá-lo, obviamente.”

“Eu julgo 50%, 50%, né? Porque ali, os 2 estão errados, né? Um de parar e o outro de não ter a distância de segurança.”

“[25% para mim] Porque às vezes falta mesmo um pouco de atenção. Que nem o rapaz, não é totalmente culpado, alguma culpa a pessoa que bate também tem.”

“Devido à velocidade que eu estava ali, eu acho que uns 60% de culpa eram meus. Eu estava mais errado do que o cara. Por causa da velocidade que eu estava, mas referente ao erro de visualização, foi dele. É, em cima da velocidade que eu estava, porque eu estava andando a 80, então estou chamando a responsabilidade no meu peito. Se está andando acima da velocidade, está infringindo uma lei, uma regra, não posso me eximir de culpa, então tenho uma parcela de culpa aí, então infelizmente aconteceu, e foi assim.”

“Vamos pôr 30% minha culpa porque quebrou a moto todinha, eu estava correndo. [70% dele] Porque ele também não tinha que ter atravessado três faixas de uma vez.”

“Eu colocaria 70% da via, 20% do motociclista que entrou na minha frente bruscamente, e 10 meu, por ter freado também bruscamente.”

“Minha nenhuma, eu estava numa via normal, num fluxo normal, ele fez uma conversão numa faixa contínua, a culpa é de quem?”

“50% pra cada. Foi só eu e... os dois motoristas, mesmo. Eu ter relaxado e ele, acho que distraído, mudou de faixa de uma vez e me acertou.”

“A culpa ali, meu amigo, 90% foi da CET, porque ele tirou o cone. Se ele não tirasse o cone, o que acontece? Eu ia ver o cone de longe, eu ia saber que o carro do cara estava parado. Se não tem o cone, não tem o triangulo, qualquer coisa parecida, você não vai adivinhar que o carro está quebrado, não tem como!”

“100% dela, tanto que ela assumiu no boletim de ocorrência que ela passou o sinal vermelho.”

“Uma só! O Fusca, 100% de culpa! Porque ele não olhou, ele jogou em cima e foi embora. Não quis nem saber! Então, 100% do fusca! Nem do outro que estava parado em fila dupla – não culpo ele.”

## POSSÍVEIS APRENDIZAGENS COM OS ACIDENTES

*“Hoje eu iria andar mais devagar, acredito que se estivesse numa velocidade um pouco menor eu não tinha me acidentado.”*

Ao final das entrevistas, os motociclistas foram convidados a refletir sobre o que poderiam ter feito de diferente caso a mesma situação do acidente se apresentasse hoje – independentemente de terem assumido ou não parcela de responsabilidade sobre o ocorrido.

É importante salientar que, como os diálogos eram parte de uma entrevista com um desconhecido e não uma conversa entre amigos, o discurso do “politicamente correto” foi/pode ter sido adotado, em alguma medida, pelos entrevistados (alguns mais, outros menos). No entanto, a maior contribuição deste momento das entrevistas consistiu em colocá-los para pensar, se posicionar ante o acidente, refletir e racionalizar sobre suas atitudes. Neste sentido, o exercício é válido e sua contribuição é extremamente útil na leitura dos comportamentos.

Como era de se esperar, a maioria dos motociclistas que se exime de qualquer responsabilidade afirma que nada poderia ter feito para evitar o acidente. Eles se colocam unicamente como vítimas das circunstâncias na quais foram surpreendidos e prejudicados pela ação de terceiros. No entanto, alguns poucos motociclistas que relataram também não ter responsabilidade alguma no acidente, consideraram que possivelmente teriam tido outra postura, seja com mais cautela ou tentando se antever a imprevistos.

Ao fazer o exercício de racionalizar sobre o acidente, nota-se que a expressa maioria dos motociclistas (quase  $\frac{3}{4}$ ) ressalta atitudes diferentes que teriam tomado caso passassem pela mesma situação novamente. Este índice aponta para a existência de aprendizagens com o ocorrido e possíveis efeitos positivos na conduta dos motociclistas.

Vale destacar que, ainda que os motociclistas reflitam sobre o que poderiam fazer para evitar ou, ao menos, diminuir as chances de incidência dos acidentes ou das suas consequências, alguns revelam nas suas entrevistas que, apesar de saberem o que deveriam mudar em suas condutas, continuam reincidindo sobre os seus erros.

As mudanças de conduta suscitadas nos discursos foram separadas em pequenos grupos para oferecer uma noção mais precisa do que estes motociclistas estariam mais dispostos a realizar. A redução da velocidade foi registrada separadamente pelo maior destaque dado pelos participantes. No quadro a seguir, são ilustradas as mudanças de conduta levantadas.

## POSSÍVEIS APRENDIZAGENS COM OS ACIDENTES

### REDUÇÃO DA VELOCIDADE

Andaria em menor velocidade, dentro do limite da via (07 motociclistas)

Reduziria a velocidade para passar no cruzamento, mesmo tendo a preferência

Não estaria pilotando em altíssima velocidade (após este acidente, passou a dirigir com mais cautela)

### POSTURA DE MAIOR ATENÇÃO E CAUTELA

Adotaria maior distância do veículo à frente, para maior segurança (04 motociclistas)

Prestaria bem mais atenção (04 motociclistas)

Teria mais cautela em cruzamentos

Seria mais cauteloso olhando não só a frente, mas também para a via (buracos)

Em situações de seguir outro veículo, não se manteria focado no outro veículo à frente, mas sim à estrada à frente

Anteciparia mais as situações e prestaria mais a atenção aos veículos à frente, reduzindo a velocidade

Observaria a pista com mais atenção, principalmente as curvas

### OUTRAS CONDUTAS

Tentaria desviar ao invés de frear (02 motociclistas)

Esperaria o momento certo para fazer a ultrapassagem

Não teria tentado fazer a ultrapassagem com a pista molhada e em declive

Não teria dirigido tantos quilômetros em um único dia (vale ressaltar que esta observação foi feita por um motociclista que não guia profissionalmente e, por isso, não dirigiu a grande distância por obrigação)

Não teria parado na área zebraada, escolheria outro local para parar, já que a visibilidade ali estava ruim

Não andaria no corredor (vale observar que apesar de citar que não andaria, este entrevistado revelou, ao longo da sua entrevista, que continua andando no corredor)

Usaria roupas de proteção, mesmo indo para a praia

Duas considerações adicionais necessitam ser feitas:

Repensar o uso de equipamentos surge como possível aprendizagem em apenas uma das entrevistas. Este é um ponto que chama a atenção, pois boa parte dos entrevistados não utilizava todos os equipamentos necessários e sofreram, por isso, maiores consequências físicas com os acidentes – mas, ainda assim, instados a reescrever o ocorrido, não ressaltam este aspecto. Neste sentido, seria importante trazer à luz e dar destaque a esta questão em campanhas educativas, ressaltando que é difícil se prever os acidentes, mas é possível mudar as condições pessoais para passar por tais desventuras – e, assim, minimizar as consequências.

Observou-se que, em muitos casos, as reflexões acerca do que poderiam ter feito para evitar os acidentes esbarram na falta de conhecimento ou no conhecimento limitado acerca das leis de trânsito e das possíveis condutas de segurança. Detendo pouco conhecimento, alguns motociclistas acabam não enxergando possíveis saídas e, outros, apontando para um repertório limitado de ações. Faz-se necessário, assim, criar uma campanha educativa esclarecendo as leis e trazendo à luz situações de risco e possíveis condutas a serem tomadas nas mesmas, de forma didática.

*“Hoje eu já peguei experiência, já não cairia mais, é só saber fazer as curvas direitinho.”*

*“Não dirigiria jamais nesta velocidade.”*

*“Hoje eu andaria mais dentro do limite de velocidade da via. Eu não estava exatamente fora mas estava num limite alto, não quer dizer que a via é de 120 por hora que eu tenha que andar a 120 por hora, eu posso andar a 80.”*

*“Não faria nada diferente, seria da mesma forma. Eu desviei, caso ele não tivesse freado eu não teria colidido o meu corpo com o carro.”*

*“Hoje, eu presto bem mais atenção no trânsito, em tudo.”*

*“Eu não iria correr tanto como eu estava correndo naquele dia. E era um moto muito grande, eu tinha uma moto muito poderosa e essas motos grandes, você pensa que não, mas você já está voando em cima dela.”*

*“Hoje em dia eu fico mais cauteloso, né? Não acredito mais em asfalto, porque você vê tanto buraco, que você tem que andar sempre olhando pro chão, né? nem pra frente, é pro chão! (...) os caras que faz a medida igual... (...) ele vai lá, quebra o asfalto, em vez de ele colocar pedra pra poder ficar normal, não, coloca terra, aí passa um carro e afunda. É isso que é feito em São Paulo.”*

*“Talvez, ao invés de frear, desviar. Mas não sei se isso seria possível... mas talvez.”*

*“Não tinha [como evitar], era uma via dupla sem área de escape.”*

*“Prestar mais atenção, né? hoje em dia e eu sou mais cuidadoso.”*

*“Nada, não teria feito nada, porque eu estava normal. O farol abre e a tendência é você acelerar e passar, não é? Você nunca vai esperar que o cara vai acelerar, que o farol está fechado para ele e ele vai passar direto.”*

*“Se antes eu tivesse ficado atrás dele, não teria tido problema nenhum. Ou na frente dele. Mas eu estava quase terminando de ultrapassar ele. A hora que eu vi que o cara vinha encostando para o meu lado, eu já acelerei mais para escapar, mas não deu tempo. O cara caprichou!”*

*“Depois desse acidente eu aprendi muito, eu meio que eu tento antecipar os fatos. Eu vejo um carro ali na frente, eu falo – “puts”, pode ser que ele vá virar, então eu já diminuo. No caso, se eu tivesse essa percepção, no caso, né? Nesse momento, talvez eu já teria diminuído antes, ele já teria feito a conversão dele, e eu tinha ido embora.”*

*“[Não poderia fazer diferente, pois] A preferência é minha porque é o trajeto do meu caminho, eu faço todo dia esse trajeto, eu paro nessa via, tipo assim... vai a 70 por hora, eu passo bem devagarinho nessa via.”*

*“Ah, manter mais distância de quem está à frente. Manter a distância de segurança. Tem que ter. 50 metros, né? Não, 50 metros, não, 50 metros é muito coisa... acho que é 10 metros parece... ou 5 metros, um negócio assim, não lembro. Eu já esqueci, já, você sabe?”*

## CONSELHOS PARA OUTROS MOTOCICLISTAS

*“Se o cara tá com pressa... deixa ele ir embora!”*

Solicitados a refletir sobre que conselhos dariam a outros motociclistas, os participantes desta pesquisa fazem menções a aspectos que se relacionam com os ‘perigos do trânsito’ por eles apontados, como desatenção, imprudências e falta de educação. Mais uma vez, o controle da velocidade se destaca nos discursos, assim como atitudes de maior atenção e cautela.

Os principais conselhos levantados consistem em:

Não correr muito, andar mais devagar, com velocidade conforme a via (citado por quantidade expressiva de entrevistados). A economia de tempo gerada por uma velocidade maior é mínima em relação às consequências que pode trazer para a vida do motociclista.

Prestar mais atenção ao transitar (citado por quantidade expressiva de entrevistados). Atenção às próprias atitudes e às dos demais que transitam.

Ter calma e paciência, não se deixando contaminar pelos apressados - dar passagem a estes, sempre que possível.

Adotar uma atitude de maior prudência, consciência e cautela, de forma geral - com os pedestres, com outros veículos e consigo mesmo. Valorizar a vida do outro e a própria vida. Pensar também na família.

A moto é um veículo rápido e ágil, mas não admite erros – qualquer falha, pode ser fatal. Andar de moto os deixa numa situação frágil – uma peça da moto pode ser trocada, mas “a parte do corpo, não tem como”.

Evitar andar “costurando” no trânsito.

Adotar uma direção defensiva, olhando com atenção sempre muito à frente, mantendo distância de segurança dos demais veículos dirigindo “por si e pelos outros”. Antecipar algumas situações, como um pedestre passar na frente da moto, um carro pode cruzar na sua frente quando o sinal está verde para você ou dar uma fechada ao mudar de faixa sem dar a seta.

Respeitar as leis de trânsito e ter atenção à sinalização.

Adotar uma atitude amistosa no trânsito e de respeito aos demais, de companheirismo com os outros motoristas e pedestres. Buscar a paz no trânsito, evitando embates e situações de competição e estresse. Pedir desculpas se errar e evitar discutir - muitas mortes são causadas por discussões por motivos banais.

Outros conselhos, mencionados por motociclistas isolados, consistem em:

Verificar a existência de buracos na via

Ter sempre a manutenção da moto em dia

Realizar manutenções constantes na moto (de farol, pneu, etc.)

Utilizar sempre os equipamentos de segurança

Utilizar sempre o capacete

Não usar drogas (há muitos motociclistas mais novos utilizando)

Realizar os cursos de direção defensiva e profissionalizantes

Não dar tanta importância ao dinheiro, o que realmente tem valor é a vida

Não usar a moto para trabalho (se puder, escolher outro ramo de trabalho e usar a moto só para passear)

*“Devagar e sempre. Se eu correr, pode ser que eu não chegue.”*

*“O conselho que eu dou é ter muita calma no trânsito. Não adianta pegar um serviço que vai demorar 2 horas e querer fazer em uma hora, você pode arranjar problema para você e para outras pessoas.”*

*“Corre menos. Mais prudência, mais paciência.”*

*“Respeitar mais o trânsito, as leis de trânsito, velocidade, principalmente, ser mais paciente. Vejo também muita moto com farol queimado, com um pneu careca, falta manutenção preventiva.”*

*“Andar com cuidado, andar com velocidade conforme a via. A maioria anda em excesso de velocidade.”*

*“O conselho que eu daria seria o básico, primeiro pensar na sua vida e na sua família, ao sair com a moto. Observar que ela não oferece segurança nenhuma, e que nós somos mais frágeis no trânsito, então a atenção tem que ser redobrada. Basicamente, é atenção e respeitar os pedestres, motoristas particulares, taxistas e ônibus, porque eu acho que uma discussão leva a outra, a outra leva a briga e, possivelmente, até a uma morte sem necessidade. Atenção redobrada e respeito, acima de tudo, porque depois da moto, nós somos pedestres também.”*

*“Use capacete, tente andar na velocidade permitida pela lei, olhe sempre pra todos os carros e vá em frente.”*

*“O conselho que eu daria para todo motociclista é o seguinte: Andar mais cauteloso. Se você tem que andar a 50Km/h, ande a 50Km/h, porém verificando buraco na via e olhando o quê que os motoristas podem fazer.”*

*“O conselho é geralmente muita atenção, porque quando acontece, é muito rápido. Atenção redobrada, motoca tem que dirigir por você e pelos outros, então você tem que estar prevendo o que os outros podem fazer.”*

*“Prestar mais atenção.”*

*“Andar devagar.”*

*“Não fazer as loucuras no trânsito, porque uma hora cai. Não correr muito, não ficar cortando, costurando no trânsito.”*

*“Para não correrem tanto, prestarem mais atenção.”*

*“Que ele vá devagar, que tenha mais paciência no trânsito, mais companheirismo de uns com os outros, também.”*

*“Excesso de velocidade ou pilotar com efeito de drogas ou bebidas também é o que mais mata. Educação, também, no trânsito. Dez segundos de discussão e você pode acabar estragando a sua vida e a vida dos outros.”*

*“Para ter educação no trânsito, educação é tudo. Calma. Um ser humano tem que respeitar o outro. E se a gente for para a Europa, eles estão anos luz na nossa frente por causa da educação.”*

*“Não ter ganância, dar valor à vida, não sentir tanta auto-segurança.”*

*“Prestar mais atenção. Hoje em dia, eu fiquei mais cuidadoso.”*

*“Que eles andem prudentes, em paz. Eu peço que Deus acompanhe a todos, que tenham prudência e responsabilidade.”*

*“Para quem está começando, não abusar, porque moto não é brincadeira, não. Fazem muita besteira no trânsito, passam em farol vermelho, correm muito e depois que cai o prejuízo é grande. A peça da moto você repõe, mas uma parte do corpo, para repor, não dá. Ter mais prudência.”*

*“A moto você pode utilizar de uma forma prazerosa e de uma forma necessária. No meu caso, eu utilizo das 2 formas, tanto na necessidade, como prazer. Eu tenho prazer em sair de casa de moto para vir trabalhar e tenho a responsabilidade de saber que o meu para-choque é o meu corpo. O conselho que eu dou para todos os motociclistas é que tenham a manutenção da moto em dia, verifique tudo antes de sair de casa, freio, sistema de lubrificação da moto, seja consciente, sempre pilotar com responsabilidade, pensando não somente no tempo ou em si, mas nas outras pessoas que estão em volta, seja ele motociclista, pedestre, motorista de ônibus, motorista de aplicativo, motorista de táxi, dentre outras coisas.”*

## **SUGESTÕES FORNECIDAS POR ALGUNS MOTOCICLISTAS**

*“O que a gente pode fazer para melhorar o nosso país é começar a ensinar na escola já as leis de trânsito.”*

Ao final das entrevistas, era facultado aos entrevistados a possibilidade de acrescentarem alguma informação que não tivesse sido fornecida durante a conversa. Nota-se que alguns pontos acrescentados neste momento já foram tratados ao longo do relatório, mas seguem aqui listados em quadros divididos por temáticas, para fins de registro das últimas demandas dos motociclistas.

### **SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**

É necessário educar os condutores de todos os tipos de veículo para sinalizarem quando forem trocar de faixa ou fazerem qualquer manobra no trânsito.

Condutores deveriam voltar para a sala de aula para aprenderem a respeitar os outros no trânsito; deveria ter uma reciclagem de 10 em 10 anos e um teste para ver se a pessoa tem condições de dirigir.

Regras em relação ao corredor não são claras. Na Castelo Branco, os letreiros luminosos dizem que as motos podem trafegar no corredor quando o trânsito está intenso, mas os motoristas parecem não entender a mensagem, então fecham as motos.

O Governo precisa investir muito em educação no trânsito.

## SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA FISCALIZAÇÃO

Precisa aumentar a fiscalização nas rodovias – e aumentar não só para multa! Os caminhões, por exemplo, trafegam pela esquerda e ninguém fiscaliza.

O empenho que o policial tem para multar, deveria ter para acabar o desmanche de motos. Hoje, o risco de ser roubado é tão alto que ele não compra moto maior ou de maior cilindrada com receio de ser roubado.

## SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA INFRAESTRUTURA

Deveria ser criada uma faixa exclusiva para motocicletas, assim como existem ciclo faixas e faixas exclusivas para ônibus.

Poderiam fazer uma pista especial só para motos, assim como existe para ciclistas. A de ciclistas, muitas vezes, está vazia e poderia ser aproveitada para as motos.

Governo precisa investir em melhorias nas vias.

## SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA SEGUROS (OBRIGATÓRIO OU PARTICULAR)

Deve-se reavaliar a política de estabelecimento do valor do seguro das motos: não se deveria avaliar apenas a moto, mas o perfil dos motociclistas, incluindo perguntas no perfil que pudessem identificar melhor o usuário. Isso não é feito e muitas pessoas deixam de ter o seguro por não terem condições de pagar, reagindo em assaltos e podendo vir a perder a vida por conta disso.

O seguro obrigatório deveria prever um valor para o período que estiver “encostado”, já que o motociclista paga um seguro obrigatório caro e o governo só cobre os medicamentos quando ele é acidentado. É preciso muito mais. Como vai se sustentar se não tiver condições de trabalhar?

*“Se [o contratante da pesquisa] for algum órgão do governo, investir muito na educação no trânsito porque nem pedestre nem motociclista, nem motorista de automóvel ou de caminhão... em geral, falta muita informação, muita educação no trânsito. E, também melhorar, já que a gente paga imposto para caramba, melhorar as vias. Aí a gente vai estar na Europa, não é? Eu acho que vai demorar um pouco a gente chegar lá.”*

*“Sim, quanto a roubo de moto. Eu acho que se tivesse fiscalização, não vou generalizar, eu sei que existe policial corrupto e os que não são, em fiscalização, principalmente... mas eu acho que se o empenho que o policial tem para multar no trânsito, eles tivessem para acabar com desmanche de moto, eu acho que seria muito melhor a vida de todo mundo. Eu, por exemplo,*

não tenho uma moto maior, com mais cilindrada, porque nós não temos segurança, eu não posso ter as coisas que eu quero, nós não temos segurança, então isso seria um dos pontos que eu queria colocar.”

“É, é mais a fiscalização na rodovia, não só para multa. Porque eu vejo muita infração que eles não pegam, igual caminhão na faixa da esquerda... o que mais? Motociclista, tipo assim, a gente fala de negócio de multa, mas tem muitas coisas que eles pegam na multa e não deixam passar e tem coisas mais graves que o pessoal não pega, são essas coisas aí. Entendeu?”

“Talvez alguma coisa possa ser feita, mas a questão da faixa, da faixa só pro motoqueiro, porque, mano, é foda, vou falar pra você, tem lugar que você pega aí que é embaçado, tá ligado? Se tivesse uma faixinha, que nem aquela que nem eu vou te falar... se vai concordar, duvido que não, o Haddad catou e fez aquela porra daquela ciclofaixa, pra nada, aquela ciclofaixa poderia ser faixa de motoqueiro, tá ligado?”

“Vou falar uma coisa importante que deveria ter em São Paulo: Tem faixa para ônibus, tem faixa para isso, para aquilo, por que não pode ter faixa para o motoboy? Tem ciclovia, tem tudo. Quem faz São Paulo andar é a gente, quem faz São Paulo andar hoje em dia é o motoboy.”

“Já que fizeram uma pista para ciclistas, façam uma para motociclistas também. É! Elimina essa de ciclista que não serve para nada e deixa para os motoqueiros. As de ciclista ninguém usa? O ciclista não usa! Você pode ver as pistas de ciclistas. Está tudo vazia! Tem carro usando a pista de ciclista!”

“Gostaria de acrescentar somente o valor dos seguros de moto. Eu acho que hoje as seguradoras deveriam analisar o perfil do motociclistas e não o perfil da moto que ele tem. Eu sei que isso pode ser feito, e é feito por algumas seguradoras, mas eles acabam fazendo um apanhado do índice mais da moto do que do motociclista. E digo isso até para carros também. Eu, por exemplo, tenho seguro desde quando eu tinha um carro, e nunca tive perda total ou qualquer tipo de coisa num veículo. Então, acaba acentuando o valor do seguro da moto mais pelo perigo do que pelo perfil de motociclista que ele é. Eu acredito que algumas outras perguntas no perfil de análise de uma seguradora poderiam aí fazer uma previsibilidade maior de valores, sendo mais acessível, e tornando as coisas muito mais seguras.”

“A dúvida que eu queria que vocês tirassem é isso: o coitado é acidentado, você paga a porra de seguro obrigatório que é para te ajudar quando você tem algum problema, e na realidade você fica aí na cama e não recebe nada, porque o governo manda o que você gastou de remédio, só isso que eles cobrem, mas vai cobrir só remédio? E o cara que precisa de... que está lá todo quebrado, morto, o cara vai viver do que? Graças a Deus, quando eu fui acidentado, eu tive família, minha mãe em casa para me cuidar, mas o resto...”

## 5.3 ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE COM TÉCNICOS

### PERCEPÇÕES SOBRE O PROBLEMA DOS ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS

*“[O condutor] tem que ser alguém que tenha já aprendido efetivamente que as regras de trânsito são regras de convivência em sociedade.”*

#### O problema dos acidentes motociclisticos no Brasil

Os técnicos entrevistados consideram grave e preocupante o problema dos acidentes motociclisticos no Brasil.

Destaca-se que houve um significativo aumento da frota de motocicletas, muito fortemente relacionado à falta de políticas de mobilidade e de transporte de maneira geral, que acabou por gerar uma migração modal - além da facilidade de aquisição pelo baixo preço desse tipo de veículo. Somado a isso, com a redução da mobilidade decorrida do elevado número de automóveis nas vias, as pessoas acabam querendo adquirir cada vez mais veículos que facilitem e que possibilitem que elas se locomovam de forma mais rápida nas cidades. Neste panorama, a utilização da moto tem se mostrado crescente em vários estados brasileiros.

Se por um lado ocorreu um aumento exponencial da frota de motocicletas, por outro, não se teve (ou se tem) uma formação adequada dos pilotos (baseada em direção segura, defensiva, consciente) e nem uma exigência do governo para obrigatoriedade desse tipo de treinamento. Para muitos técnicos, a base do problema se encontra justamente na educação e formação falhas dos condutores.

A formação do condutor é frágil e, mesmo sendo previsto pela lei que, para a concessão da carteira de motociclista, os exames sejam feitos em vias públicas, na prática, em se tratando de habilitação para motos, todos os Detrans o fazem em ambientes controlados. Isto é considerado um grande erro, na medida em que habilita condutores despreparados para em situações reais.

O problema dos acidentes com motos também está fortemente ligado ao comportamento do piloto brasileiro que, em grande número, é negligente e imprudente – algo que também perpassa pela questão da educação de base.

Os técnicos também chamam a atenção para a falta de políticas públicas que possam reverter essa situação. Sendo assim, o número de acidentes aparece fortemente relacionado ao descaso do próprio sistema, que não dá sinais de real preocupação com esta temática.

Outro fato preocupante é o quanto a saúde pública está sendo afetada por esse alto índice de acidentes. O alto custo com o SUS, com aposentadorias por invalidez no INSS, por exemplo, vem sobrecarregando ainda mais os cofres públicos. Esses recursos poderiam ser redirecionados para campanhas de trânsito - não apenas publicitárias, mas também para criação de escolas de pilotagem ou cursos de reciclagem de pilotagem. Essas ações poderiam levar, conseqüentemente, a uma drástica diminuição no número de acidentes.

*“Vejo muito a relação das causas a um problema muito grave de macro políticas de transporte de maneira geral, que incentivou significativamente num aumento da frota de motocicleta... e isso em busca, obviamente, da demanda que se tem por este tipo de veículo, e que está muito fortemente relacionado à ausência de políticas de mobilidade de transporte de uma maneira geral que demandou esta migração.”*

*“Os acidentes, eu vejo extremamente grave, extremamente significativo em função da vulnerabilidade muito grande deste tipo de transporte, que não só não tem a proteção que os automóveis têm, os veículos fechados têm, como compartilha as vias que estes mesmos veículos têm.”*

*“Duas grandes causas para este elevado índice de acidentalidade e que em relação às duas rodas vem crescendo cada vez mais: o primeiro, este é talvez o mais importante, é relacionado à formação do condutor, porque a formação do condutor de duas rodas é muito frágil, em virtude até da forma como se faz a avaliação prática para concessão desta habilitação. O exame para obtenção da carteira de motociclistas, ainda que seja prevista em lei pelo código de trânsito brasileiro que, para receber a habilitação, o candidato deva ser examinado em vias públicas rurais ou urbanas, ou seja, para que alguém no Brasil receba uma habilitação de rodovia, é conduzindo aquele veículo que ele pretende ser habilitado e ir para rua para ser examinado. Na prática, nenhum dos 27 Detrans faz este tipo de avaliação. Todos eles fazem única e exclusivamente a avaliação dentro de um circuito fechado, uma área controlada, cercada por muro. Então, é o que eu considero ser uma das partes mais importantes de ser corrigida, porque enquanto você continuar entregando habilitação para alguém que nunca foi para rua conduzindo aquele tipo de veículo, você estará colocando na rua condutores que não estão habilitados a conduzir naquele ambiente.”*

*“A formação do condutor começa muito antes dele estar disposto a se habilitar como condutor, que é o processo de educação para o trânsito. Não adianta você querer formar o condutor só no momento em que ele está querendo obter a carteira de habilitação. Você precisa iniciar este processo de formação muito antes, porque o condutor... é muito mais do que entender as regras, condução e as regras de trânsito: ele tem que ser alguém que tenha já aprendido efetivamente que as regras de trânsito são regras de convivência em sociedade.”*

*“É uma questão de base, de educação na base, nós sabemos que as CFCs ensinam, ministram aulas no teor somente de passar nas provas e não trazem o repasse do comportamento e a pedagogia realmente é falha. Talvez não seja nem culpa dos instrutores em si ou da formação deles porque muitos instrutores são formados até em faculdades do trânsito e assim por diante. O que acontece é que bota um veículo especial, um veículo se pilota e não dirige, existe uma diferença muito grande aí, e dentro dessa base onde tudo começa, a pedagogia, a estrutura e toda a formação de novos pilotos é muito falha, muito falha, não é?”*

*“De uma forma bem ampla mesmo é com muita preocupação porque não há nenhum trabalho com uma política pública para reverter essa situação por parte dos nossos governantes, infelizmente. Isso aí é óbvio que o número de acidentes tem a ver com o descaso do próprio sistema, o sistema não está preocupado com os acidentes, infelizmente.”*

*“Me parece que aí está a essência do problema, por um lado a indústria da moto ofereceu a moto e ofereceu muito pouco em termos de treinamento, tanto é que é uma parcela mínima dos motociclistas que conseguiu passar por treinamento, adestramento para manejar um moto e por outro lado, o governo não fez tipo de exigência nenhuma. E claro, o motociclista, o usuário como não tem cultura de segurança, não tem até amor pela própria vida o suficiente, não foi buscar esse tipo de providência por parecer isso desnecessário, parece que essa é a razão que fez o problema maior.”*

*“Olha, em relação ao veículo de duas rodas, eu entendo particularmente que está muito mais ligado ao comportamento desse condutor a frente desse equipamento, a frente desse veículo. Aí não dá pra você apontar o dedo pra dizer qual é o motivo, ‘ah, o motivo é a má formação, o motivo é a motocicleta, o motivo é o condutor’, eu acho que é um conjunto de fatores que levam a esse número de acidentes exagerado envolvendo o veículo de 2 rodas.”*

*“Então o maior motivo envolvendo acidente com veículo de 2 rodas, é o condutor, não é o equipamento, não é a máquina e é principalmente a negligência e imprudência que está relacionado diretamente com o comportamento desse condutor. Mas eu não quero dizer com isso, que a autoescola está isenta a isso, claro que não! É claro que a autoescola na formação do condutor precisa aprimorar e muito.”*

### **Razões para os acidentes com motos continuarem aumentando**

O fator humano figura como uma das principais razões para o contínuo aumento dos acidentes com motocicletas, por diferentes vertentes:

A falta de habilidade de muitos condutores;

A pouca consciência do condutor brasileiro sobre direção defensiva, segurança no trânsito e cidadania;

O desrespeito dos pilotos às leis de trânsito.

Outro fator fortemente responsável pelo contínuo aumento dos acidentes advém de uma atuação ineficaz ou equivocada do Estado:

Os processos falhos de formação dos condutores no Brasil, que são extremamente deficientes e entregam à sociedade pilotos despreparados;

A falta de rumo do país em relação às políticas públicas de segurança viária. Faltam ações do Governo nesse sentido;

O caráter falho nos processos de fiscalização e conseqüente impunidade aos infratores;

A falta de um plano de redução de acidentes no trânsito brasileiro.

O aumento da frota de motocicletas emerge também como razão para esse aumento dos acidentes com motos. Lida-se, inclusive, com um ineditismo histórico relacionado a um salto exponencial da frota de motocicletas no Brasil - a moto deixando de ser um veículo de diversão e passando a ser efetivamente um meio de locomoção e trabalho (motoboys, moto táxis, etc.).

*“Crescimento da frota circulante de motocicletas, isso efetivamente tem aumentado significativamente nos últimos anos, então naturalmente já aconteceria isso. E o que acontece também é que esta frota de uma má formação específica, de conscientização, de respeito traz isso como consequência”.*

*“Uma que eu acho que o país está um pouco perdido em relação às políticas de segurança viária. E um pouco em relação ao ineditismo histórico desta febre de motocicleta que a gente tem aqui na região.”*

*“Por que estão acontecendo tantos acidentes? Porque as pessoas, os seres humanos acham que sabem e, por acharem, eles não admitem, e tem a questão do ego, tem a questão do orgulho, tem a questão da vergonha de passar para os outros que não sabe. Entendeu? Então assim, você, se alguém chegar para você e disser que você não sabe dirigir, você não vai se sentir bem, eu sei dirigir, eu sou habilitado há tantos anos e nunca me envolvi em um acidente, que também tem aquela coisa, eu nunca me envolvi em um acidente, eu estou livre de acontecer.”*

*“Porque... aí a gente não pode culpar só a moto também, porque o condutor brasileiro, seja de moto, de bicicleta, de carro, de qualquer um, ele tem pouca consciência da direção e defensiva, né? então, se ele acha que ele está certo ele pode cruzar um sinal verde duas, três horas da manhã sem olhar, uma preferencial sem olhar e isso acaba ocasionando... - estou dando um exemplo, né?”*

*“Porque aumenta a frota de motos, hoje ela é disparada a segunda do país, porque aumenta a frota geral de veículos e não aumenta na mesma proporção a habilidade de condutores tanto de carros quanto de moto, para manejarem os seus veículos.”*

*“No Brasil o maior problema de todos e de qualquer área de atividade, é a falta de fiscalização adequada, em muitos casos você tem a fiscalização, mas você não tem a fiscalização adequada, no caso do trânsito provavelmente nós não temos nem um e nem outro, não temos nem a fiscalização e nem a fiscalização adequada.”*

*“Pela sensação de impunidade, porque como nós não temos controle suficiente, fiscalizações suficientes, é muito mais fácil hoje você comprar uma motocicleta a um custo barato, um financiamento e você não tem habilitação, você sai andando e não tem nenhum controle disso. Então por conta dessa sensação de impunidade aumenta-se o uso desse veículo e aí consequentemente os acidentes também.”*

## Consciência do governo e instituições sobre a gravidade dos acidentes motociclísticos

Para os entrevistados, há consciência do problema - inclusive porque os dados sobre acidentes motociclísticos estão disponíveis -, mas não da sua importância. Um indício disto é o baixíssimo investimento em políticas públicas de educação, fiscalização e prevenção relacionadas a acidentes com motos. Há quem afirme que, se o governo realmente tivesse preocupação com a questão, teria uma política pública bem diferente da que hoje existe, com processos muito mais exigentes para formação do condutor e retirada da CNH.

Percebe-se até mesmo uma minimização da relevância do impacto que estes acidentes têm no país, em termos de saúde pública e em termos de qualidade de vida dessas pessoas que se envolvem nesses acidentes. O que se vê é uma banalização dos acidentes envolvendo o motociclista, que se tornaram corriqueiros e "comuns".

A impressão de alguns é de que falta interesse político do Governo em relação ao assunto. Para estes, os governos detêm a informação do que fazer e como fazer para reduzir os acidentes, pois realizam estudos para isso, mas na prática acabam não fiscalizando tanto quanto deveriam para não se tornarem antipáticos perante a população. Assumem uma postura mais política para evitar desgastes. Já os que são mais enérgicos, conseguem coibir mais os problemas na origem e na redução de acidentes.

Chama a atenção de expressivo número de técnicos entrevistados preocupados com o possível afrouxamento das leis de trânsito, a exemplo da redução de pontos na CNH, retirada de radares, desobrigação da cadeirinha, dentre outros. Estes profissionais da área mostram-se bastante perplexos e preocupados com este movimento que consideram totalmente contrário ao que é necessário, hoje, no país.

Um dos entrevistados destaca que o governo não tem dado a devida importância ao problema, mas algumas instituições sim, a exemplo dos DETRANs do Paraná e Bahia, que incentivam muitos aspectos de segurança da motocicleta.

*"Extremamente frágil. Têm consciência do problema, mas não dá importância dele, tanto que a gente ainda vê muito pouco investimento sendo feito das políticas públicas em relação ao problema dos acidentes com moto."*

*"O motociclista é invisível para o governo, é invisível."*

*"De uma forma geral não é isso que eu tenho visto, pelo menos nessa última gestão aí, né? Na verdade, até uma falta de conhecimento realmente sobre a gravidade desses acidentes, não só com moto, mas com qualquer outro veículo, e até uma minimização da relevância, da importância que isso tem... do impacto que isso tem no país, né? em termos de saúde pública, em termos de qualidade de vida dessas pessoas que se envolvem nesses acidentes, então eu acho que... honestamente eu não acho que há uma clareza desse atual governo, sobre isso não."*

*"A informação a respeito dos dados, isso todos os órgãos têm, isso é um fato. Agora, infelizmente o que nós vemos na prática, é que os dirigentes, os governantes acabam*

enxergando o fortalecimento destas regras, o fortalecimento da fiscalização como sendo algo que é antipático, e acabam não dando a devida atenção para estas questões. Então eles sabem que elas existem, mas pelos decisores serem agentes políticos, e agentes políticos dependem de aceitação popular, eles acabam não se empenhando. Aqueles que decidem efetivamente se empenhar nesta área, acabam tendo resultado de gestão muito positivos, porque acabam economizando recursos, enquanto os outros que acham isso uma besteira, acabam gastando com saúde, acabam tendo elevação do nível de acidentalidade.”

“O governo não sabe o que está fazendo, não nos enxerga, quando eu falo não nos enxerga, eu estou falando de mim como motociclista e de muitos outros. Agora, algumas instituições, alguns DETRANs, eu vou te dar exemplos muito bons, o DETRAN do Paraná, o DETRAN da Bahia...”

“É aquela história, a saúde pública está sendo afetada por alto índice de acidentes e aí eles não vão na causa então eles não estão muito preocupados não, eu não vejo sensibilidade por parte deles.”

“Olha, eu acredito que não porque se o governo tivesse realmente uma preocupação com isso, ele teria uma política pública bem diferente do que hoje existe; pra você tirar uma carteira de condutor de motocicleta hoje é muito fácil, qualquer pessoa consegue tirar, mesmo uma que não tem moto, você vai lá faz um curso de “decoreba” e aí você tira ela com uma certa facilidade.”

“Olha, deveria ter porque os números são claros, certo? Os números que todo dia a gente vê aí no mercado sobre acidentalidade, dizem o suficiente de quais são as providências que devem ser tomadas. Quer dizer, se o governo não age como não tem agido, é porque ele não dá a devida importância a isso. Quer dizer, você veja agora, recentemente nós estamos tendo uma série de medidas anunciadas pelo governo federal, dizendo que quer acabar com os trabalhos, que não vai dar a punição dos pais ou adultos que levam crianças sem a cadeirinha de proteção, coisas que são absolutamente banais e que estão sendo eliminadas a troco de nada, quer dizer, você está trocando o seguro pelo inseguro e quem está fazendo isso é o governo.”

## ONDE ESTÃO AS DEFICIÊNCIAS

### Políticas públicas sobre motociclismo

Para a maioria dos técnicos participantes da pesquisa, não existem políticas públicas sobre motociclismo no Brasil. E, se existem, não são difundidas, não são postas efetivamente em prática pelo poder público ou são extremamente falhas, mostrando o quanto ainda se ignora a gravidade do problema no país. A impressão é de que o Brasil está perdido em relação às políticas públicas de segurança viária.

Há também quem considere que existem, sim, essas políticas públicas, mas que não são cumpridas. A exemplo da exigência através do Código de Trânsito Brasileiro que prevê que exames para obtenção da habilitação sejam realizados nas ruas e nenhum Detran o faz, justificando que é perigoso para os examinadores ficarem expostos a tal situação.

O Denatran, por exemplo, desenvolveu um programa nacional de redução de acidentes, mas que só existe “na gaveta”, e não se percebe sua aplicação, não se enxerga uma mobilização no país para isso e, principalmente, não se verifica o Sistema Nacional de Trânsito efetivamente obedecendo, aplicando e seguindo esses objetivos.

Além disso, o pouco que se tem não é aplicado de forma coesa por todos os estados da federação e, principalmente, pelo Sistema Nacional de Trânsito.

Destaca-se que faltam inclusive políticas públicas que alcancem as tão rápidas mudanças que vêm acontecendo no mundo (a exemplo de alguns fenômenos como da bicicleta, do patinete, do ciclo motor) e a máquina pública não está adequada, não está preparada e não dispõe de políticas públicas para tratar dessas movimentações da sociedade.

Alguns técnicos apontam iniciativas isoladas que, pela ausência de políticas públicas mais efetivas, acabam tentando ocupar um pouco as lacunas deixadas pelo Estado, como por exemplo:

Ações pontuais em julho, que é o mês do motociclista; em setembro que é a Semana Nacional do Trânsito; em maio, o Maio Amarelo; mas todas são ações para “aparecer” e não para educar. Falta uma política pública mensal, diária, constante, que coloque pessoas certificadas e homologadas para ensinar especificamente as técnicas de pilotagem de um veículo tão especial como é a motocicleta.

Políticas privadas, a exemplo da Honda, que possui dois centros de treinamento no Brasil que são eficazes, mas com intuito meramente comercial.

*“Extremamente falha e eu acho que ainda se ignora muito a gravidade do problema no país.”*

*“Políticas públicas existem em termos de estarem escritas e estabelecidas. O que não acontece é o seu cumprimento. Então hoje nós temos por exemplo o código de trânsito brasileiro que já prevê por exemplo, uma formação, um exame para obtenção da CNH de motociclista, que ele deveria ser submetido a um exame melhor, mas ninguém cumpre, e não cumpre e fica por isso mesmo. Os estados dizem que é muito perigoso para seus examinadores terem que ir para*

*via pública para examinar os candidatos a obtenção da carteira de habilitação. É perigoso o examinador ir examinar na via pública, agora, entregar a CNH descumprindo a lei para o cara morrer sozinho, isso não é perigoso.”*

*“Não tem. O que tem é alguma coisa assim, vamos ver o que a gente pode fazer no mês do motociclista, que é julho, vamos ver o que a gente pode fazer em setembro, que é a Semana Nacional do Trânsito, vamos ver o que a gente pode fazer no Maio Amarelo. Aí o que acontece? Eles vão para as empresas e falam assim, o que vocês podem dar? Um litro de óleo para quem participar de uma blitz educativa? Então isso aí é uma questão de se aparecer e não de educar.”*

*“De verdade, de verdade a resposta seria não, nós não temos uma política concreta... infelizmente se existe ela não é aplicada em termos nacionais, ela não é aplicada de uma forma coesa digamos assim, por todos os estados da federação e principalmente pelo sistema nacional de trânsito.”*

*“O Denatran fez um programa nacional de redução de acidentes com um nome bastante comprido, mas existe sim, mas só existe até onde eu sei, na gaveta e eu não vejo ele aplicado, eu não vejo o país mobilizado por isso e eu não vejo o sistema nacional de trânsito específico e efetivamente obedecendo, aplicando, seguindo esses objetivos.*

*“Eu acho que elas estão longe se serem suficientes, até porquê o número crescente de acidentes de moto está dizendo que realmente está faltando política.”*

*“Não, lamentavelmente não. E você sabe que o mundo está mudando de maneira muito rápida, então hoje nós temos alguns fenômenos como a bicicleta, patinete, o ciclo motor e o órgão público não está adequado, não está preparado e não tem políticas públicas para tratar essas movimentações da sociedade.”*

As políticas públicas existentes não estão sendo suficientes, vide o número de acidentes e muitas são as razões para isso.

Para muitos técnicos, o Brasil encontra-se sem uma política nacional de trânsito efetiva há um tempo significativo. O trânsito não é tratado como uma prioridade pelos governos, nem Federal, nem Estadual, nem Municipal.

Como abordado, as políticas públicas que existem não surtem efeito porque se tratam de políticas de fachada, que não resolvem os problemas e não focam na base, na causa dos problemas. Para os técnicos, há que se ter mais do que um discurso, mas uma aplicação efetiva dessas políticas.

Destaca-se, também, que, historicamente, a segurança nunca foi prioridade no Brasil e, também por isso, não se tem uma formação de quadros de executivos que trabalhem na área da segurança no trânsito e que tenham realmente conhecimento suficiente, capacitação suficiente para lidar com as questões de trânsito.

Além disso, perceber-se uma falta comprometimento dos agentes públicos, que muitas vezes são escolhidos para cargos, mas não têm clareza do que precisa ser feito para resolver problemas do trânsito. Por outro lado, os que sabem o que precisa ser feito no processo de fiscalização acabam

deixando de atuar para não se mostrarem antipáticos perante a opinião pública e, com isso, prejudicam o andamento do processo e não contribuem para a redução do número de acidentes. Ainda sobre as pessoas que se encontram à frente da questão do trânsito, a impressão de alguns técnicos é que no Brasil “quem manda não entende e quem entende não manda”, ou seja, o corpo técnico acaba sendo desautorizado pelos superiores (o que claramente se percebe com as últimas declarações no sentido de acabar com os radares e diminuir a punição para caso de quem não usa a cadeirinha de criança de colo adequada total, por exemplo).

*“Porque os agentes públicos, principalmente aqueles que politicamente são colocados nos cargos, eles não têm a clareza, eles não têm a percepção da realidade do trânsito. E aí desenvolvem suas funções com viés político, e dentro deste viés político, eles entendem que é antipático promover principalmente a fiscalização, e a fiscalização sozinha não resolve o problema, mas sem a fiscalização também não há como resolvê-lo. Fiscalização e engenharia, estes são os predicados para se construir uma segurança viária. A partir do momento em que políticos passam a entender a fiscalização é antipático e que isso vai fazer com que eles percam eleitores, então você tira uma das três pernas que sustentam a segurança viária, e aí não há educação formativa ou de engenharia que sustente se você não der sustentação, porque a falta de fiscalização acaba sendo um incentivo para aquele que cumpre as suas obrigações a deixar de cumprir, ele fala – não tem fiscalização mesmo, então é este o aspecto, o agente político enxerga na fiscalização uma atitude antipática, e acaba colocando em segundo plano, ou não dando meios para que ela aconteça, na expectativa que ele seja considerado um governante, um gestor público mais próximo da população.”*

*“O que tem, não surte efeito. Por exemplo, eu moro aqui em Fortaleza e aqui no meu bairro a prefeitura criou uma escola de pilotagem, divulgou na mídia uma escola de pilotagem em um local e com uma estrutura que não tem condições de alguém aprender a pilotar moto. Ou seja, ela tem um local, ela fala que existe esse local, mas infelizmente é sem condições, ou seja, é só fachada aquela obra, a prefeitura de Fortaleza tem uma escola de pilotagem para motociclistas onde não tem retorno para a população.”*

*“Agora você vai observar que nesses 3 grandes momentos da república, nesses três grandes momentos do desenvolvimento do país, a palavra segurança nunca apareceu, era estrada, era o desenvolvimento a qualquer preço, era infraestrutura, mas nunca com segurança. Então governo nenhum teve segurança como uma prioridade, como hoje também não tem. Então hoje nós não temos uma prioridade com segurança e tão pouco com segurança no trânsito.”*

*“Infelizmente no Brasil ou no trânsito do Brasil, quem manda não entende e quem entende não manda. Então ele quer dizer com isso, que os técnicos acabam sendo desautorizados pelos superiores e me parece que é claramente o que estamos vendo com essas declarações do governo de acabar com os radares e diminuir a punição para caso de quem não usa a cadeirinha de criança de colo adequada total. Certamente o presidente geral do Denatran não concordaria com isso, mas como foi uma decisão de cima para baixo, me parece na minha leitura, que ele realmente não teve como evitar.”*

*“Primeiro porque o trânsito não é tratado como uma prioridade de governo, nem federal, nem estadual e nem municipal. Então o que nós precisaríamos é que o tema trânsito tivesse uma atenção mais especial por parte dos nossos governantes. Você veja agora que o governo federal*

*está tomando decisões extremamente políticas, sem nenhum amparo ou respaldo técnico ou de especialistas. Então hoje ele quer acabar com os radares, ele quer aumentar a pontuação do condutor infrator, ele quer aumentar o prazo da renovação, ou seja, a cada governo nós ficamos a mercê de decisões políticas e que não cria nenhuma sequência e nenhum registro a política pública a médio e longo prazo.”*

## **O que as instituições nas quais atuam os técnicos participantes têm feito sobre a questão dos acidentes motociclísticos**

A principal linha de atuação dessas instituições encontra-se baseada na educação, aspecto que, ao longo da pesquisa, emerge como causa primordial e base para a solução do problema. Nesse sentido, as instituições têm oferecido à sociedade:

Eventos, seminários, reuniões técnicas sobre segurança no trânsito;

Cursos de atualização profissional para instrutores de motocicletas, instrutores de trânsito e de autoescolas, incluindo mais ferramentas tecnológicas e pedagogias para melhorar a formação desse futuro condutor;

Cursos com bases prática e teórica altamente aprofundadas e foco também no comportamento do piloto;

Cursos gratuitos ou com valores bastante reduzidos para motofretistas, no intuito de gerar qualificação e consciência: destacando os riscos, mostrando as estatísticas, tentando sensibilizá-los em relação a isso;

Curso de formação totalmente focado na pilotagem urbana para se defender de condutores imprudentes de veículos de quatro rodas, caminhões, ônibus ou veículo de passeio;

Capacitação e aporte técnico para promover um intercâmbio do que existe em outros países a respeito da segurança no trânsito (com o intuito de aproveitar experiências que se dão em outras realidades próximas às do Brasil - países em desenvolvimento com características semelhantes).

Outras ações desenvolvidas por algumas instituições dos entrevistados:

Trabalhos de conscientização nas vias com motociclistas, nos quais são promovidas algumas ações: os motociclistas são parados e é feito um check-up da moto de uma forma geral, sendo verificados alguns itens como condição dos freios e pequenos ajustes como aperto de correia, dentre outros;

Trabalho com material educativo, entregue principalmente em empresas ou locais em que se tem maior concentração de motos e eventos como o Moto Week no Distrito Federal.

Apenas um entrevistado afirma que nada específico em relação aos motociclistas está sendo feito, no momento, na instituição em que atua.

*"Principalmente capacitação e aporte técnico para fazer um intercâmbio do que existe em outros países a este respeito para ver o que é possível se aproveitar de experiências que se dão em outras realidades próximas à nossa, países em desenvolvimento com estas características que a gente tem."*

*"Faço parte de um grupo de consultores do Observatório Nacional de Segurança Viária, é uma organização da sociedade civil de interesse público, é uma ONG e o nosso trabalho tem sido no sentido de assessorar os órgãos tanto da administração pública, como diversas entidades da sociedade, empresas e associações de pessoas, no sentido de promover segurança viária."*

*"...Fazendo um trabalho diferenciado, eu estou fazendo um trabalho para salvar vidas, o meu propósito de dez anos atrás foi montar a empresa para salvar vidas."*

*"...a gente poder fazer a capacitação dos motociclistas de forma particular e não dependendo do governo, porque eu acredito que é isso que falta, as pessoas precisam saber andar de motocicleta."*

*"Nós estamos trabalhando hoje com alguns estímulos de cursos gratuitos, então por exemplo, o motofrete que tinham os cursos pagos, nós estamos com uma proposta agora justamente de tentar minimizar os custos, porque nós sabemos que é uma clientela mais vulnerável, até porque muitos trabalham e o ganha pão deles é a entrega, e é um valor baixo, então o que a gente quer? Tentar atraí-los para os cursos e que eles sejam regulares, porque muitos motofretistas hoje não tem curso."*

*"Um trabalho de conscientização nas vias com os motociclistas, nós temos buscado algumas parcerias do check list de moto, onde a gente disponibiliza algumas ações para que eles possam... nós estamos na via e eles são parados (é um projeto que a gente está intensificando agora) eles param e a gente faz um check-up da moto de uma forma geral, aí a gente pontua alguns check-list, aperta correia, alguns pontos que a gente sabe que são determinantes para a segurança deles, condição do freio..."*

## A formação dos motociclistas

O processo de formação do condutor brasileiro foi largamente criticado pela expressa maioria dos técnicos entrevistados ao longo de toda a pesquisa. Para eles, trata-se de um processo extremamente precário, falho e pouco exigente. Muitos relatam com perplexidade o quão fácil é este processo para obtenção de uma CNH.

Inicialmente consideram que se trata de um modelo com um número mínimo de aulas, nas quais não existe uma pedagogia de ensino específica para os pilotos de motocicletas, sobretudo em relação a aspectos práticos e conceitos de suma importância como frenagem, por exemplo - algo que deveria ser básico na condução de uma motocicleta. Alguns destacam que a parte teórica é voltada exclusivamente para a CNH B e não existem aulas específicas para motocicleta, o que criticam, já que

pilotar uma motocicleta exige técnicas específicas, principalmente comportamentais.

Além disso, falta um modelo de educação que realmente possibilite aos condutores refletirem sobre sua importância e responsabilidade no trânsito. Isso também pode vir contribuir sobremaneira na redução dos acidentes.

Ainda que isoladamente, emergem críticas ao falho sistema do qual as auto escolas fazem parte: um sistema que não ensina nada e visa apenas cumprir formalidades e o lucro.

Falta também um processo de educação continuada. Há técnicos que consideram que não se pode pensar em educação do trânsito incluindo apenas aquela que é realizada no momento em que o motorista vai tirar a CNH.

O processo de avaliação também é fortemente criticado: as provas realizadas em circuito fechado, com a motocicleta acelerada para não interromper, numa pista minúscula em formato de oito não conseguem aferir a capacidade do condutor pois o coloca em situação artificial e controlada. Aulas também não são realizadas nas vias, o que não prepara suficientemente o condutor para a realidade.

Um dos técnicos destaca que o Centro de Formação de Condutores não é um órgão exigente, não impõe o desenvolvimento de todas as habilidades do candidato e somado a isso, os CFC não são monitorados rigidamente pelo Detran, que tem a obrigação constitucional de monitorar os CFCs para checar se está qualificando e aprovando candidatos realmente qualificados. Dessa forma, como os Detrans não realizam esse trabalho com a qualidade que deveriam, os CFCs também acabam não o fazendo.

*"Pois é, eu acho que é muito falha, não só dos motociclistas, tá? Eu acho que de uma forma geral, assim, eu acho que a gente precisa mudar esse conceito de que educação no trânsito é realmente só quando a pessoa vai tirar CNH, né? Se a gente parar pra pensar, que a maioria das pessoas realmente só passa por esse processo de educação quando vai tirar CNH, depois ela vai dirigir 20, 30, 40 anos é um absurdo, né?"*

*"Muito ruim, ela não prepara o indivíduo para conviver no trânsito em cima de duas rodas. Ela prepara um pessoa, ela treina uma pessoa para fazer um circuito fechado, isolado e que não corresponde a 50% dos desafios reais que ele vai ter que enfrentar no trânsito. Eu diria que ir passar pelo processo que hoje existe de formação do condutor, ir lá e se submeter ao exame, se habilitar, receber a carteira, pegar uma moto e entrar no trânsito, é uma loucura, é uma insanidade."*

*"Um dia você vá assistir uma aula do DETRAN, uma aula de autoescola o então é bom até entrevistar um instrutor de autoescola, você vai ver, você chega lá, a moto já está acelerada, o cara fala que você só tem que se equilibrar aqui e fazer isso e isso e pronto. Não ensina a usar o freio, não ensina o que é uma frenagem, não ensina quantos por cento você tem que frear no dianteiro, quantos por cento tem que frear no traseiro, não ensina como fazer para fazer uma curva de pequeno raio em baixa velocidade, não ensina nada. Então é um crime isso."*

*"O CFC não é um CFC exigente, ele não exige o desenvolvimento de todas as habilidades do candidato e tão ruim quanto a isso, é o fato de os CFC não serem monitorados rigidamente*

pelos Detran, então a máquina emperra nesse meio, entre o CFC e o Detran. O Detran tem a obrigação constitucional de monitorar os CFC para checar se está dando o curso certo, se ele está emitindo aprovação para que o candidato obtenha a sua carteira para gente realmente qualificada. Infelizmente como os Detran não fazem isso com a qualidade que devem, os CFC também acabam amolecendo, é aquela coisa: se o gato não está presente o rato faz a festa.”

## A fiscalização sobre os motociclistas

Quase todos os técnicos participantes consideram a fiscalização de trânsito, de maneira geral, falha.

A fiscalização é vista por muitos dos técnicos entrevistados como punitiva e arrecadativa, e não orientativa. Não existe um trabalho educativo, mas, sim, uma cultura de notificar o condutor para arrecadar dinheiro.

A fiscalização se torna ainda mais falha com esse aumento exponencial da frota que vem ocorrendo. Torna-se impossível fiscalizar a todos, em todas as vias. Apesar de muitas pessoas acharem que o volume de multas sobre os motociclistas é maior, isso não ocorre - há fiscalização sobre os motociclistas em igual escala aos demais condutores. Inclusive, dados mostram que existem muito mais infrações do que as multas efetivamente aplicadas. Ou seja, a fiscalização ainda é insuficiente diante da necessidade, mas seria impossível cobrir todas as situações.

Além disso, o Brasil é um país muito amplo e diverso, portanto o volume e qualidade da fiscalização depende da região. Percebe-se, inclusive, diferenças dentro dos próprios centros urbanos: regiões periféricas e favelas, por exemplo, não se tem uma presença tão forte do estado quanto se tem nas regiões mais centrais.

Há localidades, inclusive do interior do país, em que ainda é possível se ver pessoas andando sem capacete, com a viseira aberta, transportando crianças de maneira inadequada, dentre outras infrações.

Novamente sobre o afrouxamento das leis proposto pelo atual governo, chama a atenção que existem hoje, inclusive, políticas públicas contrárias à fiscalização nas rodovias federais, alegando que se trata de “fábrica de multas”.

Essa fiscalização fragilizada preocupa os técnicos entrevistados, até porque a fiscalização, juntamente com a educação de trânsito e a engenharia das vias formam os três pilares para o funcionamento correto da segurança viária. É preciso investir nos três e buscar o equilíbrio entre eles.

*“Inexistente, precária e ineficiente.”*

*“Você está vendo cidades pequenas ou mesmo no sertão, a moto está substituindo o que era feito equinos, por burros, por carroças, ou seja, pessoas sem a menor qualificação, que não tem habilitação, não tem sequer escolaridade, não são sequer alfabetizadas e com muita facilidade adquirem uma moto e vão andar nas cidades do interior que não têm fiscalização alguma, sequer você tem policiamento.”*

*“Só a fiscalização não adianta, só a educação não adianta, então na medida do possível, se faça um conjunto dessas duas coisas, porque realmente não tem como você ter um agente de trânsito em cada esquina, né? Ainda mais com essa frota aumentando, a fiscalização, embora seja muito importante, ela não consegue se 100% presente, né?”*

*“A fiscalização se dá sobre o motociclista da mesma forma que se dá sobre os demais condutores. Quando as pessoas ficam espantadas com o número de infrações aplicadas, no ano de 2017, o último levantamento completo que se tem, se não me engano são 6 milhões de infrações para um universo de 70 milhões de condutores. 6 milhões é muita coisa? Não, é muito pouco. O que nós todos sabemos, é que ainda que haja dispositivos de fiscalização eletrônica e que haja uma ou outra blitz em situação presencial, os números de infrações cometidas é muito maior, muito maior do número de infrações registradas. Então a fiscalização que existe é insuficiente para coibir todas as infrações que são cometidas. Mas também se você for monitorar cada um dos condutores, no momento que ele dá a partida no veículo, até a hora que ele estaciona e desliga, isso é impossível. É quando você tem os três pilares que cobrem a segurança viária, que são: educação, engenharia tanto de vias, quanto de veículos e finalmente a fiscalização. E nenhuma das três vai ser absoluta, mas as três se complementam para que você crie um ambiente seguro ainda que não haja plenitude de nenhuma das três ações.”*

*“Eu vou falar a verdade para você, não tem fiscalização, e se tem, existem políticas públicas contrárias a isso, eu tiro pelo ato do nosso presidente de tirar os foto sensores das rodovias federais porque disse que é fábrica de multas.”*

*“A fiscalização ela bem do sistema do Brasil, né? Não é que orientativa e sim punitiva, você infracional e toma uma multa e paga, né? Com dinheiro. Por que dinheiro? Deveria ser o contrário... em algum outros lugares até e tem, por exemplo, radar que tem a placa dizendo que tem o radar e outros eles colocam o radar escondido exatamente pra punir, não é diminuir a velocidade... Os governantes, eles têm uma consciência de que o intuito é arrecadativo e não orientativo.”*

## **A moto em substituição ao transporte público**

Os técnicos foram indagados se consideram que a moto substitui o transporte público. A expressão maioria destaca que não deveria, mas acaba ocorrendo, por uma série de motivos, listados a seguir:

Como o Brasil não dispõe de um transporte público eficiente e de qualidade, pra muita gente, na prática, acaba substituindo ou se tornando mais uma opção. Se o transporte público fosse bom e barato, o trânsito não só de motociclistas, mas de maneira geral, seria muito melhor e muitos estariam andando de transporte público e deixariam seus veículos particulares para ocasiões específicas. Nesse sentido, o ideal seria perseguir sempre políticas que promovessem o transporte coletivo, para estimular que as pessoas deixem seus veículos e migrem para o transporte público.

É uma questão associada principalmente à mobilidade. A moto surge como alternativa não só para os que não tem condições econômicas para adquirir um veículo, mas também como alternativa de transporte mais ágil e eficaz no trânsito.

Um exemplo interessante desse fato é que, em Brasília, há casos de donas de casa comprando motos para suas empregadas, porque na relação custo benefício, acaba saindo mais barato pagar pela prestação de uma moto usada (que será quitada e cessará o desembolso), possibilita um transporte porta à porta, substitui o custo com a passagem de ônibus e não deixa o usuário à mercê de greves ou de outros problemas. Mas, obviamente que expõe muito mais essas pessoas a acidentes, até pela má formação de boa parte destes usuários.

Os técnicos, entretanto, destacam com pesar essa “substituição” que não deveria ocorrer que a moto ainda é um transporte individual, ocupa espaço, contribui para a poluição, e potencializa a vulnerabilidade em relação aos acidentes. Na verdade, ela contribui para estes problemas, acarreta problemas muito semelhantes aos do automóvel - embora em menor escala - e contribui para mais acidentes.

*“De maneira alguma, eu acho, assim, a gente tem que pensar sempre em política que promova o transporte coletivo, né? A moto ainda é um transporte individual, né? Que ocupa espaço, ocupa espaço em estacionamento, contribui pra poluição, né? Fora a questão da vulnerabilidade em relação aos acidentes, né?”*

*“Ela acaba sendo usada, acaba sendo uma decisão individual. Se ela substitui, depende para quem, depende das circunstâncias. Eu acho fundamental você ter um transporte público de qualidade para ser provido. Agora, o que acaba ocorrendo na prática, é que para muita gente substitui.”*

*“Já é uma discussão em termos de mobilidade. Ela tem sido a opção, principalmente para os indivíduos que não têm transporte público, não tem meios de possuir um veículo. Não é a questão econômica que decide a questão pela moto, acaba sendo uma opção em virtude da fluidez que ela permite, o acesso facilitado, no engarrafamento, quem está de moto, acaba conseguindo passar com maior rapidez. Mas na prática que ela acaba sendo uma alternativa na falta de transporte público.”*

*“Nas grandes cidades, eu não estou falando das pequenas cidades, cidades de 100, 150 mil habitantes, mas nas grandes cidades o transporte público é ruim e caro. Fazendo a comparação, você pega hoje uma motocicleta de 150, 160 cilindradas, você economiza o mês de pagamento de um ônibus e você ganha tempo. Muitos motociclistas que são hoje motociclistas, saíram desse transporte público para as motos e estão acontecendo muitos acidentes porque o foco da escolha da moto é errado.”*

Para uma minoria, a moto não substitui o transporte público e nem conseguiria este feito pelo baixo número de passageiros que é capaz de levar, atendendo a apenas um ou dois únicos indivíduos.

*“O coletivo leva 45 pessoas sentadas em um espaço único... eu acho que não substitui, infelizmente não. Primeiro por conta dos riscos, essa de você ter 42 motos rodando com duas pessoas cada uma, é melhor você ter um ônibus com as 45 pessoas dentro. Eu acho que não substitui. Agora a praticidade de chegar mais rápido e aquela coisa toda, são outros quinhentos.”*

*“O transporte público obviamente que não, porque a moto ela é feita para uma ou no máximo 2 pessoas, quando se fala de transporte público, nós estamos falando de veículo com muito maior capacidade, no caso de ônibus que já transporta muito mais e no caso de metrô, trem, nem se fala, então a moto ela substitui o transporte público na medida em que o cidadão que comprou uma moto não precisa mais pegar o ônibus, ele pode pegar uma moto pra onde ele quiser, mas isso não se pode dizer que a moto substitua o transporte público no fornecimento de transporte que a sociedade precisa.”*

## Campanhas de conscientização sobre acidentes motociclísticos

A quase totalidade dos técnicos entrevistados considera que faltam campanhas de conscientização sobre acidentes motociclísticos. Elas são consideradas insuficientes pelo volume, pela qualidade e pela uniformidade da mensagem que deveria produzir.

Para muitos dos técnicos participantes, faltam campanhas de educação para o trânsito em geral muito em decorrência da falta de interesse dos agentes públicos e por não se dar devida importância à gravidade da questão.

Faltam, inclusive, campanhas de impacto em épocas de grandes eventos, a exemplo do carnaval, voltadas para a moto, como existem voltadas para a bebida e para carros. Faltam campanhas também não só voltadas para o motociclista, mas para a relação entre motoristas e motociclistas também, que, muitas vezes, é bastante conflituosa.

Alguns apontam que existem algumas ações com motociclista baseadas em abordagem a estes, mas campanhas de mídia, de televisão, acabam sendo em bem menor proporção. Se houvesse essa informação mais maciça nos meios de comunicação de massa, talvez houvesse uma melhor multiplicação das ações e resultados.

Entretanto, é válido ressaltar que nenhuma campanha funciona se não houver um processo de fiscalização, com a presença efetiva do Estado, e sanção efetiva pelas infrações cometidas.

Alguns entrevistados consideram que gasta-se muito com campanhas publicitárias com fins políticos, inaugurações de obras, mas na questão dos acidentes de trânsito, que é um problema social grave, não se gasta, ou gasta-se muito pouco. Os recursos que deveriam ser direcionados a campanhas educativas são contingenciados e destinados a outras áreas, mostrando o quanto a temática não é prestigiada pelos agentes públicos.

*“Faltam campanhas de conscientização, mas eu acho que às vezes é meio panaceia o pessoal trabalhar com esta questão de campanha. Nenhuma campanha funciona se você não estiver efetivamente trabalhando com o processo de fiscalização, com a presença efetiva do estado em termos de fiscalização e sanção efetiva das infrações que possa haver.”*

*“Eu acho que sim. Faltam sim. E outra coisa também eu acho dessa relação, não só voltado pro motociclista, mas dessa relação do motorista com o motociclista também.”*

*“Sim, faltam as ações de educação para o trânsito. Elas precisariam ser reforçadas, mas infelizmente pouco interesse dos agentes públicos, políticos empregar recursos para isso, até porque acabam não tendo a clareza da gravidade desta questão. Não se interessam, por exemplo, existem recursos que são destinados a isso e nos últimos anos têm sido 100% contingenciados, ou seja, há recursos, mas são dados para outras atividades. Realmente, há desatenção, desprestígio dos agentes políticos em relação à importância deste tema.”*

*“Na mídia em geral sim, da bebida e do tabagismo existe, a do tabagismo ninguém nem ouviu mais, só da bebida, se for beber, não dirija e aquela coisa toda, que pelo contrário, isso incentiva a negrada a beber, não é? É comercial do mesmo jeito. Mas, eu não vejo tanta propaganda não, era para existir como existe na época do Carnaval, eu não sei se aí em Salvador acontece de eles colocarem os carros destruídos, não é?”*

*“Total. Total. Tem, já teve, já vi, mas é muito pouco. Gasta-se muito com campanha publicitária com fins políticos, inauguração de obras, mas assim, isso que é um problema social, né, não se gasta, ou gasta-se muito pouco.”*

*“Infelizmente nós temos muito poucas campanhas, temos campanhas isoladas em alguns Detran, em alguns estados, o governo federal uma vez na vida e outra na morte faz alguma coisa, mas de uma forma em geral o todo que se tem é insuficiente, seja pelo volume, seja pela qualidade e seja pela uniformidade da mensagem que deveria produzir.”*

## A atividade do mototáxi

A atividade do mototáxi é vista com preocupação pela quase totalidade dos técnicos entrevistados.

A atividade tornou-se mais uma forma da população “fugir” do transporte público, trazendo um conforto maior para o usuário, já que facilita o deslocamento porta a porta, mas traz todos os problemas ligados à poluição, à segurança e aos acidentes.

Sendo assim, preocupa sobretudo pela questão da segurança do usuário: pode valer do ponto de vista da praticidade, mas não da segurança. A motocicleta não é efetivamente um transporte para se levar passageiros e inúmeras são as justificativas para isso: os capacetes para os passageiros nem sempre estão disponíveis ou quando disponíveis muitas vezes não são usados por questões de higiene; o fato de que andar na garupa de uma moto não é simplesmente questão de sentar, uma vez que o carona também é responsável pelo movimento do seu corpo para ajudar nesta moto, dentre outras.

Mais uma vez os ineficientes processos de educação e formação dos pilotos figuram como causa importante angústia: falta ao mototaxista um preparo maior para executar uma atividade de serviço público, faltam um treinamento ou teste mais específico para mensurar se o piloto sabe como conduzir pessoas, se possui tal habilidade.

Alguns técnicos acreditam que a atividade até seria uma boa alternativa ao transporte público, porém se os mototaxistas tivessem melhor formação e cumprissem as regras de trânsito de forma correta. No entanto, da forma como vem sendo executada, a conjuntura não é positiva e o uso de mototaxista tornou-se extremamente perigoso e não recomendável.

*“Do moto-táxi, do ponto de vista de praticidade, ela pode valer. Do ponto de vista de segurança, ela deixa muito a desejar. Não é efetivamente um transporte para levar passageiros, além de ter implicações que você tem que ter uso do capacete, que nem sempre vai estar disponível, se está disponível, a pessoa não vai querer usar porque não quer fazer por questões de higiene, ou não quer estragar o penteado, além do que, andar de moto na garupa não é simplesmente questão de você sentar.”*

*“É uma solução que foi encontrada. Se aqueles condutores tivessem recebido uma boa formação, se estes condutores tivessem num trânsito onde a maioria cumprisse as regras, e tivesse passado para um processo de formação nas vias pelas quais ele circula, e fossem efetivamente seguras, aí seria uma alternativa de transporte público. Agora, como tudo isso tem falhas, um condutor que não é bem preparado, uma formação falha, vias não seguras, e um gancho proposto por um universo de condutores que não foram preparados para aquilo, aí eu considero extremamente perigoso pegar um moto-táxi, eu não uso este tipo de transporte e não permito que as pessoas da minha família usem, porque enxergo ali algo realmente muito perigoso.”*

*“Então se o mototaxista é consciente na segurança daquele que está sendo levado, que ele é responsável pela vida de um pai o de uma mãe, então ele vai realmente conduzir a sua motocicleta de uma forma cuidadosa, de uma forma responsável e prudente independente do que o cliente quer ou não.”*

*“Eu acho perigoso porque eu como um profissional da área entendo que o mototaxista deveria ter um preparo maior para poder estar executando uma atividade que não deixa de ser um serviço de utilidade pública, não é? Mas, aí cabe aquela questão inicial da preparação do condutor. Os mototaxistas fazem um curso teórico e pronto, estão preparados para carregar vidas.”*

*“Eu acho isso um absurdo, assim que a segurança... e o que me surpreende mais não é que exista o mototáxi, mas que exista pessoas que se cerquem desse tipo de serviço, mas isso ao mesmo tempo mostra a precariedade na segurança que temos nesse país, onde a pessoa acha que a sua vida pode ser colada atrás de uma garupa de motocicleta, de um motociclista que a pessoa nem sabe se está capacidade ou não para manejar aquele veículo.”*

*“O mototáxi eu tenho as minhas ressalvas em relação a segurança do passageiro, eu acho que esse serviço demandaria critérios extremamente rigorosos para você disciplinar esse transporte de passageiros da motocicleta.”*

Apenas um técnico entrevistado enxerga a atividade de forma positiva, argumentando que os registros que se tem de acidentes com mototaxistas são pouquíssimos e, em geral, estes têm muita habilidade e respeito ao trânsito.

*“Olha, os registros que eu tenho de acidentes com mototaxistas, são pouquíssimos e esses mototaxistas eles têm muita habilidade e respeito ao trânsito, obvio que tem exceções, mas de uma forma geral eu vejo isso de forma bastante positiva.”*

## As atuais mudanças nas vias

Os técnicos foram indagados sobre o que acham das atuais mudanças nas vias, sendo solicitados a comentarem sobre as mudanças que tivessem notado ultimamente.

A maioria das mudanças lembradas são percebidas de maneira positiva, sejam elas:

Faixas exclusivas (ônibus, táxi)

Faixas exclusivas de ônibus proporcionam maior fluidez para esse tipo de transporte que um número muito maior de pessoas do que o transporte individual;

As faixas exclusivas para ônibus também acabam protegendo os motociclistas do contato direto com veículos que acabam por proporcionar acidentes;

O BRT também é positivo pois, para se estimular realmente o transporte público, este tem que ser tratado com prioridade;

Entretanto, apesar de serem percebidas de maneira positiva, alguns entrevistados fazem ressalvas: infelizmente falta continuidade e fiscalização. As políticas públicas de contenção de acidentes e de organização do trânsito não têm uma vida muito longa e por apresentam resultados tão efêmeros.

*“Implantação de BRT, né? De linhas exclusivas pra ônibus, que eu acho muito positivo, né? pra estimular o transporte público realmente em detrimento dos outros automóveis, então transporte público tem que ser prioridade, né?”*

*“Olha, eu acho extremamente tímidas e aí nós voltamos a questão que nós não temos uma ação, o plano de mobilidade urbana, uma ação social nesse sentido. Nós tivemos aqui em São Paulo alguns exemplos da moto faixa, da moto guia, alguns governos buscaram criar uma via mais segura, não que eu conheça uma segregação desse condutor, mas de buscar uma segurança. Mas aí nós voltamos naquele início, como não existe uma política pública voltado a esse segmento, a esse setor ou a essa atividade... Então, acabou não surtindo o efeito que se esperava, eu acho que faltou um pouquinho mais de conscientização, um pouquinho mais de preparo, um pouquinho mais de diálogo com todos os envolvidos para você ter um êxito um pouco maior em relação a isso.”*

Faixas com velocidade reduzida são positivas

Uma mudança importante que está acontecendo em algumas vias é a questão da redução da velocidade já que reduz os danos e a possibilidade de acidentes fatais.

Espaços exclusivos para motos nas paradas semaforizadas (bolsões) são positivos

Facilitam muito para o motociclista, principalmente no momento em que abre o semáforo e em alguns cruzamentos, aumentam a fluidez do trânsito e retiram o motociclistas da angústia (que quando estão em situações de grande pressão, no meio dos outros veículo, acabam tentando buscar sair por qualquer lado).

Um único entrevistado destacou uma mudança que considera negativa: a alocação dos motociclistas nas marginais. Segundo afirma, em São Paulo os motociclistas não podem mais andar nas vias expressas e, sim, nas vias laterais locais das marginais, o que ocasionou um número muito maior de acidentes já que acaba pressionando o motociclista com os carros e caminhões. Ainda segundo este técnico, falta uma preocupação com o motociclista. A engenharia parece ser voltada apenas para o carro. Os motociclistas são invisíveis para os governos.

*“Eu falei em relação às Marginais, não é? Isso aí é totalmente negativo, o especialista de trânsito falou muito bem assim, por que você coloca o motociclista lá na lateral das Marginais e justifica que é para diminuir a velocidade? Aí ele falou, por que não deixa os motociclistas lá nas vias expressas onde é mais seguro porque não existe tanta situação de cruzamentos, de um sair para outro lugar e assim por diante, não é?”*

*“Eu vivo em Brasília, e aqui nós temos uma realidade em que as vias públicas são muito bem conservadas, nós temos uma boa sinalização, mas eu sei que isso não é a realidade do país como um todo, mas o que eu percebo dentro do Distrito Federal é uma atenção quanto a este aspecto. E eu diria que os três aspectos de educação, fiscalização e engenharia, um dos mais bem cuidados é justamente o da engenharia.”*

*“(Mudanças recentes) Não, eu não percebo isso, e dentro do universo que eu consigo enxergar, parece que tudo pode melhorar, mas definitivamente esta não é uma questão que demanda uma mudança mais urgente.”*

*“Quando isso é feito, os resultados são bons, o problema é que as atividades não são contínuas, não tem uma duração, uma durabilidade maior. Infelizmente as nossas políticas públicas de contenção de acidente de organização do trânsito, elas não têm uma vida muito mais longa e por isso tem resultados que são efêmeros. As decisões de que são boas, são positivas e levam a resultados positivos, mas infelizmente não tem sequência, não tem continuidade.*

*“Como eu havia dito, nós temos priorizado, principalmente nas paradas semaforizadas, nas faixas de retenção, a gente está gerando um espaço específico para os motociclistas, a gente observa que isso facilita muito para ele, principalmente na saída, na hora que abre o semáforo, em alguns cruzamentos também, então eu acho que são algumas alternativas para facilitar a fluidez, porque você tira o motociclistas da angustia, quando ele está em uma situação de muita pressão ele vai tentar buscar sair por qualquer lado, aí ele acaba cortando no meio dos carros, ele vai criando uma situação de muito risco para ele, acaba gerando para o próprio condutor e para o pedestre na via.”*

Para os entrevistados que enxerguem questões problemáticas nessas mudanças nas vias, questionou se existe uma coordenação de instituições para resolver os problemas.

Os técnicos participantes da pesquisa não percebem a existência de uma coordenação. Segundo afirmam, nem em nível municipal, estadual, nem federal, de forma que não existe uma coordenação efetiva para um programa de redução de acidentes de trânsito.

A cada 4 anos se tem um novo governo estadual, municipal e federal e, dessa forma, não se tem uma coordenação, nem mesmo uma sequência de projetos que possam viabilizar ações a médio e longo prazo, tornando tudo muito instantâneo.

Um dos técnicos, inclusive, acredita que deveria existir uma centralização no Denatran, Departamento Nacional de Trânsito, que poderia promover encontros e debates nacionais, com públicos diversos, para somar ideias e práticas dos estados, já que o Brasil é um país tão grande, para uma evolução efetiva.

*“Dentro de cada estado deveria haver uma coordenação estadual dos esforços para conter a acidentalidade dentro de cada estado. Assim como você deveria ter uma coordenação municipal para que as entidades houvessem também um programa de redução aplicável e fiscalizado para redução de acidentes. Não existe nem em nível local, municipal, estadual e nem federal, de forma que não existe uma coordenação efetiva de um programa de redução de trânsito. Por isso que eu disse que existe eventualmente no papel, na gaveta, mas não existe na prática porque não existe um órgão coordenador efetivo, eficaz.*”

*“Como nós ficamos à mercê de a cada 4 anos nós temos um novo governo, governo estadual, municipal e federal e aí você não tem uma coordenação, não tem uma sequência de projetos que possam viabilizar um projeto a médio e longo prazo, as coisas são instantâneas.*”

*“Exato, exato, e aí eu acho que essa centralização tem que estar no próprio Denatran, que é o Departamento Nacional de Trânsito, ele poderia motivar, eu acredito que está faltando um pouquinho no nosso país, nós já tivemos esses momentos de reuniões nacionais, de encontros nacionais, aí a gente leva os públicos diversos, dentro daquelas políticas, para referendar, mas que a gente pudesse ter discussões nacionais em debate, porque a construção as vezes de um estado, ela acaba ficando ali dentro, ela não é passada, nós temos um país muito grande e com ideias fantásticas, se a gente somasse essas práticas a gente poderia com certeza ter uma evolução efetiva.”*

## **Diferenças de comportamento entre das grandes cidades e motociclistas do interior do país e da periferia**

Para a maioria dos técnicos entrevistados existem diferenças de comportamento entre das grandes cidades e motociclistas do interior do país e da periferia.

A fiscalização parece ser bem mais branda no interior e periferias (ainda que nestas últimas não tanto quanto no interior), o que impacta no comportamento e, principalmente, no descumprimento das leis e regras de trânsito, a exemplo do uso do capacete, do transporte de crianças em motocicletas, etc.

Mais uma vez, a educação e formação se sobressaem como causa dos problemas: o uso da moto por um segmento mais carente da população em relação à formação - seja educação básica, seja a própria educação formal para conduzir - é bastante grave, somado a uma presença menor do estado. Tudo isso vai refletir na forma com que se comportam essas pessoas.

O que geralmente se observa é que os motociclistas do interior visualizam muito a moto como uma bicicleta motorizada, e não têm grande preocupação em se habilitar, além de acharem que conduzir uma moto é muito simples.

Outra questão a se destacar é que em cidades pequenas ou no sertão, a moto está substituindo o que antes era feito por equinos, burros, carroças. Ou seja, pessoas sem a menor qualificação, com baixíssima escolaridade ou que sequer são alfabetizadas, que não têm habilitação, mas que com muita facilidade adquirem uma moto e vão andar nas cidades do interior que quase não possuem fiscalização ou policiamento.

A opinião de alguns é de que o condutor nas grandes cidades, em geral, dirige melhor por ser naturalmente obrigado a dirigir melhor, demonstrando uma preocupação um pouco maior com a direção defensiva, o que não acontece nas cidades pequenas.

*“Exatamente, tem muita diferença por causa da fiscalização. Então lá na periferia você anda de chinelo, você anda sem capacete, você faz manobras radicais, você tem oportunidade de fazer tudo isso por falta de fiscalização. Você não vai fazer nos centros urbanos, nas partes mais centrais esse tipo de coisa porque existe uma fiscalização maior, existem radares, existe o que eles chamam de olho vivo, que são radares, mas você vê a situação em tempo real, então fiscalização, falta fiscalização.”*

*“Primeiro a fiscalização, ela parece que ela é mais branda, na cidade do interior. Eu me lembro que, inclusive, há um tempo atrás teve um prefeito de uma cidade... não lembro qual era a cidade, era no interior do Paraná... e ele propôs que os motociclistas não usassem capacete. Ele disse: ‘aqui não precisa’.”*

*“O que eu acabo identificando é que no interior do país, isso nas visitas que a gente faz, do acompanhamento até pelos meios de comunicação, existe uma desatenção maior a certos princípios básicos como por exemplo, o uso do capacete. Como no interior a fiscalização é mais frágil, aí a gente acaba tendo um descumprimento maior na parte que é menos fiscalizada. Ou seja, dentro das cidades, você tem uma fiscalização maior, nos grandes centros urbanos, mas quando você se afasta, a fiscalização vai sendo cada vez mais fluida, menos existente, e aí em função disso, as pessoas passam a cumprir menos as regras, como uso do capacete, como não transportar crianças em motocicletas e por aí vai.”*

*“A gente coloca numa escala em que, você sabe que nos centros das grandes cidades tem muito mais fiscalização do que nas periferias, e mesmo nas periferias, você tem um pouco mais de fiscalização do que nas cidades do interior. Aí você cria uma gradação, que quanto menos a fiscalização tem, maior é o descumprimento às regras.”*

*“Exatamente, tem muita diferença por causa da fiscalização. Então lá na periferia você anda de chinelo, você anda sem capacete, você faz manobras radicais, você tem oportunidade de fazer tudo isso por falta de fiscalização. Você não vai fazer nos centros urbanos, nas partes mais centrais esse tipo de coisa porque existe uma fiscalização maior, existem radares, existe o que eles chamam de olho vivo, que são radares, mas você vê a situação em tempo real, então fiscalização, falta fiscalização.”*

*“No Nordeste nós tivemos um fenômeno muito interessante que era a substituição dos jegues que faziam o transporte pelas motos, tanto que no Nordeste a moto é um jegue motorizado. Nas cidades menores a questão é essa, o motociclista não dá tanta importância para a sinalização, muitas vezes, em muitos casos e isso nas capitais também, mas no interior talvez*

seja mais fácil de observar, é que o próprio motociclista não tem habilitação, ele dirige na galega e provavelmente é capaz de passar uma vida toda sem ter fiscalizado por um guarda de trânsito.”

*“Eu não tenho muita referência do interior, o que a gente geralmente observa é que as pessoas (e aí mais por observação de comentários) é que os motociclistas do interior visualizam muito a moto como uma bicicleta motorizada, aí não tem essa referência da preocupação de se habilitar, acha que é muito simples, que conduzir uma moto é muito simples, então talvez esse resgate de mostrar que a moto é um veículo, que é um veículo que pode gerar sim velocidades de circulação, que essa velocidade de circulação estando na via pode gerar acidentes e esses acidentes podem ter repercussões maiores, até porque eles não tem a proteção da estrutura física de um carro.”*

Apenas um entrevistado afirma que não existem diferenças de comportamento entre das grandes cidades e motociclistas do interior do país e da periferia porque acredita que os problemas relacionados a comportamento e educação são culturais e presentes em todo o país.

*“Comportamento inadequado eu entendo que ele é nacional, pode ser que um centro pode ser um pouquinho mais ou não, mas de um modo em geral é um descumprimento das normas.”*

## O QUE DEVE SER FEITO

### Ações sugeridas para redução dos conflitos envolvendo motos

Como abordado em diversos momentos deste relatório, os técnicos entrevistados acreditam fortemente que a base do problema - e, portanto, para a sua solução - encontra-se na educação.

Nesse sentido, para haver a redução dos conflitos envolvendo motos e os demais atores do trânsito - pedestres e condutores de outros veículos - ações de educação e conscientização devem ser implementadas e intensificadas, incluindo algumas premissas:

Melhorar a educação para o trânsito, preparando o indivíduo desde a escola, não apenas no sentido de formar um condutor, mas no sentido mais amplo, de cidadania;

Instituir uma formação de condutores mais rigorosa;

Buscar formar condutores entendedores dos riscos que correm e oferecem ao trânsito, não voltada para a formalidade, mas para a responsabilidade;

Instituir ações de educação para o trânsito também para pedestres;

Promover capacitação específica para quem for pilotar motos;

Realizar campanhas no sentido de intensificar um conceito básico de trânsito de suma importância, de que o maior precisa sempre proteger o menor.

Outro aspecto apontado para redução dos conflitos é a atenção à engenharia de trânsito, para que se ofereça segurança a todos os atores do processo: motos, veículos, pedestres, etc.

A intensificação da fiscalização, a fim de coibir infrações e dar mais segurança ao trânsito, também é ponto importante para redução dos conflitos. Além disso, destaca-se que a política nacional de trânsito precisa ser realmente efetiva, incluindo um programa de prevenção de acidentes e um bom gerenciamento do trânsito através de uma boa legislação de trânsito, que incentive a organização do trânsito, a redução de acidentes e um trânsito realmente humano.

*“Primeiro eu acho que é a campanha educativa, de criar os espaços e começar a mostrar mais efetivamente quando o código coloca que os veículos motorizados têm que respeitar os não motorizados, os maiores têm que respeitar os menores, porque é uma concepção muito clara que às vezes não fica na cabeça de quem efetivamente está conduzindo, então a gente pega às vezes o motociclista que não respeita o próprio pedestre, mas exige respeito do carro maior, do veículo motorizado de 4 ou mais rodas. Acho que o processo educativo de sensibilização e de respeito, se a gente tivesse isso efetivo, é um trabalho que tem que ser feito desde a escola, é um trabalho que tem que ser feito na família, é um trabalho que os órgãos públicos hoje já vem fazendo, mas essa construção do saber e do respeito, isso no processo de obtenção tem que ser fundamental.”*

*“Então eu acredito que sim, que a educação vai ser a grande vertente para essa mudança do respeito em todas as esferas, até porque da mesma forma que o motociclista às vezes diz que não é respeitado, na hora que ele tem a oportunidade de parar para respeitar um ciclista ou mesmo respeitar um pedestre, ele também não o faz.”*

*“Olha, eu não tenho a menor dúvida, que primeiro rever a legislação, a disciplina e mobilidade urbana e quando eu falo em ‘mobilidade urbana’ eu estou falando do pedestre, do condutor de veículo, seja de 4 rodas ou 2 duas rodas, atualizar essa legislação de uma maneira que possa entender essa realidade que vivemos hoje e em seguida divulgar, fazer ações, campanhas educativas e começar a cumprir, começar a exigir. Campanhas especialmente que falem do respeito as regras, o respeito ao ser humano, especialmente ao pedestre que está ali de maneira mais fragilizada na via, sempre no sentido de respeito e educação.”*

*“O que o país precisa é ter normas, é ter planos, é ter programas de ação e não só ter o programa, mas principalmente aplicar os programas, é isso que realmente precisamos. Nós precisamos de uma política nacional de trânsito que seja efetiva, que seja do domínio de todo sistema nacional de trânsito, nós precisamos de um programa de prevenção de acidentes, nós precisamos muito provavelmente mexer na estrutura nacional de trânsito que hoje está segmentado, mas que não está linkado da forma correta. Então o que nós precisamos simplesmente é disso, eu tenho certeza que seja o governo que for, mesmo o atual governo, se disser: “vamos organizar o trânsito brasileiro e colocar no comando do sistema nacional de trânsito uma pessoa que saiba exatamente gerenciar”. Não estou nem dizendo que precisa ser um gerente de trânsito, um que seja um bom gerente, eu tenho certeza que ele vai encontrar os caminhos de organizar isso aí. Então o que nós precisamos é o que está na bandeira do*

*Brasil, precisamos de lei e precisamos de progresso, o progresso você consegue através de um bom gerenciamento e lei é através de uma boa legislação de trânsito que preconize uma organização do trânsito, uma redução de acidentes e que se preconize um trânsito realmente humano e decente.”*

*“Rapaz, é educação. Na época em que você tirou sua habilitação você estudou legislação e lá estava tudo, que o maior tem que proteger o menor. Um bitrem tem que proteger o caminhão, o caminhão tem que proteger o ônibus, o ônibus tem que proteger uma caminhonete, aí vamos para o carro particular, do carro particular para a moto e da moto para o pedestre. Aliás, do ciclista para o pedestre. E sabemos que cada veículo desse, a bicicleta, a moto, o carro, a caminhonete, o caminhão, o ônibus, a carreta, quem está na frente, quem está conduzindo é uma pessoa, um condutor. E aí como é que a gente poderia resolver? Através da educação, não só educação técnica de condução, mas a educação humana também, que hoje ninguém se respeita.”*

*“Olha, primeiro que não existe esse conflito, existe falta de educação, pedestre não é multado porque entra na faixa sem sinalizar, só é muito o motociclista ou o motorista que não respeita a lei do pedestre na faixa, e o pedestre tem que ser notificado, a mesma coisa o cara que joga papel na rua, tinha que ser notificado mesmo. Mas, existe a lei, mas não existe um órgão fiscalizador. Então eu te falo de cadeira que não existe conflito entre pedestres e motociclistas ou condutores em geral, existe falta de educação. Tem que ser educado primeiro.”*

*“Primeiro uma grande campanha de conscientização campanha nacional de conscientização, segundo exigir que essas pessoas sejam mais capacitadas pra pilotar motocicletas são esses 2 fatores que faz... é obvio, que daí tende subir, mas partindo daí você consegue diminuir drasticamente pra menos o número de acidentes com motos.”*

*“É você ter uma formação do condutor que prepare estes condutores para o entendimento e que eles tenham a percepção do risco, e que eles todos saibam que estão sujeitos a um processo de fiscalização. Continuar dando atenção à questão da engenharia, tanto das vias, quanto dos veículos e motocicletas, para que eles tenham mecanismos que gerem segurança. Precisa haver uma questão de educação para o trânsito que não é apenas a educação na formação do condutor, é a educação que vem desde a escola, preparação do indivíduo para lidar com o trânsito, quer seja ele condutor ou não. E a fiscalização, estabelecimento de fiscalizações estruturadas, porque a fiscalização protege quem cumpre as regras, porque ela faz com que pessoas que deliberadamente estariam dispostas a não cumprir, cumpram porque sabem que estão sendo fiscalizadas.”*

*“Um dos pontos é deixar muito mais rigorosa a formação de motociclistas, e muito mais rigorosa a fiscalização do trafego de motos. Outro ponto, principalmente em relação ao pedestre, é melhorar a estrutura de deslocamento para pedestre, é uma forma de expor os pedestres menos a uma via que ele vai ter que compartilhar com os motociclistas, e, fundamentalmente, uma política de fiscalização e presença do estado muito importante na via pública, que é bastante carente.”*

*“Novamente eu insisto numa formação do motociclista, uma formação que não seja só formalidade, mas a responsabilidade.”*

*“Eu acho que o modelo de educação que a gente tem hoje, ele é um modelo falho, né? Então se você tem um pedestre, por exemplo que ele não é motorista, provavelmente ele nunca passou por nenhuma ação de educação no trânsito, na vida dele, né? A gente tem uma educação pro trânsito hoje muito voltada para o motorista que é quanto ele vai no CFC A que ele tem que tirar a carteira, CFC B que ele vai, enfim aprender a dirigir e tal, se é um pedestre que não dirige ele não vai ter educação nunca, né?”*

*“Uma coisa que eu acho que é importante além da educação tem a questão também da própria engenharia, né? Assim, a gente tá falando do critério da segurança, né? De educação, fiscalização e engenharia. Então, se a gente tem ambientes também que são propícios, que deem pistas interessantes para as pessoas de como elas devem se comportar, isso também facilita.”*

### Sugestões para um programa de prevenção de acidentes com motos

Os técnicos entrevistados foram solicitados a pensar em como deveria ser um programa de prevenção de acidentes de motos.

Uma série de sugestões apontam para três principais pilares: educação/conscientização, fiscalização e levantamento de dados sobre o problema. Importante destacar, também, que é considerada fundamental a existência de uma visão sistêmica do trânsito, a fim de que se estabeleça um programa que contemple todos os atores do trânsito (motoristas de carros, motos, veículos pesados e pedestres).

#### Educação e conscientização

Abordar a condição cidadã dos condutores de moto, especificamente, do efetivo reconhecimento destes como usuários do trânsito como os demais, além de uma conscientização da fragilidade que tem o modo de transporte do piloto motociclístico;

Conscientizar o motociclistas dos riscos que corre ao dirigir em velocidade e cometer infrações;

Educação - Melhorar a formação do futuro condutor de motos, preparando-o para seguir as regras de trânsito;

Formação voltada especificamente para condutores de motocicletas e não para motoristas de uma forma geral, para obtenção da CNH. O que se tem hoje é uma formação voltada para o condutor B, mesmo que se busque a habilitação A;

Ampliar a formação dos motociclistas, levando campanhas educativas para os ambientes de trabalho e para pessoas que guiam por lazer;

Focar no uso dos equipamentos de segurança não pela obrigatoriedade legal, mas por conscientização de zelo pela sua própria integridade física e segurança.

Técnica de feedback: mostrar diariamente o número de acidentes com motos (em determinada região do país, por exemplo), na grande mídia, exibindo estatísticas e trabalhando a questão da percepção do risco para que o motociclista tenha a real visão do que acontece e entenda ele é a principal vítima de sua infração.

## Fiscalização

Intensificar a fiscalização em relação ao cumprimento das normas de trânsito.

## Levantamento de dados

Pontuar as áreas de maior vulnerabilidade, identificando as maiores causas de acidentes e os principais problemas de cada região, intensificando as campanhas educativas, de fiscalização e ações de engenharia voltadas para esta temática.

Uma atualização da legislação de trânsito também é apontada como item necessário a um programa de prevenção de acidentes com motocicletas.

*“Temos os levantamentos de área, no caso do Distrito Federal nós temos pontuado as áreas de maior vulnerabilidade, dentro dessas áreas a gente tenta gerar as campanhas, tanto as campanhas educativas quanto as fiscalizações, essa abordagem a eles.”*

*“O nosso processo de obtenção, é um processo de obtenção onde o motociclista não é um condutor que também dirige moto, ele é o motociclista, porque a grande preparação hoje infelizmente no nosso país, mesmo aquele que vai tirar a carteira só A, ele faz o curso teórico todinho onde é direcionado para ele só orientações para condutor. Então eu acho que esse é um outro ponto que a gente tem que trabalhar muito. A partir do momento que você trabalha a conscientização do motociclista efetivamente, talvez a gente tivesse já uma mudança lá na frente, mas o processo de obtenção é do condutor, o motociclista é algo que é adicionado, mesmo que ele faça a opção de só tirar a categoria A, todo processo de formação vai ser direcionado para o condutor de veículo. Então talvez esse seja o nosso grande resgate, conseguir sensibilizar o motociclista desde o início do processo dele.”*

*“Primeiro temos que melhorar a formação desse futuro condutor do veículo de 2 rodas, depois nós temos que fazer atualização da legislação, nós temos que divulgar isso, nós temos que fazer campanhas educativas de conscientização e no terceiro momento fazer cumprir aquilo que foi operado, que foi adequado. Se nós fizermos esse conjunto que é primeiro a educação e informação, depois atualização da legislação e depois o cumprimento das normas, se nós fizermos esse conjunto de ações, seguramente a gente consegue melhorar esse cenário.”*

*“Não é possível estabelecer um programa especificamente pra motos sem contemplar os outros modais, certo? O que temos que entender é que tudo na vida tem que ser sistêmico. Então o que nós precisamos é de uma visão sistêmica no trânsito, onde a questão da moto seja vista como uma questão importante, mas como um elemento a mais, porque a moto interage com o pedestre, com o turista, com o motorista do ônibus, com o caminhão, enfim, ela interage com todos os demais segmentos da sociedade e ela por sua vez, depende de fiscalização, ela depende de sinalização, ela depende de uma estrutura, de uma infraestrutura viária que ajude*

também a se desenvolver, de forma que não é possível estabelecer apenas uma política para a moto, sem contemplar os outros modais também. Porque os outros modais não só afetam, como são afetados pelas motos também, então o que precisa ter é um programa que contemple o conjunto no trânsito, onde as motos sejam apenas um dos elementos mais importantes.”

“Bom, primeiro a gente teria que ter os dados desses acidentes para poder identificar a causa. O que derruba uma moto é o mau uso dos freios, por exemplo, mas o causador de o cara executar uma frenagem errada, tem a causa primária, tem a causa secundária e tem o problema de fato. Então eu acho que para a gente resolver essa questão dos acidentes volta novamente naquela questão das pessoas estarem preparadas para utilizar o veículo, a moto, saber utilizar o freio, saber utilizar o guidão, saber utilizar o câmbio, ter paciência e respeitar os seus limites e os limites do veículo que ninguém respeita, velocidade e tudo mais.”

“Tem que preparar esse cara para conduzir a moto de forma correta e respeitando as regras que são gerais, que é a regra de trânsito. Como a gente faz para poder diminuir a quantidade de acidentes? Educando o condutor. Punindo o condutor, punir o pessoal que passa da velocidade, mas aí a punição no nosso país não dá jeito.”

“Nosso presidente tirou os foto sensores das rodovias para o pessoal continuar infringindo a lei sem ser fiscalizado.”

“Deveria conscientizar o motociclista primeiro dos riscos que ele corre, se ele andar em alta velocidade, se ele cometer infrações de trânsito. Conscientizar também os veículos, carros, ônibus, caminhões, que pela lei de trânsito é assim, mas não tem essa consciência. Sempre o maior tem que respeitar o menor, o caminhão tem que respeitar o carro, o carro tem que respeitar a moto e a moto tem que respeitar o pedestre, não ao contrário, quanto maior tem que respeitar o menor.”

“Então primeiro ampliar essa formação do motociclista, levar essas ações para os locais onde eles estão. Por exemplo, a gente pode pensar em campanhas realizadas no ambiente de trabalho de motociclistas, motoboys, mototáxi, motociclistas desses que eles fazem uma diferença e desses que andam só a lazer. Muitas vezes eles andam de carro durante toda a semana e durante o final de semana ele vai andar de moto, então eu pensaria em campanhas educativas voltadas pra cada uma dessas clientelas.”

“Seria identificar qual que é o maior problema que está ocorrendo em cara região. Nosso país é muito grande então eu acho que seria identificar de maneira bem local, regional, e pensar em campanhas educativas, fiscalização, e ação de engenharia pra melhorar esse problema, o comportamento que está inadequado.”

“Este programa tem que focar na questão da percepção do risco, das ações que ferem os princípios de segurança viária. Deixar claro para o motociclista, que ele é a principal vítima da infração dele, e estabelecer meios para que isso fique muito claro, porque ele não tem a percepção do risco, a clareza disso.”

“Eu acho que deve abordar a condição cidadã destes condutores de moto especificamente, do efetivo reconhecimento dele como um usuário do trânsito como os demais, e uma

*conscientização da fragilidade q tem o modo de transporte que ele conduz.”*

*“Primeiro colocar a motocicleta como um veículo diferente de qualquer outro veículo. Então na base você tem que ter um curso específico somente para o motociclista.”*

## **Estratégias para envolver as montadoras de motos em programas de intervenção preventiva**

Os técnicos se dividem em duas linhas de pensamento sobre o envolvimento das montadoras de motocicletas em programas de prevenção a acidentes.

Para alguns, envolvê-las nesse tipo de programa é um desafio, sobretudo porque, como qualquer indústria, as montadoras estão prioritariamente focadas em lucratividade. Indo além, alguns entrevistados acreditam que as montadoras não têm interesse em colaborar espontaneamente e só fariam algo se houvesse benefícios ou contrapartidas fiscais.

Para outros, atualmente as montadoras já apoiam financeiramente campanhas educativas, se mostrando abertas a colaborar. Além disso, algumas montadoras já têm feito palestras nesse sentido ou aulas específicas sobre o modelo que o piloto está adquirindo.

De qualquer forma, alguns técnicos consideram que este é um problema mais amplo, um círculo vicioso no qual todos que deveriam se envolver deixam a desejar: montadoras, governo, órgãos fiscalizadores e condutores.

A seguir, sugestões dos técnicos participantes da pesquisa sobre como envolver as montadoras em programas de intervenção preventiva.

### **Treinamentos e cursos específicos**

Promover treinamentos para o uso do equipamento no momento de aquisição da motocicleta;

No processo de compra de uma moto, tornar obrigatório ao fabricante submeter o piloto a um teste extremamente rigoroso de condução;

Promover cursos práticos sobre o modelo específico que o piloto está adquirindo;

No momento que as montadoras explicam sobre o equipamento, fornecer também orientações de trânsito, de segurança e de percepção de riscos, tais como: como se posicionar na moto em uma curva, como conduzir a moto, etc.

Incentivar que as montadoras promovam cursos baseados em pilotagem segura para seus clientes. Sustentar a ideia que a motocicleta é uma solução ágil, econômica e facilitadora, mas que precisa ser utilizada com segurança por seus usuários

Instituir que campanhas publicitárias de motos façam alertas sobre riscos de acidentes (assim como as de medicamentos alertam sobre a necessidade de buscar orientação médica para uso do mesmo);

Constante investimento em tecnologias que pudessem oferecer mais segurança para pilotos;

Coparticipação na responsabilidade: convocar as montadoras a assumir responsabilidades e se engajar em um programa nacional de acidentes. Exemplo: para cada moto acidentada, divulgar o nome do fabricante e responsabilizá-lo financeiramente (pagando 10% do custo com os médicos, com o tratamentos, etc.)

*“Na compra da moto algumas montadoras já tem feito isso, é um trabalho bem interessante, que é a demonstração, onde a pessoa possa ter uma aula naquela moto, algumas montadoras estão fazendo isso de uma forma muito exemplar, abrindo espaço que antes da compra da moto ele possa utilizar a moto, que ele possa conhecer a moto, os mecanismos da moto, isso facilita muito. É o momento também que a montadora pode estar dando orientações de trânsito, de segurança e de percepção, até mesmo como se posicionar na moto em uma curva, que conduzir moto não é como estar conduzindo uma bicicleta, você vai ter todo o impacto de velocidade, de tamanho da moto, da cilindrada da moto, isso tudo difere muito. Então eu acho que a grande prática de algumas montadoras que já estão em atividade é justamente isso, poder proporcionar esses cursos dentro daquela moto que a pessoa está adquirindo, proporcionar esse momento antes que ele saia na moto dele, que ele tenha um curso prático em relação a utilização daquele equipamento. Isso facilita muito porque vai agregar ao processo de formação. E cobrança, a cobrança da loja que está vendendo, as montadoras fazerem essa cobrança com alertas, que pode estar no próprio manual, a importância de a pessoa se habilitar para conduzir aquele tipo de veículo.”*

*“Nós concedemos isso para os veículos de 4 rodas. Houve uma evolução da frota do veículo de 4 rodas no que diz respeito à segurança. Hoje temos air bag central, air bag lateral, temos mecanismos que os fabricantes começaram a incorporar, a embarcar nesses veículos e que hoje eles primam muito pela segurança do condutor. Para o veículo de 2 rodas nós ainda não vimos isso, nós víamos de maneira tímida do freio abs, o freio conjugado, mas nós precisávamos que os fabricantes se envolvesse em tecnologias que pudessem oferecer mais segurança para quem vai conduzir esse veículo.”*

*“É o bonde na verdade já foi perdido, que era quando surgiu a oportunidade de vender motos em dúzia ou em centenas ou em milhares ou até em milhões de exigir que essas montadoras oferecessem adestramento suficiente para os compradores, isso na oportunidade não foi feito de uma forma clara. Então o que precisa é tentar agora de novo, só que agora o problema... o leite já está derramado e obviamente que seria muito mais difícil, só que eu acho que dentro de um programa nacional de acidentes, chamando as montadoras para as responsabilidades, pra ajudar em um programa como esse. Eu não tenho dúvida que isso teria sucesso, mas é preciso de volta que tenha um plano e que seja um plano consistente, que seja um plano sistêmico, que seja um plano que dá pra ver quanto ele vai durar e quanto ele pode oferecer de resultado efetivo. Eu não tenho dúvida que disso praticamente ninguém ficaria de fora, nem as*

montadoras, nem a própria sociedade.”

“É cobrar a responsabilidade porque os fabricantes de motos, na minha opinião, eles são corresponsáveis, eles vendem o veículo para uma pessoa despreparada e não estão nem aí. Em contrapartida o órgão fiscalizador também não está nem aí, o governo não está nem aí e o condutor não está nem aí. É um círculo vicioso de não estou nem aí, eu compro porque eu quero e posso, eu faço o que eu quero, é meu, o fiscalizador fiscaliza porque quer, o governo eu faço se quiser e aí todo mundo acha que está tudo bem e continua. Então não existe responsabilidade por parte dos fabricantes, se o fabricante vendesse o veículo e obrigasse o condutor a passar em um teste extremamente rigoroso de condução, o que ele viesse a fazer depois não teria problema porque ele diz assim, não, eu preparei ele, ele saiu daqui apto.”

“Você já imaginou se para cada moto acidentada aparecesse o nome lá do fabricante e ele tivesse uma responsabilidade financeira em cima disso? Aí eu acho que forçaria a barra, não é? Tem que mexer no bolso. Se alguém se acidentou com a sua moto, você vai ter que pagar 10% do custo com os médicos, com o tratamento, o condutor também pagar. Mas o condutor deveria pagar porque você se colocou em risco porque quis. É também cobrar a responsabilidade do condutor porque depois que acontece o acidente a gente vai tratar da vítima, não é? E ninguém trata e cobra a responsabilidade dele.”

“O único jeito de fazer isso aí é você fazendo descontar no imposto de renda, qualquer campanha que se faça vai descontar no imposto de renda que são muitos impostos que eles pagam. Porque não tem interesse, isso aí não vai vender. Quando você fala em concessionária, você fala marca, bandeira de concessionária, Yamaha, Chrysler, BMW, enfim, os caras querem saber se você compra a moto deles.”

“Eles já fazem algumas ações algumas palestras, mas eu acredito que as montadoras estão totalmente abertas a colaborarem nesse sentido até porque elas são interessadas diretamente por isso. Acredito que isso teria que partir das políticas públicas, a partir daí sim inicia uma provocação da nossa própria entidade nas montadoras.”

“Exigir antes de a pessoa comprar a moto que ela passe por algum tipo de treinamento ou que ela dê treinamentos contínuos pra pessoa e em troca... ela dê alguma coisa em troca, alguma peça, alguma coisa adicional pra aquela pessoa, não sei, talvez estimular, né? Fazer mais o menos como a gente faz com venda de medicamento, em toda a ação publicitária, o empresário deve colocar lá que um médico deverá ser consultado. Que a gente faça isso, por exemplo, ao fazer campanhas de vendas que se fale também sobre a questão do risco de acidente.”

“Mostrar que a motocicleta não mata ninguém, o que mata é o indivíduo despreparado conduzindo a motocicleta. Este mata e morre. Porque a indústria motociclística tem uma aversão muito grande em fazer campanhas que mostrem o resultado final que é o cara morrendo em cima de uma moto. Então para envolver este tipo de indústria, você tem que levar este discurso, que a motocicleta não fere ninguém, a motocicleta é uma alternativa, é um transporte econômico, ágil, traz mobilidade, mas precisa ser usada com segurança para que ela não seja o agente do acidente. Elas apoiam campanhas educativas, elas apoiam efetivamente, financeiramente, em termos de divulgação, porque eles têm um interesse de divulgar a mensagem da segurança vinculada à motocicleta.”

*“Isso é um desafio grande mesmo. Como qualquer indústria, ela vai estar prioritariamente preocupada com seu lucro, não que seja algum pecado e não que alguma delas não possam estar envolvidas ou queiram fazer um trabalho preventivo, mas nem sempre isso é uma prioridade e talvez este envolvimento tenha que partir de uma demanda que você tenha do poder público, em incitá-los a fazer estes programas.”*

## Como incentivar o uso de equipamentos de proteção entre os motociclistas

Os técnicos foram indagados sobre como incentivar o uso de equipamentos de proteção entre os motociclistas. De forma bastante coerente com todo o pensamento revelado ao longo da pesquisa, os pilares para isto também se encontram baseados em fiscalização e educação/conscientização.

### Atualizar a legislação e fiscalizar

Atualizar a legislação: estabelecer leis exigindo o uso de todos os equipamentos de proteção necessários (capacete, bota, jaqueta com protetores, camisa protetora, protetor de joelho), e não apenas capacete;

Aumentar o rigor da fiscalização.

### Educar

Promover um melhor processo de educação do motociclista, através de uma formação mais rigorosa, voltada também para a sensibilização dos riscos;

Deixar claro para os motociclistas a razão pelas quais eles devem utilizar os equipamentos de segurança. O motociclista tem que ter a consciência ao que ele está exposto;

Iniciar desde a auto escola a cultura de utilização de todos os itens de segurança, como: capacete, luva, bota, jaquetas e protetores.

### Divulgação de campanhas educativas

Propagandas na mídia com campanhas institucionais sobre educação no trânsito;

Campanhas publicitárias para conscientizar sobre o uso dos equipamentos de segurança;

Filmes que mostrem as consequências da não utilização de equipamentos ou do seu uso indevido, a fim de motivarem os motociclistas a mudar seus hábitos;

Campanhas nacionais promovidas pelo Governo Federal, já que teriam maior abrangência e peso.

Um dos técnicos destaca também a necessidade de redução da carga tributária sobre os equipamentos de segurança - muito caros para a realidade brasileira, sobretudo os de qualidade - para facilitar e estimular sua aquisição.

*“Hoje dentro dos cursos nós temos trabalhado muito todas essas questões da segurança, nas nossas campanhas também, o que a gente precisa demonstrar e talvez seja essa grande percepção para os motociclistas. A situação de vulnerabilidade, hoje nós já temos filmes que demonstram toda a circulação, se o condutor está sem o calçado adequado, ele pode enganchar o chinelo ou o calçado na hora dos pedais, simplesmente de ele acionar um dos pedais, fora o risco eminente que é no caso de uma queda, para ele fazer a parada. Então a mesma coisa a gente fala do capacete, é mostrar, porque às vezes as pessoas não percebem o risco. Uma questão simples de uma viseira, se essa viseira está levantada ou se ele não está portanto essa viseira no capacete, um simples mosquito pode fazer um acidente gigantesco. Aí eu retorno a questão das campanhas, de dar essa ‘viralização’ dessas ações, demonstrações de filmes, são filmes curtos que passam, fazer essa motivação para os motociclistas assistirem, gerar momentos para que eles possam estar percebendo.”*

*“Você sabe que nós não temos determinado qual é o vestuário do condutor de motocicleta, nós só temos a necessidade do uso do capacete, quando na verdade nós deveríamos disciplinar, deveria ter luva, deveria ter bota, deveria ter protetores. A legislação, quando eu falei de atualizar a legislação, também vinha nesse sentido. No processo de formação de condutores na autoescola, a autoescola deverá disponibilizar ou o condutor terá que ter um capacete, um par de luvas, bota, uma jaqueta, que é um vestuário adequado pra você conduzir um veículo de 2 rodas. Se nós pudéssemos iniciar isso já nas autoescolas, você ia criar uma conduta nesse futuro condutor, que ele saberia que para a segurança dele ele deveria estar bem equipado, ele precisaria ter um vestuário adequado.”*

*“Através de campanhas de comunicação, através de campanha de publicidade, através de campanha de jornal, através de campanha pelos meios sociais, pela mídia social. Existem inúmeras maneiras de chegar ao motociclista, se o motociclista que a sociedade como um todo está precisando fazer isso e a sociedade como um todo exerce esse papel, o motociclista ele é uma parte da sociedade e também será atingido por essa mensagem e ele também pode fazer o seu papel, a questão é que alguém tem que fazer essas campanhas, esse programa de longo, esse alguém necessariamente deve ser o governo. Se o Governo Federal não fizer, vamos ter pouco, porque os Governos Estaduais de tempos em tempos fazem isso, só que fazem nos estados e muitas vezes de forma insuficiente.”*

*“Primeiro tem que ter uma portaria, uma resolução que a pessoa tem que ser tipo um Robocop mesmo, sabe? Usar uma jaqueta de couro ou uma jaqueta similar com protetores de cotovelo e ombro, um protetor de coluna. É tão importante quanto o capacete, basta você quebrar uma vértebra para ficar tetraplégico. Então a camisa com proteção lateral e joelho e uma bota, pronto. Mas, não temos resolução para isso, eu acho que deveria ter uma resolução primeiro e dar um prazo para a população dos usuários de moto se adequarem e passar a cobrar. Aí entra a questão da punição, não está com a jaqueta, compra, mete lá a caneta no cara. Porque é assim, a gente tem que dar a orientação, tem que dizer que equipamento tem que ser usado e depois tem que cobrar, isso aí também ninguém pode fazer de uma vez.”*

*“Isso aí é educação e fiscalização. Mas, primeiro tem que ter uma fiscalização em prol da educação, não é uma educação imposta porque senão ele vai tirar o seu dinheiro.”*

*“Campanha publicitaria, não tem outra forma, e exigência também. Exigem tanto de cinto de segurança das pessoas, no entanto muita pouca concentração para o capacete, se ele não estiver fechado, tem pouca serventia ou quase nenhuma, é a mesma coisa que andar sem. Então tinha que ter campanha publicitaria e também fiscalização.”*

*“É uma questão de feedback, pra que eles percebam que existe tudo aquilo, que as pessoas muitas vezes deixam de usar porque elas não percebem como algo importante. Por isso que eu falo que eu avisei que eu vejo uma preocupação da forma que e pudesse ser veiculado na mídia, com estímulo do governo.”*

*“Então é realmente mostrar para os motociclistas qual que é o efeito e qual que é o risco de ele não usar aquele equipamento. Claro que a pessoa sempre pode assumir o risco de não usar, mas dando esse feedback eu acho que fica mais claro para as pessoas o que acontece, e aí também é um outro cuidado que a gente tem que ter, que a própria legislação fala isso, então a gente evitar usar imagem muito agressivas, mas que de uma certa forma mostra pra pessoa tudo que pode acontecer.”*

*“Tem que ser através da percepção do risco, você tem que fazer o motociclista enxergar que ainda que seja mais agradável eu sair de moto levando um ventinho no rosto, infelizmente aquele meio de transporte não permite isso. Assim como algumas pessoas talvez preferissem sair nas ruas peladas em dia de calor. E por que estas pessoas não saem peladas nas ruas? Porque elas já interiorizaram, elas já foram educadas a viver em sociedade que diz que aquilo não é aceitável.”*

*“Ainda que se deva ter sempre o aspecto educativo da formação, sensibilização, é muito difícil que isso se dê sem uma fiscalização muito rigorosa.”*

*“Então faz o seguinte, é obrigado a usar jaqueta? Então vai lá e tira os impostos dessa jaqueta para baratear mais. Porque muitos não usam porque não têm dinheiro para comprar uma jaqueta que custa entre 300 Reais a 2.000 Reais. Então são coisas muito contraditórias que acontecem. Então o governo não pode falar que vai obrigar porque eles não querem também tirar os impostos em cima disso.”*

*“O motociclista tem que ter a consciência de que ele está exposto. Então não tem problema nenhum de você usar uma bota ou uma calça forte, uma jaqueta, que hoje em dia no mercado tem jaqueta para verão, jaqueta para inverno, jaqueta de tudo que for coisa e não tem problema também de usar uma luva porque quando você cai de moto, a primeira coisa que você vai colocar no chão é a mão, fora a cabeça, não é? Porque é a parte mais pesada do corpo, é a parte que mais mobiliza, que mais é problemática de um acidente.”*

## Sobre o estilo de pilotagem agressivo

Como estratégias para reduzir o estilo de pilotagem agressivo, os entrevistados destacaram os seguintes pontos:

### Fiscalizar

Fiscalizar e punir com maior rigor os infratores;

Exigir dos Detran um rigor maior no monitoramento dos CFC para que também sejam mais rigorosos na formação dos motociclistas;

Atualizar a legislação, determinando um prazo de conscientização para depois iniciar o processo de punição.

### Educar

Educar adequadamente o candidato a motociclista a ter um padrão de comportamento que esteja à altura do que a sociedade precisa;

Através de campanhas educativas de segurança viária, mostrando aos motociclistas o alto risco de descumprir as leis e guiar de maneira agressiva;

Investir na criança, no jovem, afim de criar nele uma cultura mais pacificadora, com comportamento mais adequado e mais harmonioso no trânsito.

### Outras

Avaliações periódicas de todos os motoristas, a fim de medir possíveis problemas psicológicos que possam ter surgido após retirada da CNH;

Buscar trabalhar uma concepção diferente junto às montadoras de motos: abordar a moto como um meio mais econômico de circulação, mas que não esteja associado exclusivamente à velocidade e à prática de irregularidades. Não se trata de ganhar tempo, porque o motociclista pode ganhar tempo e perder a vida.

Importa destacar que, segundo um dos técnicos entrevistados, a pilotagem agressiva é importante, a depender da necessidade do momento, para se fugir de situações perigosas, por exemplo. O que se precisa deixar claro é como e quando ela pode ser utilizada.

Outro entrevistado aponta que é necessário que se tenha espaços apropriados para pilotagem agressiva, sem incidir em risco aos demais atores do trânsito: um espaço separado, com condições apropriadas para pessoas que gostam de extravasar emoções e pilotar com velocidade.

*"A pessoa já compra a moto para poder ganhar tempo, quando você pensa em ganhar tempo é mais ou menos como se você tivesse em uma competição, você quer ganhar do outro, então a própria percepção de venda de moto já é isso. Acho que a gente teria que mudar as concepções*

das campanhas das próprias empresas de moto, tentar trabalhar uma concepção diferente, não é ganhar tempo, porque você pode ganhar tempo e perder a vida, o tempo que você ganhou você perdeu lá na frente, então talvez ter uma outra concepção do que é efetivamente a circulação de moto, você pode trabalhar a moto como um meio mais econômico de circulação, mas esse ganhar tempo que gera essa prática das irregularidades, de querer passar pelo outro, ganhando do outro, fica no trabalho implícito dentro da memória daquela pessoa que compra a moto: "Não, eu tenho que ganhar tempo, eu vou passar aqui, eu vou passar esses dois carros, eles não vão chegar primeiro não." Então é um paradigma que já está na cabeça de quem compra uma moto, e é isso que a gente vai ter que tentar trabalhar e resgatar, isso vai depender muito também das empresas, das propagandas de venda de veículo, principalmente os veículos de 2 rodas."

"Olha são duas ações estratégicas, a primeira ação é investir na criança, no jovem, para criar uma cultura nele mais pacificadora, com comportamento mais adequado, de um comportamento mais harmonioso no trânsito. Mas nós só vamos ter resultado daqui 10 anos, porque a criança hoje de 5 a 10 anos, ele vai se habilitar com 18, nós só vamos ter uma qualidade no trânsito daqui 10 anos. Agora se nós investirmos na estratégia imediata, é você atualizar a legislação, criar regras, criar um prazo de conscientização e depois cumprir, depois punir. Hoje para o condutor ser habilitado, é muito difícil você aplicar uma conscientização, só tem uma conscientização que sensibiliza ele, sabe qual é? O bolso. Se você criar regras duras, firmes e aí eu não falo para ser tendencioso, cria regras, faz uma campanha educativa, dá prazo para a implantação e aí começa a cumprir e começa a punir, aí nós conseguimos mexer no comportamento desse condutor já habilitado."

"Agora se você tenta educar o novo motociclista a se comportar de forma mais agressiva ou menos violenta e ele entra no mercado e passa a ver que todo mundo não faz o que ele aprendeu, o que ele vai fazer? Ele vai seguir todo mundo, ele vai seguir o curso de maneira de que forma a questão sistêmica aparece? Você precisa de campanhas de conscientização, você precisa de fiscalização, de monitoramento pelos órgãos que controlam, você precisa exigir do CFC um rigor maior na formação dos motociclistas, você precisa exigir dos Detran um rigor maior no monitoramento dos CFC e você tem que educar adequadamente o candidato a motociclista que vai ter um padrão de comportamento que seja a altura daquilo que a sociedade precisa."

"Ah, botar esse pessoal para serem agressivos em um local privado. Aqui em Fortaleza, hoje tem o passeio é do voo noturno, passeio noturno com motos de altas cilindradas, eles vão para um determinado ponto para andar a 300 quilômetros por hora. Todo dia tem a turminha que faz os roles como eles chamam aqui. Então o que deveria ser feito, qual seria uma estratégia? Ter uma parte punitiva, pegar esse pessoal, não deixar mais fazer porque de qualquer forma está na via pública, cabe aos órgãos responsáveis fazerem o trabalho deles de não deixar, mas aí entra a questão pessoal porque muitos são desembargadores, advogados, juízes que fazem parte desse clubinho e aí ninguém mexe. E pegar esse pessoal e falar, vão para dentro de um autódromo, eu te equivo aqui e você vai andar na sua moto, você tem que se desafiar. Agora, em local onde uma ambulância UTI, é assim, tem que ter provas feitas pelo próprio governo fazendo com que essas pessoas extravasem as emoções delas em um local seguro. Pronto, eu acho que deveria ser assim, essa seria uma estratégia, botar a pessoa para se desafiar."

*“Hoje em dia não tem como mudar esse tipo de pilotagem porque a pilotagem agressiva antigamente, era perigosa, não, hoje em dia você tem que aprender as duas pilotagens, a defensiva e a agressiva. Ou seja, eu tive uma pilotagem agressiva para fugir de um ataque negativo de uma pessoa, de um condutor. Entendeu? Não existe essa defensiva... Se o motociclista ficar andando em uma faixa na velocidade da via, você é o primeiro a buzinar para ele. Ele está pilotando defensivamente, está na velocidade da via, ocupando o espaço dele e você vai buzinar para ele porque ele está atrapalhando o trânsito. Entendeu? É cultural, esse negócio tem que sentar, chamar os caras, vamos debater isso aqui, vamos botar isso aqui no ar, vamos falar, vamos ver quem está certo e quem está errado porque aí sim você começa a corrigir as coisas.”*

*“Conscientização. Não tem outra forma, conscientizar as pessoas do risco de pilotar de forma errada relacionada ao trânsito.”*

*“Montar a estratégia é fazer com que os motociclistas tenham a percepção do risco. Se ele percebe o perigo que ele está se colocando ao descumprir as normas ao dirigir, ao conduzir de uma forma agressiva, ele para de agir daquele jeito. Através de campanhas educativas de segurança viária.”*

*“Além da campanha educativa a gente pensar em fazer essas avaliações psicológicas do motorista do condutor, periodicamente, não só uma vez, tá? E fiscalização. No caso da pessoa que é agressiva dependendo do nível de agressividade dela ela tem que deixar de dirigir mesmo, nem que seja momentaneamente.”*

*“Do ponto de vista da psicologia, é muito complicado porque assim a gente nunca faz avaliação psicológica, uma vez só na vida da pessoa e diz que ela está apita o resto da vida e pronta pra dirigir, né? Só no trânsito que acontece isso, a gente faz uma vez, tirando os motoristas profissionais, que a gente faz toda vez que ele vai renovar, mas os outros motoristas todos, eles só passam por essa avaliação uma vez na vida. A psicologia tem instrumentos pra avaliar essa agressividade, então dependendo do nível de agressividade só a fiscalização e a educação não surtir efeito, tem que ser medidas mais, fortes.”*

*“Olha, eu acho que se você está falando de estilo, quando a gente tá falando de estilo, a gente está falando de um habito aí que está inserido na vida da pessoa de alguma forma. Então ela tem o habito de dirigir de maneira agressiva, então pra gente quebrar habito é muito complicado. A gente precisa de tempo precisa de ações específicas pra trabalhar com isso, então, assim, eu realmente eu seria radical nesse sentido, mas realmente tirar o CNH e conjuntamente trabalhar com a questão da educação. E aí como eu falei, volto a falar, você precisa fiscalizar pra fazer isso, que se não você não consegue identificar quem são esses motoristas.”*

Os técnicos foram questionados se existem estudos para entendimento do problema da pilotagem agressiva, com o intuito de entender se baseiam-se em referenciais teóricos ou apenas utilizam a experiência prática.

Quase metade não conhece nenhum estudo teórico sobre o tema. O que sabe é o que é visto na prática.

Os demais técnicos participantes listam alguns estudos que conhecem ou já tiveram acesso:

A ONG Observatório produz os próprios estudos a partir de dados disponíveis no Denatran e Ministério da Infraestrutura e divulga através de relatórios de orientação para gestores públicos;

Estudos realizados na Espanha que têm sido referência em boas práticas, através de pesquisas para entendimento da questão do aumento das motos no país, seguidas de uma série de medidas relacionadas à educação, engenharia (em relação a como trabalhar vias específicas) e outras relacionadas ao aprimoramento da legislação;

Estudos realizados no exterior através de um questionário chamado DBQ - Driver Behavior Questionnaire - aplicado junto a motociclistas afim de identificar características de raiva e agressividade;

Levantamento estatístico de um médico de Fortaleza que acompanhou, por anos, o índice agravante de acidentes de moto;

Estatísticas que mostram o problema da acidentalidade;

TCC das universidades focadas nesta temática;

Estudos do pesquisador Eugênio Diniz na Fundacentro de Belo Horizonte, nos quais aborda o problema dos motociclistas;

Estudos da traumatologista Julia Guedes, do Hospital das Clínicas de São Paulo;

Estudos da Abraciclo;

Estatísticas do Detran do DF que se tornaram referência no trabalho educativo e de fiscalização

Vale ressaltar que, para alguns técnicos os estudos existentes vêm sobretudo da iniciativa privada, sendo bastante carentes na iniciativa pública.

*“Nós temos hoje alguns levantamentos que a gente acaba conseguindo entender um pouco do motociclista. Hoje nós temos uma estatística no DF, nós fazemos trabalhos e estudos teóricos, a cada ano a gente tem um estudo feito especificamente para o motociclista, a gente coloca desde a idade, essas referências, tem todo um trabalho. A nossa estatística tem essa preocupação de anualmente gerar um material específico para o motociclista, que vem fazendo toda nossa referência de trabalho educativo, de trabalho de fiscalização, com base nesses estudos teóricos. Então eles agregam os dados estatísticos, mas junto a isso algumas investigações pessoais, alguns relatórios e entrevistas, para gerar... não digo que é o ideal, mas a gente já tem algumas pesquisas palpáveis, dados que possibilitem a gente fazer um trabalho educativo até mais efetivo, até na escolha de vias e de aspecto da educação.”*

*“Olha, eu acho que tem várias instituições voltadas que estudam e ao próprio Hospital das*

Clínicas de São Paulo que fez campanha, fez estudos, eu acho que tem sim estudos nesse sentido. Lamentavelmente são empresas ou instituições ou departamento do governo que acaba tendo o resultado final, quando na verdade o que seria muito importante é aquele que disciplina, né? Que tem essa preocupação, mas que infelizmente não temos. Tinha uma médica que era especialista nisso, que é uma traumatologista Julia Guedes e ela que fez esse estudo, essa pesquisa. Eu acho que a Abraciclo também deve ter, deve ter algumas outras entidades que fazem isso. E eu não sei também se o Observatório de Segurança no Trânsito também faz.”

“Existem estudos, eu não diria que eles estão inundando as bancas, mas existem bastante trabalhos que são produzidos e que oferece o suficiente para saber o que precisamos fazer. Eu estou falando em estudos em português, em outras línguas você tem uma literatura massiva a disposição, mas mesmo no Brasil com o que nós temos produzido, poderíamos produzir muito mais em termos de resultados. Existem bastante estatísticas mostrando o problema da acidentalidade, existem estudos mesmo, trabalhos científicos que se você procurar no TCC das universidades, você vai achar bastante coisa. Tem um pesquisador da Fundacentro de Belo Horizonte o Eugênio Diniz e tem alguns trabalhos que eu diria que são de primeiro mundo na abordagem do problema dos motociclistas e de forma que eu diria que não é por falta de estudos. Se você for nas universidades, eu diria que o que falta de verdade é vontade de agir.”

“Eu desconheço, atualmente eu desconheço. Teve um médico, aí entra a questão das estatísticas, tem um médico aqui em Fortaleza que acompanhou por anos o índice agravante de acidentes de moto, mas nesse sentido não, foi só a questão estatística mesmo.”

“Não, eu acho que não. E esse debate que eu estou falando com você aqui a respeito de uma pilotagem agressiva é minha opinião sem estudo algum, é minha opinião porque quem é que anda dando aula, por exemplo, diuturnamente, sou eu. Então eu sei falar disso como a palma da minha mão. Então é relativo demais, por isso que eu estou falando isso que é com propriedade.”

“Desconheço, até acredito que possa ter mais eu desconheço.”

“Há alguns estudos lá fora, aqui no Brasil eu não conheço, não sei quem está pesquisando isso não, mas lá fora eu sei que tem. Sei que tem alguns estudos usando um questionário chamado DBQ que é o Driver Behavior Questionnaire aplicado para motociclista, eu não sei a referência de qual agora, mas eu já vi. É um questionário mais voltado pra psicologia, pra identificar característica de raiva e agressividade do motorista.”

“Existem na iniciativa privada. Na área pública, eu percebo claramente uma carência muito grande de estudos que fundamentem a questão da segurança. As ações acabam sendo mais tomadas na base do senso comum do que em virtude de pesquisas sérias conduzidas nesta área.”

“O que o Observatório faz é ele mesmo produzir os seus estudos. Nós pegamos os dados que estão disponíveis, nós realizamos os estudos e divulgamos. Agora, a gente percebe uma carência muito grande na república de promover estudos na hora de tomar as ações. Usamos os dados do Denatran, do Ministério da Infraestrutura, fazemos a análise deles, e a partir daí, nós produzimos relatórios de orientação aos gestores públicos, que são os agentes responsáveis pela segurança viária das cidades, dos estados.”

*“Na Espanha, eles fizeram as devidas pesquisas para entendimento da questão do aumento das motos que estava tendo naquele país, e seguiram com uma série de medidas relacionadas à parte de educação, muito da parte da engenharia em relação a como trabalhar vias específicas com caixas especiais para moto ou casas em que vias exclusivas foram desenhadas, e outras relacionadas a aprimoramento da legislação.”*

## Estratégias de como reduzir as pressões do trabalho sobre os motociclistas

Muitos dos técnicos entrevistados consideram que as pressões no trabalho exercidas sobre os motociclistas são uma realidade um tanto complexa de ser modificada, já que seria necessário mexer em aspectos muito diversos e profundos, tais como: legislação trabalhista, estrutura das empresas, estrutura do trânsito, dentre outros.

Algumas caminhos são apontados para essa questão:

### Educação / Conscientização

Formação mais rigorosa, voltada também para a sensibilização dos riscos;

Trabalho de conscientização do motociclista para que não se deixe abater por nervosismo, pressa ou preocupação enquanto está pilotando;

Trabalho de conscientização com a população sobre os riscos que envolvem a atividade de entrega, para que os clientes finais também mudem sua postura em relação aos atrasos e não pressionem tanto as empresas. Deve ser uma mudança cultural da sociedade como um todo;

### Mudanças nas formas de trabalho e Legislação trabalhista

Legislação trabalhista e fiscalização mais rigorosas, forçando as empresas a seguir as leis e pagar os encargos dos funcionários, saindo da informalidade e dando maior segurança a estes;

Estabelecer um piso salarial mais alto para os trabalhadores que utilizam motos;

Criar regras que limitem a carga horária das pessoas que trabalham guiando motos, assim como foi feita com os caminhoneiros.

Há quem também pontue medidas individuais que podem ser tomadas pelos motociclistas a partir da consciência de segurança, tais como: estimar e sair com tempo suficiente para chegar ao destino em segurança, escolher os melhores percursos, evitar os horários de rush, evitar áreas de trânsito mais perigosas, dentre outras.

Ainda que minoritariamente, importa destacar que para dois técnicos, as pressões do trabalho sobre os motociclistas não ocorrem. Um deles, inclusive, acredita que a cultura de pressão das empresas sobre eles ocorreu no passado, mas foi uma conduta extremamente criticada e que repercutiu na mídia e, por isso, não mais ocorre.

*“Então essa competição entre as empresas e as empresas de entrega, que são muitas organizações e até associações, acabam gerando essa situação de risco, então seria o repensar das empresas, o repensar das entregas, como hoje a gente tem essa questão da entrega rápida, a pessoa que pede quer uma agilidade, então também é uma questão da evolução social, que gera problemas que às vezes a gente não consegue perceber melhorias.”*

*“A gente tem feito aqui no DF um trabalho com as pessoas, com a comunidade em geral que usa esse tipo de serviço, até porque tem gente que a pizza passou 5 – 10 minutos não quer receber mais, manda levar de volta, então a gente tem feito até esse trabalho para mostrar para pessoas que são trabalhadores que estão fazendo aquela entrega e que passam por dificuldades, eles não vão se atrasar porque querem. Então essa vida nos grandes centros acaba gerando essa expectativa de rapidez, de excelência, não importando o que o outro tem que fazer para gerar aquilo, mas se ele se comprometeu naquela entrega, ele tem que fazer a entrega daquele jeito. Acho que essa situação vai ser uma situação meio irreversível do ponto de vista das cobranças sociais, a gente tem que buscar outros fatores para minimizar o impacto dessas cobranças.”*

*“Olha, na verdade, nós tivemos a informação de algumas redes de alimentação, que criava um mecanismo que senão entregasse determinado produto em determinados minutos, o mototaxista não recebia e isso era um estímulo ao acidente, porque se ele não fosse rápido, se ele não entregasse no tempo previsto, ele não iria receber. Então essa conduta foi uma conduta extremamente criticada, deu mídia, deu imprensa, então hoje eu acho que nós não temos mais essa cultura por parte das empresas. A de se entender que o mototaxista é uma atividade profissional legítima, regulamentada, mas que deve em primeiro lugar preservar a segurança desse condutor. Eu acho que hoje não mais, no início teve, mas eu acho que isso foi banido e não tem mais.”*

*“Para influenciar o índice de acidentes de motos por causa das questões de trabalho, você tinha que ter ações que influenciasse o trabalho, você tinha que fazer com que as empresas tivessem outros tipos de procedimentos que pudesse capacitar a atuação do motociclista, seja no trajeto casa e trabalho ou seja eventualmente na realização do próprio trabalho, do transporte através da motocicleta. Essa é uma pergunta muito complexa porque você precisaria mexer na legislação social, precisaria mexer na estrutura das empresas, precisaria mexer na estrutura do trânsito para poder chegar em um resultado melhor. Mas de verdade, você está falando da falta de cultura de segurança que existe, porque se você tivesse isso não precisaria estar discutindo essas coisas todas. De verdade, quando se tem uma pessoa, um funcionário de empresa consciente, ele vai sair de casa no tempo certo para chegar ao trabalho em segurança, ele vai escolher os melhores percursos para o trabalho, que garantam a segurança dele, ele vai evitar os horários de rush, ele vai evitar as áreas de trânsito mais perigosas, enfim, tem um monte de medidas individuais que serão determinadas pela consciência de segurança que ele pode ter.”*

*“Em São Paulo os motoboys andam a 110 quilômetros por hora no corredor. Mas, por que eles andam a 110 no corredor? Porque tem que produzir, se ele não produzir, ele não ganha dinheiro. Aí morre um e aparecem trinta. Então existe uma concorrência também muito grande e se tem concorrência, o preço diminui. Viu aí como é um círculo vicioso? A empresa vai se preocupar*

com o condutor ou vai se preocupar com a produção? Ela se preocupa com a produção. E graças a Deus tem empresas também que se preocupam com os colaboradores, mas não é tanto como deveria ser porque nem os órgãos se preocupam com essa fiscalização também, não tem um padrão mínimo ou uma condição mínima para esse pessoal estar trabalhando. E aí o motociclista diz, não, mas eu trabalho em uma empresa oito horas, mas vou entregar pizza até meia noite. Aí é o fator econômico, o cara não ganha um salário bastante para ele se manter e tem que correr atrás então ele acaba se sacrificando. Eu não sei, eu acho que não existe, seria talvez essa ideia de uma fiscalização e um padrão mínimo como deveria ser feito com os caminheiros, lembra? Ele tem que dirigir uma quantidade de horas, mas tem que parar durante tantas horas, aí o cara passa 24 horas dirigindo, habilitado e tudo, e aí não tem fiscalização.”

“Agora o que eu falo é que o que faz os caras correrem mais hoje em dia é por conta e risco deles, o motoboy corre porque ele quer entregar mais, não é porque o cara está cobrando isso dele. Não existe, não existe, não existe essa pressão do patrão com o funcionário. Tem que ter educação do trânsito ou fazer o piso dele ser maior, o piso maior e o teto também porque ele tem que ganhar mais, mas é relativo. Você já viu aquele negócio, quanto mais você ganha, mais você quer.”

“Na verdade eu volto a falar, sobre conscientização. Não adianta você ficar nervoso, montar em uma motocicleta e sair andando... vários acidentes de motocicleta hoje, são com pessoas que usam ela pra trabalhar, que é exatamente isso, a cabeça da pessoa, o pensamento está em outro lugar e acaba sofrendo um acidente, ou com pressa, ou nervoso ou preocupado, isso acaba consequentemente ocasionando um acidente.”

“Acho que realmente, assim, primeiro que muitos deles trabalham na informalidade, não tem cargos mais... cargos trabalhistas. Talvez forçar as empresas a fazerem isso, a seguirem as leis trabalhistas e pagar os encargos direitinho pra esses condutores. Essa é uma forma, porque eu vejo que muitos deles estão na informalidade, faz um bico em uma empresa, um bico na outra e aí não tem aquele compromisso, nem tem aquela segurança de que se algo acontecer ele está ali, respaldado pela legislação.”

“A outra é talvez de reduzir essa pressão, principalmente pra esses que trabalham com delivery, essa pressão de ter que entregar em tanto tempo. Além de ser um plano de segurança, isso gera uma serie de inflações, que a gente vê, as rotas que muitas vezes os motociclistas fazem para chegar mais rápido, muitas vezes avançam nos espaços dos pedestres, avança na calçada, por exemplo.”

“Acho que uma legislação - a questão da educação e sensibilização é sempre importante - mas há que ter uma legislação e uma fiscalização desta legislação trabalhista em relação à exploração da mão de obra, justamente de entregadores de alimentos, de motofretistas, motoboys, que têm uma demanda muito grande para fazer suas entregas no menor tempo possível, fazer o menor trajeto possível.”

## COMO SERÁ O FUTURO

Os técnicos foram indagados sobre quem deve tomar a frente no que diz respeito a iniciativas para busca de melhorias no trânsito de motos.

A maioria deles acredita que tais iniciativas devem partir primeiramente dos Governos - Federal, Estadual e Municipal -, o que não tem sido uma realidade, já que, segundo lamentam, o trânsito não tem sido uma prioridade para o Estado.

A seguir, pontos destacados pelos entrevistados, para atuação no problema:

Promover uma agência de trânsito fortalecida para lidar com este problema de uma forma autônoma e ponderada, que não é o que ocorre agora no Departamento Nacional de Trânsito;

Instituir políticas públicas para o trânsito, de modo geral, de modo a atacar os principais problemas do setor, envolvendo os vários atores do trânsito e criando ações conjuntas;

Incrementar o número de pesquisas e estudos sobre o trânsito, buscando entender as causas do fenômeno, a fim de se criar intervenções mais efetivas;

Possibilitar um trânsito seguro no sentido de melhorar a qualidade de vias e do transporte público, para reduzir o número de pessoas que buscam as motocicletas como alternativas de transporte;

Promover constantemente a educação para o trânsito, a fim de se criar uma nova cultura, um novo comportamento relacionado às motos.

Cabe pontuar que, além de vidas humanas, é preciso que o Estado se preocupe com os gastos com a saúde pública, com a previdência e com a redução de produtividade das pessoas, a partir de problemas ocasionados por acidentes no trânsito.

Minoritariamente, alguns técnicos acreditam que montadoras, a sociedade em geral e o próprio motociclistas devem tomar a frente sobre ações para melhorias no trânsito de motos no país.

As montadoras e concessionárias estão evoluindo, mas as questões comerciais ainda limitam suas ações. Como sugestão de ação, mais uma vez, tem-se a promoção de cursos e palestras para seus clientes.

A sociedade em geral, através de uma busca por mudanças de atitude dos cidadãos, buscando formar pessoas conscientes dos riscos e de suas obrigações no trânsito.

O próprio motociclista, sobretudo o profissional, deve se impor e mostrar que a sociedade não funciona perfeitamente sem ele e que representa um ponto importante para uma fluência no trânsito.

*“Acho que hoje nós temos que trabalhar muito com as empresas e fabricantes de motos, seriam grandes aliados se pudéssemos pensar juntos de que maneira a gente vai gerar essa*

segurança, porque a moto foi concebida para fazer uma circulação em via, então às vezes o que hoje as empresas geram de expectativa, das pessoas poderem andar em corredores, andarem nas calçadas, acaba sendo também muito divulgado. Acho que é um trabalho de governo e montadoras, porque hoje quem está perdendo são as duas áreas. Nós temos a questão dos acidentes, temos as vítimas fatais mais as sequelas, que geralmente são sequelas graves e provocada por um tipo de veículo, então eu acredito que isso para uma montadora não é interessante em função da venda e das marcas, e ao mesmo tempo os órgãos de controle e de trânsito tem essa grande preocupação, porque nós sabemos a vulnerabilidade de uma pessoa que está hoje sobre duas rodas.”

“Seria essa análise duplamente, de trabalhos pontuais com essas duas áreas, de governo e as montadoras, para que a gente pensasse no trânsito seguro no sentido de melhoria até da qualidade de vias, de um transporte público também melhor, para minimizar, e realmente só usaria a motocicleta aqueles que efetivamente vão trabalhar na moto como motofretistas e mototaxista. Se a gente pudesse minimizar hoje o número de pessoas que buscam a moto para terem esse acesso mais rápido ao local de trabalho e fazendo uma circulação mais rápida na via, porque para a gente circulação mais rápida na via é dispersão, é risco e é imprudência.”

“O Governo Federal tem um trabalho bem interessante das normativas, mas eu acredito que ele poderia estimular mais as práticas operacionais das normativas criadas, e analisar, porque se criam normas que são inaplicáveis, como o próprio processo de obtenção e algumas regras. Acho que deveria ter mais estudo por parte do governo federal para que a gente pudesse ter efetivamente políticas implantadas executáveis, porque infelizmente algumas situações a gente observa a grande dificuldade e vulnerabilidade de você fazer o controle.”

“Lamentavelmente nós vivemos em um país com regime democrático e que as movimentações nesse sentido ou o protagonismo dessas ações devem partir do governo, não adianta de maneira isolada o fabricante ou uma autoescola ou um instituto fazer uma ação, porque ela é uma ação muito pequena, muito pontual. O que nós precisamos é que os nossos governantes e aí eu volto a falar tanto no governo federal, estadual e municipal, eles deveriam desenvolver políticas públicas no trânsito de modo geral e atacar os principais problemas e os problemas emergentes é o veículo de duas rodas. Então precisaria buscar, criar uma nova cultura, um novo comportamento relacionado a esse veículo e aí fazer uma implantação. Então quando eu falo ‘lamentavelmente’ é porque nós vivemos de política e aí depende do político, mas infelizmente o trânsito não é uma prioridade da classe política no Brasil.”

“O governo de uma forma em geral, se o Governo Federal não fizer, o Governo Federal pode fazer dentro do seu estado, se o estado não fizer e o município tiver condições, o município pode fazer dentro do seu território, dependerá sempre da atitude do líder do governo, do governante que está no poder. Se ele tiver preocupação ele pode fazer um monte de coisas, esse negócio que depende só do Governo Federal também é um pouco de conversa fiada. O Governo Federal é que tem a responsabilidade do direito de ir e vir de cada cidadão em relação ao país como um todo, mas obviamente que isso poderia ser feito dentro dos estados ou dentro dos municípios. Os governos não fazem porque não tem essa preocupação com segurança, porque isso na cabeça deles não é uma coisa de maior prioridade, mais importante do que saúde, do que educação e aí por aí vai.”

*“É o poder público porque é quem está na frente, é quem está lá em cima. Porque se a gente for levar para os motociclistas aí nós temos uma diversidade muito maior. Se a gente for levar para os fabricantes, apesar de que os fabricantes estão evoluindo muito, entra a questão comercial, eles não vão soltar uma tecnologia enquanto eles não ganharem um dinheiro, você tira pelo ABS das motos, só a partir de 300 cilindradas tem ABS, ou seja, uma pequena minoria dos usuários, a grande maioria as motos continuam do mesmo jeito então se vire lá e freie do seu jeito. Então era para ser obrigatório, então eu acho que tem que vir de cima a baixo.”*

*“O governo na questão de educar, mas o governo para fazer isso ele tem que chamar as pessoas interessadas, as pessoas que têm interesse realmente na causa. As concessionárias têm que estar envolvidas daquela forma que eu te falei, eles têm que ter plano educativo... eu não digo assim para todo mundo, mas para todo mundo que compre moto com eles. Porque aí você começa devagarzinho a atingir toda a sociedade que tem moto. Chamar as concessionárias, vamos fazer um trabalho assim, o cara comprou a moto, ele é obrigado a assistir a aula. Aí independe se é Harley Davidson, se for Suzuki, se for Kawasaki, se for Honda, se for Yamaha, se for Ducati, ele tem que ser obrigado, identificar o cara e falar assim, olha, o cara fez o curso. E esse curso tem que ser um curso de excelência, um curso, uma palestra, mas tem que ser de excelência.”*

*“O governo, com certeza. A função dele entre inúmeras funções é a preocupação com o povo brasileiro e acidentes de trânsito mata, machuca, lesa, dá prejuízo financeiro, dá prejuízo moral, acaba com famílias, com pais de famílias, filhos, então o governo tem que ter essa consciência e engatar a primeira marcha nesse tipo.”*

*“Aí é governo mesmo, política pública. A gente tem que pensar em realmente ações conjuntas, vejo relações muitas vezes são muito isoladas. Aqueles órgãos que compõem o sistema nacional de trânsito, eu acho que realmente precisa ter uma política voltada pra isso, uma política organizada consolidada, envolvendo vários atores. Porque quando vem de uma política pública discutir fica mais fácil pra quem está embaixo conseguir atender aquilo que está sendo solicitado.”*

*“Fora isso, instituto de educação, que trabalha nessa área de educação pro trânsito em uma forma geral, ampliar o número de pesquisa na área que também é um problema. Então, realmente a gente fazendo mais pesquisa a gente consegue entender melhor esse fenômeno e endereçar intervenções que sejam mais efetivas. Então é trabalhar realmente a política pública do governo pra que os órgãos do sistema nacional de trânsito consigam efetivamente intervir de forma eficiente.”*

*“Isso deveria ser do Poder Executivo Federal, Estadual e Municipal. Porque a grande conta, a grande despesa, se ele não pensar no valor das vidas humanas, se o gestor público pensar apenas nas suas contas, ele deveria se preocupar muito com a questão da segurança viária, porque ela traz despesas, rombos enormes na área de saúde, na área de previdência, na área de pessoas produtivas que perdem a sua capacidade de gerar riquezas para uma cidade, para o estado, para o país.”*

*“Eu acredito que a mudança tem que partir da sociedade. Não adianta mais ficarmos aguardando que o estado cumpra com seu papel e ficamos perdendo vidas, enquanto o*

*estado não assume a sua responsabilidade. Se o indivíduo não estiver disposto a mudar, nada acontece. Então trabalhamos com este foco, de mudar a atitude das pessoas, dos cidadãos, sejam eles condutores ou não, e esta mudança de atitude, que ele perceba os riscos e mude a sua atitude em função disso.”*

*“Eu entendo que deva ter um órgão, uma agência de trânsito fortalecida para poder lidar com este problema de uma forma autônoma e ponderada, que não é o que ocorre agora no departamento nacional de trânsito brasileiro. Neste caso, sempre se recomenda que você tenha um órgão reitor, um órgão líder de trânsito que leve adiante estas políticas, mas não tem sido o que tem ocorrido no Brasil já há muito tempo.”*

*“O motociclista deve se impor, primeiro, o motociclista profissional deve se impor assim, olha, sem mim a sociedade não anda, primeiro ponto. Ele deve se colocar perante a sociedade que ele é um ponto importante para uma fluência no trânsito...”*

Então esse futuro, é exatamente isso, eu só importante para a sociedade, me protejam, me enxerguem por favor, eu sou importante para vocês.

#### Perspectivas a curto prazo (2 a 5 anos)

Se o cenário se mantiver como se encontra atualmente, os técnicos entrevistados enxergam perspectivas bastante negativas para os próximos 2 a 5 anos. Segundo afirmam, se nada for feito, a tendência é só aumentar os problemas originários dos acidentes de trânsito.

Primeiro, o crescimento do número de veículos e motos nas ruas continuará exponencial, gerando um trânsito cada vez mais caótico.

Diante disto, se nada for feito em relação à educação e conscientização dos condutores, continuará crescente o aumento do número de acidentes e vítimas e, conseqüentemente, graves impactos na qualidade de vida dessas vítimas e seus familiares. E mais famílias que perderão entes queridos.

Nesse sentido, há também o alto custo a ser pago pela sociedade, tanto emocional, quanto financeiro com gastos públicos (saúde, previdência e perda de mão de obra produtiva), que poderá culminar em um colapso no sistema de saúde pelo aumento da morbidade e mortalidade no trânsito.

Muitos técnicos pontuam mais uma vez as mudanças que têm sido propostas pelo poder executivo no governo federal, relacionadas ao afrouxamento das leis de trânsito e consideram que, desta forma, é bem provável que a situação piore em termos de mortalidade por acidentes de trânsito.

Por fim, é importante destacar que muitas atividades, atualmente, foram se modificando e estão utilizando profissionais que usam a motocicleta para trabalhar. É preciso que se abra um debate social nacional sobre a política das “entregas rápidas” e o alto custo social dessa “expectativa de pressa”.

*“Nós vamos ter um aumento do número de motocicletas, o aumento do número de motocicletas para uma via que já está congestionada mesmo com as motocicletas, então isso vai gerar um desgaste muito maior. Aí é uma política pública desde a entrega, da forma de entrega, da forma de trabalho, a gente tem que abrir um debate social mesmo: Você quer*

uma entrega rápida? Mas isso pode custar uma vida. Eu acho que esse tem que ser o grande debate nacional, porque senão nós vamos ter sim o número de óbitos só aumentando. Claro que em alguns estados, como eu falei, a gente tem conseguido reduzir, mas eu acredito que se simplesmente fechar os olhos e deixar correr em relação a esse incremento do uso de motocicletas. Talvez para as montadoras seja interessante as vendas, mas vai chegar um ponto que vai ser negativo para eles mesmo, porque eles vão estar vendendo motos que vão estar sendo danificadas constantemente, e qual o retorno social disso tudo, qual a percepção para um fabricante de que seu produto está tirando vidas? Então eu acho que essa tem que ser a grande referência para nós não vivermos um caos, um caos em relação ao desrespeito e o aumento da vulnerabilidade, no caso dos motociclistas.”

“O Brasil é o 4º no mundo em número de acidentes e mortalidade no trânsito, se nós continuarmos com essa política adotada do atual governo, no sentido de flexibilizar, diminuir custos para o cidadão, facilitar para o condutor e com essas medidas como: tirar os radares, aumentar a pontuação, aumentar prazo da renovação da habilitação, ou seja, tirando todas as exigências para ser um condutor, eu acho que nós podemos ir para o 1º lugar dessa triste lista.”

“Muito pior, porque se nós não fizermos nada, nada vai acontecer e a sociedade vai achar que trânsito é isso mesmo e dane-se quem quiser e salve-se quem puder. Agora esse trânsito só será melhor, na medida que nós adultos e responsáveis ou supostamente responsáveis, façamos alguma coisa, se nós não fizermos, é óbvio que o futuro deles vão estar ameaçado também.”

“Muito mais famílias sem entes queridos que faleceram, morreram por irresponsabilidade própria. Eu estou botando aqui porque a responsabilidade é do condutor. E vai indo, vai indo e piora mais ainda, eu só vejo um lado pior do que está, o sistema de saúde pior porque não vai poder pegar esse pessoal todo. Porque moto deu uma parada, não é? Porque com a história dos ciclomotores que todo mundo andava de moto sem capacete porque quem vendia as motos disse que não precisava, mesmo tendo a legislação que exigia o capacete e a habilitação, não é? E passava tudo por cima dos órgãos públicos, de todo mundo, ninguém fiscalizava e aí teve um boom de ciclomotores, teve um aumento absurdo de mortes e aí eles proibiram. Mas, aí continua tudo do mesmo jeito, o condutor tira a carteira do mesmo jeito, anda do jeito que quer e infelizmente o quadro é esse mesmo, não são boas as perspectivas não.”

“O que está vendo hoje em dia, do mesmo jeito em uma proporção maior, mais motociclistas nas ruas porque é um trabalho que o cara de moto está trabalhando ao invés de um carro que está entregando iFood. Antigamente era office-boy, era motoboy, começou ali e eu participei dessa geração quando começou. Então começou ali e aí veio o tempo em que um office-boy pode se transformar em um cara que entrega água, um cara que entrega peças, um cara que entrega várias coisas, sacou?”

“Só vai ter mortos, o trânsito vai aumentando o número de veículos vai aumentando e o número de ruas não aumenta vai ficar um trânsito que passa a ser cada vez mais caótico sentido a concentração, então naturalmente a consequência é o aumento do número de acidentes.”

“A gente vai ter cada vez... vai continuar ou aumentar provavelmente o número de mortos, porque é cada vez mais fácil comprar esse veículo sem educação sem uma política mais eficiente

de fiscalização, enfim, a tendência é piorar. Aumentar o número de acidentes e de vítimas, sem contar o impacto que tem no sistema de saúde. Qualidade de vida das pessoas, então, assim, a gente fala muito dos mortos, mas a gente muitas vezes esquece de falar dos feridos, dos que ficam com sequelas graves dos acidentes, o impacto que isso tem na qualidade de vida dessas pessoas que são acidentadas e de todas as famílias que também são impactadas. Com esses acidentes e o impacto no S.U.S também, assim, então a tendência então é aumentar.”

“Se nada for feito, nós vamos cada vez mais aumentar o número de mortos no trânsito, e hoje já são poucas as famílias que não têm um exemplo, pelo menos, de alguém que morreu ou que está sequelado até hoje em virtude do trânsito. Os custos disso são muito altos, tanto o lado emocional, este não tem como medir, mais o impacto financeiro na conta pública. Nós não podemos deixar que isso se torne o maior peso do viver em sociedade, que é ter que manter os sequelado do trânsito, quando a solução para isso é muito simples, ela passa pela mudança de atitude. E a mudança de atitude acontece quando cada um de nós tem a percepção do risco de agir fora das regras estabelecidas para a segurança.”

“Daqui um ou dois anos você está com as mudanças que têm sido propostas pela legislação nacional, é bem provável que a situação piore em termos da mortalidade por acidente de trânsito... [em cinco anos], um colapso do sistema de saúde em relação ao aumento que você vai ter da morbidade e da mortalidade no trânsito.”

“Se você está falando do cenário atualmente, a gente vai encontrar uma carnificina no trânsito. Olha o que é o cenário atual, o cenário atual é assim, o motorista tem que ter prazer em dirigir, então vamos tirar os radares, o motorista tem que ter prazer de dirigir, então vamos aumentar as velocidades. O problema sabe qual é? É que, o que é prazer em dirigir? O que se refere a prazer em direção? É correr? É ficar lá sempre diminuindo a velocidade quando vê um radar? O que é o prazer na direção?”.

## SUGESTÕES FORNECIDAS POR ALGUNS TÉCNICOS

Assim como ocorreu entre os motociclistas, ao final das entrevistas, era facultado aos técnicos a possibilidade de adicionarem alguma informação que não tivesse sido tratada durante a conversa. Como a conversa com este público foi mais densa e demorada, poucos externaram a vontade de incrementar com outras informações.

Nota-se que alguns pontos acrescentados neste momento já haviam sido tratados no decorrer das entrevistas, mas seguem aqui listados em quadros divididos por temáticas, para fins de registro das últimas considerações e demandas dos técnicos.

### **O DIÁLOGO É UM DOS CAMINHOS PARA SE CHEGAR À SOLUÇÃO DO PROBLEMA DO TRÂNSITO**

É importante escutar os motociclistas para entender suas motivações de comportamento.

É preciso promover um diálogo entre o Departamento de Trânsito, a polícia, o Corpo de Bombeiros, os instrutores de pilotagem, para pensar de forma convergente sobre o problema dos acidentes com motociclistas.

### **CRÍTICAS RELACIONADAS AO GOVERNO FEDERAL**

Havia alguma esperança que o governo resolveria certas questões, mas vem ocorrendo exatamente o contrário a partir de suas propostas para afrouxamento de leis de trânsito, tais como retirada de radares e desobrigação do uso das cadeirinha para crianças.

No Brasil, existe o simulador de direção que foi desenvolvido em um estudo da Universidade Federal de Santa Catarina. Recentemente, a mesma faculdade desenvolveu um estudo para viabilizar um simulador de motos. O governo acabou com o simulador de carros. É preciso dar apoio tecnológico na formação do condutor de moto.

## OUTRAS CONSIDERAÇÕES

A questão do trânsito é um problema também sistêmico, de grande profundidade, que se espera não que seja resolvido, mas que seja combatido com a devida eficácia.

O Brasil está longe de atingir as metas de redução do número de fatalidades estipuladas para 2020. A ONU e a Organização Mundial de Saúde estão fazendo uma extensão dessa década de 2020 para 2030, o que significará uma oportunidade a mais de tentar ajustar o trânsito para reduzir tais índices.

*“Temos no Brasil há 4 anos, a obrigatoriedade do simulador de direção, o simulador de direção foi desenvolvido em estudo da Universidade Federal de Santa Catarina, para ver a viabilidade desse equipamento na atuação e foi atestado que ele é muito importante. E na época eu participei desses estudos e nós falamos: “mas por que não começou pela motocicleta? Pelo veículo de duas rodas” e agora recentemente a faculdade desenvolveu um estudo para a viabilidade do simulador de moto e aí nós estávamos esperando uma resolução disso, quando agora o governo veio e acabou com o simulador de carros. Então aquilo que poderia vir para agregar, para melhorar, para trazer um apoio tecnológico na formação do condutor de moto, também foi tirado no cenário agora.”*

*“Acho que é interessante ouvi-los, ouvir os motociclistas. Fiquei com vontade de pesquisar isso. O quê que eles dizem? O quê que eles dizem por não usar o capacete, por não usar a viseira, e tal, talvez interessante ouvi-los também. O que eles acham que pode ser feito pra mudar o comportamento deles mesmos.”*

*“Juntar todo mundo e sentar, pessoa do Departamento de Trânsito, junta o pessoal da polícia, o pessoal do bombeiro, o pessoal dos cursos de moto. Não bota o pessoal da autoescola não porque vai ter confusão porque aquilo ali é ridículo o que eles ensinam lá.”*

*“Problema complicado, complexo, é um problema também sistêmico de grande profundidade e que eu espero que não seja resolvido, mas que seja atacado com a devida eficácia, devida eficiência em um prazo que não pudesse demorar muito. A gente tinha uma grande esperança que no governo isso iria acontecer, isso não só não está acontecendo, como está acontecendo o contrário, o governo está dizendo que quer acabar com a indústria da multa, com a questão dos radares, com problema de cadeirinha pra criança, enfim, uma série de coisas que só desajudam o trânsito. Então realmente eu torço para que apareça alguém iluminado que consiga fazer a cabeça do presidente da república ou que consiga fazer a cabeça do Ministro da infraestrutura e talvez leve ao presidente da república para mudar esse estado de coisas e o rumo das coisas. Minha esperança era de que realmente o país colocasse a cabeça no devido lugar e tomasse as providências que precisa.”*

*“No ano que vem nós estamos no final da década mundial de ações e segurança no trânsito, essa década começou em 2011 e o objetivo era que diminuísse o número de fatalidades pela metade, até 2020 e isso não vai acontecer, o Brasil está longe realmente do número que precisava atingir, agora ONU e a Organização Mundial de Saúde estão fazendo uma extensão dessa década de 2020 até 2030. De forma que nós temos uma outra oportunidade agora de tentar ajustar o trânsito que a sociedade precisa.”*

## 5.4 PONTOS DE CONVERGÊNCIA INCIDENTES ENTRE MOTOCICLISTAS E TÉCNICOS

### PRINCIPAIS PONTOS DE CONVERGÊNCIA INCIDENTES ENTRE MOTOCICLISTAS E TÉCNICOS

Nesta seção, apresentamos de forma sintética e sistematizada os principais pontos que foram convergentes na leitura das informações dos dois públicos pesquisados. Sendo assim, o objetivo maior, aqui, é criar um link entre as ideias levantadas – e não fornecer uma síntese das análises anteriores. A leitura das seções que tratam do que foi levantado junto a cada um dos públicos, assim, não pode ser substituída por esta, cujo objetivo é unicamente o de estabelecer paralelos entre as visões dos dois públicos.

Os principais pontos seguem listados a seguir:

#### Sobre o trânsito

Para os dois perfis envolvidos nesta pesquisa, fica clara a sensação de que o trânsito, a partir do crescimento exponencial do número de veículos e motos, vem se tornando cada vez mais complicado, caótico e com sérios problemas que precisam ser focados e resolvidos.

Entende-se como urgente a participação de todos os envolvidos (a exemplo da sociedade, governos, montadoras, empresas que trabalham com profissionais no trânsito, etc.) – mas vale dizer que, para os motociclistas, a responsabilidade pesa mais sobre o governo e os cidadãos.

As expectativas acerca do problema do trânsito não são positivas. Tem-se a sensação de que o modelo atual entrou em exaustão e de que a tendência é só piorar - a não ser que sejam feitos investimentos substanciais e, somados a estes, uma mudança radical de comportamento, em termos de cultura. Mas tudo isso só será possível se houver, também, um acompanhamento mais eficaz e próximo dos gestores, a partir de políticas públicas que foquem na educação, conscientização e fiscalização de todos os atores do trânsito.

Não há, no entanto, espaço para muito otimismo. Tanto motociclistas quanto técnicos se mostram descrentes quanto a uma atuação mais efetiva do Governo sobre a problemática do trânsito. Não percebem uma atitude de vontade maior para resolver os entraves e se sentem negligenciados enquanto cidadãos no que diz respeito a estes.

#### A relação dos motociclistas com os demais atores do trânsito

A temática dos conflitos surge nos discursos de ambos os públicos, que apontam para uma série de conflitos entre os motociclistas e os demais atores do trânsito.

Para ambos os públicos, fica claro que é preciso trabalhar melhor a relação entre motociclistas e pedestres, por exemplo, no que tange ao respeito às leis de trânsito (principalmente) e entre motociclistas e taxistas, por exemplo, no que tange ao respeito ao próximo.

Os relatos mostram, assim, que muitos desentendimentos são causados por falta de respeito ao outro e às regras, assim como pela falta de educação e alto nível de estresse que as pessoas estão vivendo - revelando-se a necessidade de campanhas de educação para orientá-los sobre seus direitos e deveres no trânsito.

Por outro lado, ressaltam que, para haver a redução dos conflitos envolvendo motos e os demais atores do trânsito, ações de educação e conscientização devem ser implementadas e intensificadas, mas também ações na infraestrutura de trânsito. Esta precisa oferecer clareza e segurança a todos e, para isso, deve intensificar a fiscalização e aprimorar a sinalização, deixando claras as 'regras' e zelando para que sejam cumpridas.

### A relação entre motociclistas e as empresas

A pesquisa buscou levantar também a relação dos motociclistas com as empresas, visando compreender o seu papel (ou a sua não interferência) sobre o aumento do volume de acidentes envolvendo pessoas que utilizam as motos profissionalmente para fazer entregas/ trabalhos externos. Para maioria dos dois públicos (tanto entre os técnicos quanto motociclistas), existe, sim, uma pressão das empresas para que aqueles que realizam este tipo de serviço corram cada vez mais.

No entanto, enquanto os motociclistas muitas vezes atenuam a responsabilidade das empresas sob o argumento do livre arbítrio, técnicos vão mais além e adotam uma postura mais crítica. Estes últimos, sugerem mudanças nas relações trabalhistas e maior fiscalização das empresas como estratégias de combate a esta pressão que elas exercem sobre os motociclistas.

Para ambos (motociclistas e técnicos), fica claro que: se por um lado é preciso tomar algumas atitudes em relação às empresas, por outro, faz-se necessário realizar um trabalho em conjunto com toda a sociedade para conscientização dos riscos que a pressa traz para o trânsito e para a vida dos profissionais ligados a esta atividade.

### O uso de equipamentos de segurança

Entendido pelos dois grupos de entrevistados como algo primordial na redução das consequências negativas de um acidente.

Se por um lado os motociclistas se mostram totalmente convencidos da importância do capacete para direção, por outro alguns ainda não são adeptos da utilização dos demais itens de segurança, como bota, luvas, calça e jaqueta. É imprescindível trabalhar estes aspectos na cultura dos motociclistas.

Para os técnicos, o incentivo ao uso dos equipamentos se sustenta em alguns pilares: fiscalização e educação/conscientização; já para os motociclistas, afora a questão da proteção, observa-se que a obrigatoriedade e consequentes sanções para o não uso do capacete motivam (e muito) o seu uso. Mais do que uma obrigação legal, o uso dos equipamentos de segurança precisa ser trabalhado com consciência: o motociclista precisa compreender definitivamente que utilizando estes equipamentos está zelando pela sua própria vida.

Neste sentido, as campanhas educativas são uma ferramenta importante neste processo. Elas devem ter uma abrangência nacional e serem convidativas. Seria positivo ter filmes mostrando as consequências da não utilização de equipamentos ou do seu uso indevido.

## Os pilares para um trânsito saudável

### Educação para o trânsito

Ambos os segmentos - motociclistas e técnicos - reconhecem que a educação é um dos principais alicerces para o bom andamento do trânsito. E ambos, ao longo de toda a pesquisa, lamentam a falta de educação generalizada que caracteriza as relações de trânsito no Brasil atualmente.

Os participantes se queixam da falta de educação nos mais variados vieses: motoristas que não respeitam pedestres; pedestres que não conhecem, nem respeitam as leis de trânsito; condutores de veículos maiores que não respeitam - e muito menos protegem, como preconizado - os menores; os próprios motociclistas que não respeitam as leis e os demais atores na vias.

Uma das principais bases para minimização dos problemas do trânsito consiste, assim, na construção de sociedade bem educada, consciente e preparada para enfrentar o trânsito. Neste sentido, surgem comparações (tanto pelos motociclistas, quanto pelos técnicos) à realidade na Europa.

A educação deve ser pensada de forma ampla, completa e constante. As pessoas precisam ser preparadas para viver em sociedade, o que passa pela consciência do seu papel no todo e, mais especificamente, no trânsito. Não se deve formar apenas condutores, mas sim cidadãos no trânsito, indivíduos que saibam se comportar em qualquer situação, seja enquanto pedestre, motorista, motociclista ou qualquer outra posição.

Os meios de comunicação de massa devem ser utilizados para que as ações educativas - que precisam ser fortemente incrementadas, sobretudo pelo Estado - atinjam a sociedade. Campanhas simples, diretas, que façam com que as pessoas se coloquem no lugar do outro, entendam que suas ações podem gerar reações e captem o risco que suas atitudes podem representar.

### Fiscalização do trânsito

A fiscalização surge como um aspecto extremamente importante para o processo de redução dos problemas no trânsito.

Ambos os perfis identificam muitas falhas na sua execução. Os técnicos são contundentes ao afirmar que a fiscalização precisa ser severamente intensificada, enquanto os motociclistas se mostram ressentidos pelo fato de que ela não os protege.

São enxergadas mais como punitivas e arrecadatórias do que orientativas. "Fábrica/indústria de multas" é um termo utilizado tanto entre motociclistas quanto entre técnicos.

O afrouxamento das leis de trânsito proposto pelo atual governo representa uma grande preocupação entre os técnicos, mas ainda não emerge no discurso dos motociclistas.

## Infraestrutura das vias

Aspecto mais citado entre os motociclistas do que entre os técnicos.

As condições das vias são responsáveis por muitos dos acidentes sofridos por motociclistas, já que a motocicleta é um veículo que perde a estabilidade com muita facilidade a partir de condições adversas encontradas nas pistas.

Os técnicos ressaltam também a importância de uma engenharia de trânsito que possibilite segurança a todos os atores do processo: motos, veículos, pedestres, etc. Para estes, uma engenharia de vias bem pensada e focada na segurança, a fiscalização e a educação formam os três pilares para o funcionamento correto da segurança viária. É preciso investir nos três e buscar o equilíbrio entre eles.

## 6. VISITAS TÉCNICAS

A acidentalidade de motos tem evoluído de forma contínua. Com a intensa urbanização havida no Brasil nos últimos trinta anos, houve um crescimento vertiginoso de viagens que o transporte público não conseguiu atender. Como consequência, cresceu a quantidade de transporte irregular de pessoas e mercadorias feita por veículos particulares, especialmente no meio urbano. As motocicletas foram os veículos mais utilizados para atender essa demanda, ganharam nomes próprios: motoboys e mototáxis.

Outro fator que teve papel importante no crescimento da frota de motocicletas foram os financiamentos de longo prazo para compra de veículos. Muitos jovens de baixa renda financiam suas motos de baixa cilindrada em prazos superiores a sessenta meses. Como é um de baixo consumo de combustível, ao final do mês ele termina gastando menos que em passagens de ônibus, mesmo considerando taxas, impostos, prestação e combustível.

O objetivo principal das visitas técnicas foi responder à seguinte questão: “Por que há tantos acidentes com motociclistas?” Para respondê-la ouvimos pessoas que têm responsabilidade e autoridade nessa área. Foram feitas cinco visitas técnicas para debater a questão:

Ministério da Infraestrutura – Denatran, Coordenação geral de Segurança viária, Daniel Mariz Tavares (Coordenador)

Ministério da Infraestrutura – Denatran, Coordenação geral de Educação, Francisco Brandão (Coordenador)

Associação Nacional dos Detrans – AND. Maria Cristina Alcântara Andrade, diretora de relações institucionais

Ministério da Saúde – Coordenação Geral de Agravos não Transmissíveis, Cheila Marina de Lima

Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal, Luiz Carlos Garcia Galvão (presidente)

Nessas visitas os dirigentes foram arguidos sobre o conhecimento do problema e as possíveis soluções. Foi unânime a constatação de que a situação é realmente grave, há muitíssimos motociclistas mortos e feridos no trânsito brasileiro. Porém, apesar de coincidências, “a culpa” pela grave situação é entendida de forma diferente pelos entrevistados.

## 6.1 VISITA TÉCNICA NO DENATRAN

No Departamento Nacional de Trânsito – Denatran - que é o órgão máximo executivo de trânsito no país, a percepção é que:

As vias do Brasil são hostis aos motociclistas. São mal sinalizadas, mal equipadas e muito arriscadas para o tráfego de motocicletas. Não são construídas “vias que perdoam” erros dos motociclistas;

O processo de habilitação é muito deficiente. Não há homogeneidade na formação ou nas provas para habilitação de motociclistas. Apesar da edição de algumas resoluções sobre o tema e de incentivo por parte do Denatran, o processo de habilitação fica por conta dos Detrans estaduais, que em geral não cumprem as regras estabelecidas;

Há um déficit de educação formal no país que se reflete no trânsito. O motociclista pouco liga para sua própria segurança, ou até mesmo desconhece os riscos que corre;

A intenção para os próximos tempos é que as Câmaras Temáticas, compostas por representantes da sociedade e que são órgãos de assessoramento do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), comessem a discutir melhorias no ambiente de circulação que possam beneficiar os motociclistas. A ideia é começar discutindo a colocação de defensas (“guard rail”), também conhecidas como barreiras de contenção;

Segundo os entrevistados, o Denatran deve começar brevemente campanhas de sensibilização e conscientização dos motociclistas. Não percepção do coordenador de educação do órgão, o trânsito não se resolve apenas com multas, mas principalmente com educação;

Como houve mudanças no governo central e nos governos estaduais, não se tem ainda uma “nova política” para o setor. O que se espera é que haja alguma continuidade, mas por enquanto quase nada está definido. Nos governos estaduais está ocorrendo o mesmo.

## 6.2 VISITA TÉCNICA NA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DETRANS

Outra visita técnica realizada foi à Associação Nacional dos Detrans, AND. Os membros titulares da AND são os diretores dos Departamentos Estaduais de Trânsito, Detrans. Como na última eleição para governador houve grandes mudanças, a consequência é que em 2019 houve substituição de 22 entre os 27 diretores. O cargo é político, a maioria dos diretores pouco conhece sobre os problemas do trânsito. Alguns Detrans têm uma estrutura que permite continuidade das ações, da administração e estabilidade de servidores. Outros, porém, sofrem descontinuidade com a mudança e ficam algum tempo quase paralisados. No primeiro ano de gestão os novos diretores começam a conhecer o órgão e seus servidores. Geralmente focam em questões internas e administrativas.

Em entrevista com a diretora de relações institucionais, que também faz as vezes de secretária executiva da instituição, ela informou que as ações dos Detrans têm sofrido muito com a descontinuidade de administração em períodos de mudanças de governos.

Mesmo contando com uma associação, os Detrans praticamente não trocam informações entre si: desconhecem programas de outros Detrans, não compartilham informações, não promovem intercâmbio entre seus técnicos.

O desafio redução de acidentes com motocicletas conta com pouquíssimos programas. No Maranhão há o “Programa Moto Legal”, cujo objetivo é acertar a situação de motocicletas em situação irregular. Como se sabe, especialmente em regiões mais pobres, grande parte dos motociclistas não pagam as taxas do veículo. O programa oferece descontos no licenciamento dos veículos, inclusive parcelando os débitos existentes. Em 2018 mais de 46 mil motociclistas obtiveram esse benefício. Evidentemente não existe uma relação direta entre o programa e uma redução de acidentes com motos, mas pelo menos o órgão de trânsito mantém algum contato com o usuário.

Em São Paulo e no Paraná os respectivos Detrans têm uma parceria com a Honda para treinamento de motociclistas e informações sobre recall. Essas ações, porém, beneficiam um número bastante limitado de pilotos e não têm um impacto relevante sobre a acidentalidade. Outro programa que tem cunho social, existente na cidade de Fortaleza (CE) e no estado do Espírito Santo tenta reduzir os custos da habilitação para os motociclistas. Como se sabe, muitos nem tentam tirar carteira porque não conseguiriam arcar com os custos inerentes à habilitação.

### 6.3 VISITA TÉCNICA NO MINISTÉRIO DA SAÚDE

No Ministério da Saúde a percepção é diferente. É a área da saúde que “paga grande parte da conta” dos acidentes de trânsito, começando pelo atendimento pré-hospitalar, transporte de urgência e emergência, o caro cuidado de politraumatizados, o tratamento, até a reabilitação.

Os motociclistas acidentados ocupam a maioria dos leitos dos hospitais de atendimento público nas médias e grandes cidades brasileiras. Este dado colocou o Ministério da Saúde em alerta desde 2006, quando passou a monitorar os acidentes de trânsito com atenção especial às motocicletas. O Ministério da Saúde, apesar de seu limitado papel nesse tema, tem tentado por meio de articulações com outros ministérios e instituições chamar a atenção para a gravidade do fenômeno, porém, devido em grande parte às mudanças políticas, pouco se tem conseguido. Dentro do próprio Ministério da Saúde houve mudanças substanciais e cada ministro ou secretário dá maior ou menor importância ao tema segundo sua percepção ou disposição. Não raro, são os acordos de natureza político-partidária que ocupam o primeiro plano, deslocando as questões relativas ao trânsito para um patamar quase insignificante. Eventualmente, em congressos ou reuniões há uma falsa preocupação dos dirigentes e até assinatura de cartas de intenção, logo esquecidas após a cerimônia.

Para mostrar que o tema não é parte importante da agenda, a entrevistada citou o Plano Plurianual PPA de 2016 a 2019 para reduzir morte e lesões no trânsito, que ficou no papel e não recebeu qualquer liberação de recursos.

As Secretarias Estaduais de Saúde, desde 2016 têm feito um advocacy para colocar o tema motociclismo na agenda nacional. Alguns secretários têm sido incisivos nas demandas por planos realmente eficazes para diminuir a acidentalidade. Há propostas e metas para 2019 a 2022 feitas pelo Conselho Nacional de Secretários Municipais de Saúde, já entregues ao Ministério da Saúde.

Segundo Cheila Marina, provavelmente o Ministério vai construir um plano de alcance nacional,

desde que essa pressão da base continue. Ela tem conversado muito com os secretários estaduais e municipais de saúde e afirma que essa pressão tende a subir, pois os prefeitos e secretários municipais de saúde estão mais próximos das comunidades e sentem mais de perto o problema. Cheila citou os financiamentos de longo prazo para comprar motos como um problema adicional. Nas pequenas cidades do interior do Brasil o transporte público é precário e a fiscalização praticamente inexistente. É o cenário perfeito para o crescimento do número de motocicletas e de motociclistas sem treinamento e inabilitados. E, infelizmente, de acidentes.

#### **6.4 VISITA TÉCNICA AO SIND. DOS MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS DO DF**

A entrevista com Luiz Carlos Garcia Galvão, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal, foi também esclarecedora. Segundo ele, os motociclistas no Brasil têm uma formação muito ruim, o teste para habilitação é caro e não mede a capacidade de pilotar de uma motocicleta. Em grandes cidades o noviço é completamente vulnerável no trânsito.

Luiz Carlos diz que os governos fazem muito pouco pela segurança do motociclista. Há leis, como a 12.009 de 29 de julho de 2009 que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros (mototaxista), entrega de mercadorias (motoboy), com o uso de motocicleta e dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias. Toda a legislação, porém, não é obedecida.

Segundo o entrevistado, mais de 60% dos trabalhadores que exercem atividades profissionais em motocicleta o fazem de forma irregular, são "piratas". Atualmente, com os aplicativos, não há qualquer controle. Muitos trabalhadores de aplicativos "emprestam" seu cadastro a outros, inclusive menores de idade. São mais vulneráveis porque não usam equipamentos de proteção. Nesses casos, não há formação, fiscalização ou qualquer registro trabalhista. Esses trabalhadores vivem em uma situação precária, sem direitos e sem proteção em caso de doença ou acidente.

#### **6.5 CONCLUSÕES**

É importante observar que todos os entes do Estado reconhecem a gravidade do problema, mas não têm soluções a propor. As ações são tímidas, pontuais, desconectadas umas das outras e, principalmente, insuficientes para uma "virada do jogo", isto é, ficam muito aquém das possíveis soluções que o desafio exige.

Quanto aos motociclistas, sentem-se abandonados em um mar de irregularidades, com uma legislação inadequada e sistematicamente desobedecida. Vítimas, assistem à tragédia sem ter muito o que fazer, explorados por patrões inescrupulosos em um sistema de trabalho remunera mal e que exige muito sacrifício.

## 7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O motociclismo no Brasil tem diversas dimensões. Se de um lado há o lazer, o prazer da pilotagem, do outro, a motocicleta é instrumento de trabalho duro, arriscado, com longas jornadas.

Para compreender bem o fenômeno nos seus variados gradientes, o trabalho começou com uma análise de dados secundários, avaliando a evolução da mortalidade entre os motociclistas, que passam de 2.465 mortes em 2000, para mais de doze mil mortos em 2017. Parte do aumento de mortes pode ser explicado pelo crescimento da frota de motocicletas e motonetas, que em 2000 representavam 13% e em 2018 atingiram 27 milhões, representando 27% do total de veículos.

A mortalidade e o número de motociclistas feridos no trânsito pode ser explicado apenas parcialmente pelo crescimento da frota de motocicletas. Também o processo de habilitação – formação teórica, formação prática, avaliação das habilidades para pilotar – é incompleto, ruim, falho, insuficiente. Isso foi dito por motociclistas, técnicos de trânsito e reconhecido pelos órgãos governamentais.

O perfil típico dos motociclistas entrevistados na pesquisa quantitativa da cidade de São Paulo são jovens (52% tem menos de 35 anos), do sexo masculino (95%), com escolaridade relativamente baixa (6% tem apenas o ensino fundamental incompleto, 11% tem o ensino fundamental completo, 30% não chegou a completar o ensino médio). Sete em cada dez tem filhos e 55% são casados.

Mais da metade (54,2%) declarou ter pilotado antes de completar 18 anos. Como se sabe, essa é a idade mínima para obter Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Igualmente impressiona o fato de quase sete em cada dez (68,3%) terem pilotado antes de obter a CNH. Uma possível explicação para esse fato é que no Brasil o custo da habilitação é muito elevado, particularmente para a população mais pobre. Metade desses motociclistas têm motos com mais de sete anos de uso e de baixa cilindrada.

O estilo de pilotagem chama atenção: 88,1% já foi multado pelo menos uma vez, a maioria por excesso de velocidade. Metade pilota por longos períodos, superiores a cinco horas por dia. Essa talvez seja uma possível explicação para as quedas e acidentes, que são frequentes e repetitivos.

Com quarenta motociclistas foi feita entrevistas em profundidade (EP) que trouxeram informações relevantes. Todos os entrevistados tiveram pelo menos um acidente. As principais informações relatadas e considerações estão a seguir.

O trânsito está presente no imaginário do motociclista de forma eminentemente negativa. Ideias de “caos”, “engarramento”, “estresse” e “perigo” surgem de forma recorrente. Face a esse “caos”

percebido, não surpreende a forte correlação do trânsito a “estresse” e as menções a “conflitos” e “brigas”. Vale citar que surgem também referências a multas e à ação da “PM de trânsito” – esta última, como sendo “o terror de São Paulo”.

A falta de educação aparece sob algumas vertentes: despreparo dos motoristas de carros, motos e caminhões para conduzirem os veículos. A falta de gentileza na relação com os outros condutores e pedestres (principalmente com o nível de estresse atual no trânsito); falta de respeito ao próximo (sendo citadas várias situações de brigas no trânsito); e falta de respeito às leis de trânsito. Neste sentido, são citados com veemência o desrespeito aos semáforos (tanto pelos condutores quanto pelos pedestres), às placas de sinalização, às faixas de segurança, por exemplo. Segundo motociclistas, o uso do celular pelos condutores de carros enquanto dirigem tem se tornado um dos maiores perigos do trânsito, ocasionando fechadas, freios súbitos e outras situações que ameaçam motociclistas e pedestres.

A insegurança pública surge, também, como atrelada ao excesso de velocidade. Uma necessidade de pilotagem mais agressiva para fugir de assaltos é apontada por motociclistas que, segundo relatos coletados ao longo das entrevistas, sentem-se bastante ameaçados devido ao alto índice de roubos de motos em São Paulo.

As condições das pistas são muito criticadas pelos participantes desta pesquisa. Qualificadas como “ruins”, “péssimas” ou “precárias” pela maior parte dos motociclistas. Os motociclistas observam que nas áreas “nobres” da capital, no centro e nas rodovias as condições das pistas são bem diferentes que as dos bairros mais afastados ou das periferias, consideradas bastante ruins.

Outro problema citado é o fato de haver “bocas de lobo” abertas no meio da via, o que constitui um grande risco para os motociclistas.

Chama a atenção a atribuição de malícia à sinalização por parte dos motociclistas. Estes revelam, ao longo das entrevistas, acreditar que a inserção ou a ausência de determinadas placas é feita de forma a induzir os condutores ao erro. Neste sentido, alguns mencionam, por exemplo, placas escondidas atrás de árvores ou sem manutenção.

“É só multar, o cara não quer saber se você está andando com segurança, não.” Sob fortes críticas e indignação, a percepção sobre a fiscalização é de uma não educativa, mas sim punitiva e arrecadatória. Alguns motociclistas se referem à existência de uma “indústria da multa”, face à qual se sentem injustiçados

Ressaltam também que o custo para liberação das motos é alto e “mesmo sem culpa” eles precisam arcar - o que prejudica ainda mais os motociclistas, principalmente os que a utilizam como ferramenta de trabalho. São frequentes as queixas quanto a essa “indústria de multas”, cujo objetivo, ao invés de educar, seria o de “arrecadar”. Revelam-se, assim, sensações de ‘injustiça’ face a algumas multas, que são percebidas como “emboscadas”.

## VISÃO DOS MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS (40 Entrevistas em Profundidade)

“Sim, porque quanto mais trabalha, mais ganha... eles acabam te pressionando a correr”. Essa frase expressa como a maioria dos entrevistados considera a pressão e a velocidade são praticamente inerentes à atividade dos motoboys e entregadores, em geral. O argumento maior é o de que, quando se é remunerado por produtividade, quanto maior o número de entregas realizadas, maior é a renda e, para isso, é preciso maior velocidade nos deslocamentos. Um dos participantes afirma que a pressão é tão intensa que alguns motociclistas acabam por utilizar drogas para ficarem mais “espertos” nos deslocamentos. Quase todos foram multados, mas muitos relatam que, atualmente, isto não acontece com tanta frequência, como quando começaram a pilotar.

“É sim, quase todo dia a gente toma fechada de outros veículos, mas não chega a cair.” As situações de “quase acidente” parecem fazer parte do cotidiano dos motociclistas tendo sido apontadas como muito frequentes pela expressa maioria dos entrevistados. Neste contexto, não surpreende que muitos motociclistas tenham revelado que já sofreram vários acidentes ao pilotarem suas motos.

Para esses motociclistas, os principais conselhos para evitar quedas e acidentes são:

Não correr muito, andar mais devagar, com velocidade conforme a via (citado por quantidade expressiva de entrevistados). A economia de tempo gerada por uma velocidade maior é mínima em relação às consequências que pode trazer para a vida do motociclista.

Prestar mais atenção ao transitar (citado por quantidade expressiva de entrevistados). Atenção às próprias atitudes e às dos demais que transitam.

Ter calma e paciência, não se deixando contaminar pelos apressados - dar passagem a estes, sempre que possível.

Adotar uma atitude de maior prudência, consciência e cautela, de forma geral - com os pedestres, com outros veículos e consigo mesmo. Valorizar a vida do outro e a própria vida. Pensar também na família.

A moto é um veículo rápido e ágil, mas não admite erros – qualquer falha, pode ser fatal. Andar de moto os deixa numa situação frágil – uma peça da moto pode ser trocada, mas “a parte do corpo, não tem como”.

Evitar andar “costurando” no trânsito.

Adotar uma pilotagem defensiva, olhando com atenção sempre muito à frente, mantendo distância de segurança dos demais veículos dirigindo “por si e pelos outros”. Antecipar algumas situações, como um pedestre passar na frente da moto, um carro pode cruzar na sua frente quando o sinal está verde para você ou dar uma fechada ao mudar de faixa sem dar a seta.

Respeitar as leis de trânsito e ter atenção à sinalização.

Adotar uma atitude amistosa no trânsito e de respeito aos demais, de companheirismo com

os outros motoristas e pedestres. Buscar a paz no trânsito, evitando embates e situações de competição e estresse. Pedir desculpas se errar e evitar discutir - muitas mortes são causadas por discussões por motivos banais.

Outros conselhos, mencionados por motociclistas isolados, consistem em:

Verificar a existência de buracos na via.

Ter sempre a manutenção da moto em dia.

Realizar manutenções constantes na moto (de farol, pneu, etc.).

Utilizar sempre os equipamentos de segurança.

Utilizar sempre o capacete.

Não usar drogas (há muitos motociclistas mais novos utilizando).

Realizar os cursos de direção defensiva e profissionalizantes.

Não dar tanta importância ao dinheiro, o que realmente tem valor é a vida.

Não usar a moto para trabalho (se puder escolher outro ramo de trabalho e usar a moto só para passear).

*“O que a gente pode fazer para melhorar o nosso país é começar a ensinar na escola já as leis de trânsito.”*

### **SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO E PARA A SEGURANÇA**

É necessário educar os condutores de todos os tipos de veículo para sinalizarem quando forem trocar de faixa ou fazerem qualquer manobra no trânsito.

Condutores deveriam voltar para a sala de aula para aprenderem a respeitar os outros no trânsito; deveria ter uma reciclagem de 10 em 10 anos e um teste para ver se a pessoa tem condições de dirigir.

Regras em relação ao corredor não são claras. Na Castelo Branco, os letreiros luminosos dizem que as motos podem trafegar no corredor quando o trânsito está intenso, mas os motoristas parecem não entender a mensagem, então fecham as motos.

O Governo precisa investir muito em educação no trânsito.

O empenho que o policial tem para multar, deveria ter para acabar o desmanche de motos. Hoje, o risco de ser roubado é tão alto que ele não compra moto maior ou de maior cilindrada com receio de ser roubado.

### **SUGESTÕES DOS MOTOCICLISTAS PARA SEGUROS (OBRIGATÓRIO OU PARTICULAR)**

Deve-se reavaliar a política de estabelecimento do valor do seguro das motos: não se deveria avaliar apenas a moto, mas o perfil dos motociclistas, incluindo perguntas no perfil que pudessem identificar melhor o usuário. Isso não é feito e muitas pessoas deixam de ter o seguro por não terem condições de pagar, reagindo em assaltos e podendo vir a perder a vida por conta disso.

O seguro obrigatório deveria prever um valor para o período que estiver “encostado”, já que o motociclista paga um seguro obrigatório caro e o governo só cobre os medicamentos quando ele é acidentado. É preciso muito mais. Como vai se sustentar se não tiver condições de trabalhar?

## VISÃO DOS TÉCNICOS (10 Entrevistas em Profundidade)

A formação do condutor é frágil e insuficiente. Mesmo sendo previsto pela lei que, para a concessão da carteira de motociclista, os exames sejam feitos em vias públicas, na prática a habilitação para motos, todos os Detrans o fazem em ambientes controlados e/ou isolados. Isto é considerado um grande erro, na medida em que habilita condutores despreparados para em situações reais.

O problema dos acidentes com motos também está fortemente ligado ao comportamento do motociclista brasileiro que é negligente e imprudente – algo que também perpassa pela questão da educação de base.

Outro fato preocupante é o quanto a saúde pública está sendo afetada por esse alto índice de acidentes. O alto custo com o Sistema Único de Saúde (SUS), com aposentadorias por invalidez no INSS, por exemplo, vem sobrecarregando ainda mais os cofres públicos.

O fator humano figura como uma das principais razões para o contínuo aumento dos acidentes com motocicletas, por diferentes vertentes:

### Motociclista

A falta de habilidade de muitos condutores;

A pouca consciência do condutor brasileiro sobre direção defensiva, segurança no trânsito e cidadania;

O desrespeito dos pilotos às leis de trânsito.

### Estado

Os processos falhos de formação dos condutores no Brasil, que são extremamente deficientes e entregam à sociedade pilotos despreparados;

A falta de rumo do país em relação às políticas públicas de segurança viária. Faltam ações do Governo nesse sentido;

O caráter falho nos processos de fiscalização e conseqüente impunidade aos infratores;

A falta de um plano de redução de acidentes no trânsito brasileiro.

Para a maioria dos técnicos participantes da pesquisa, não existem políticas públicas sobre motociclismo no Brasil. E, se existem, não são difundidas, não são postas efetivamente em prática pelo poder público ou são extremamente falhas, mostrando o quanto ainda se ignora a gravidade do problema no país. A impressão é de que o Brasil está perdido em relação às políticas públicas de segurança viária.

O Denatran, por exemplo, desenvolveu um programa nacional de redução de acidentes, mas que só existe “na gaveta”, e não se percebe sua aplicação, não se enxerga uma mobilização no país para isso e, principalmente, não se verifica o Sistema Nacional de Trânsito efetivamente obedecendo, aplicando e seguindo esses objetivos.

As ações são pontuais em julho, que é o mês do motociclista; em setembro que é a Semana Nacional do Trânsito, em maio, o Maio Amarelo. Porém todas são ações para “aparecer” e não para educar. Falta uma política pública mensal, diária, constante, que coloque pessoas certificadas e homologadas para ensinar especificamente as técnicas de pilotagem de um veículo tão especial como é a motocicleta.

Políticas privadas, a exemplo da Honda, que possui dois centros de treinamento no Brasil que são eficazes, mas com intuito meramente comercial.

Ainda sobre as pessoas que se encontram à frente da questão do trânsito, a impressão de alguns técnicos é que no Brasil “quem manda não entende e quem entende não manda”, ou seja, o corpo técnico acaba sendo desautorizado pelos superiores (o que claramente se percebe com as últimas decisões no sentido de acabar com os radares e diminuir a punição para caso de quem não usa a cadeirinha de criança de colo adequada total, por exemplo).

O processo de formação do condutor brasileiro foi largamente criticado pela expressa maioria dos técnicos entrevistados ao longo de toda a pesquisa. Para eles, trata-se de um processo extremamente precário, falho e pouco exigente. Muitos relatam com perplexidade o quão fácil é este processo para obtenção de uma CNH.

Além disso, o Brasil é um país muito amplo e diverso, portanto o volume e qualidade da fiscalização depende da região. Percebe-se, inclusive, diferenças dentro dos próprios centros urbanos: regiões periféricas e favelas, por exemplo, não se tem uma presença tão forte do estado quanto se tem nas regiões mais centrais.

O governo tem tido políticas públicas algumas vezes contrárias à fiscalização. Propõe inclusive reduzir a fiscalização eletrônica das rodovias federais alegando que se trata de “fábrica de multas”. Essa fiscalização fragilizada preocupa os técnicos entrevistados, até porque a fiscalização, juntamente com a educação de trânsito e a engenharia das vias formam os três pilares para o funcionamento correto da segurança viária. É preciso investir nos três e buscar o equilíbrio entre eles.

Os técnicos foram indagados se consideram que a moto substitui o transporte público. A expressa maioria destaca que não deveria, mas acaba ocorrendo, por uma série de motivos, listados a seguir:

Como as cidades do Brasil não dispõem de um transporte público eficiente e de qualidade, pra muita gente acaba substituindo ou se tornando mais uma opção. Se o transporte público fosse bom e barato, o trânsito não só de motociclistas, mas de maneira geral, seria muito melhor e muitos estariam andando de transporte público e deixariam seus veículos particulares para ocasiões específicas. Nesse sentido, o ideal seria perseguir sempre políticas que promovessem o transporte coletivo, para estimular que as pessoas deixem seus veículos e migrem para o transporte público.

É uma questão associada principalmente à mobilidade. A moto surge como alternativa não só para os que não tem condições econômicas para adquirir um veículo, mas também como alternativa de transporte mais ágil e eficaz no trânsito.

Um exemplo interessante desse fato é que, em Brasília, há casos de donas de casa comprando motos para suas empregadas, porque na relação custo benefício, acaba saindo mais barato pagar pela prestação de uma moto usada (que será quitada e cessará o desembolso), possibilita um transporte

porta à porta, substitui o custo com a passagem de ônibus e não deixa o usuário à mercê de greves ou de outros problemas. Mas, obviamente que expõe muito mais essas pessoas a acidentes, até pela má formação de boa parte destes usuários.

A quase totalidade dos técnicos entrevistados considera que faltam campanhas de conscientização sobre acidentes motociclísticos. Elas são consideradas insuficientes pelo volume, pela qualidade e pela uniformidade da mensagem que deveria produzir. Os técnicos participantes da pesquisa não percebem a existência de uma coordenação entre governos para segurança viária. Segundo afirmam, nem em nível municipal, estadual ou federal. Inexiste uma coordenação efetiva para um programa de redução de acidentes de trânsito, nem uma preocupação específica com os motociclistas.

Outro aspecto importante do motociclismo é que a atividade de "mototáxi" tornou-se mais uma forma da população "fugir" do transporte público. Trazendo um conforto maior para o usuário, o "mototáxi" facilita o deslocamento porta a porta, é barato e rápido. Porém, esse tipo de deslocamento traz os problemas ligados à poluição, e aos acidentes.

Projetos de médio e longo prazos ficam prejudicados, pois a cada quatro anos se tem um novo governo estadual, municipal e federal. Assim, além de não se ter uma coordenação entre os entes governamentais, os projetos que possam viabilizar ações efetivas são interrompidos.

Os técnicos propõem medidas para diminuir os conflitos envolvendo motos e os demais atores do trânsito - pedestres e condutores de outros veículos. Ações de educação e conscientização devem ser implementadas e intensificadas, incluindo algumas premissas:

Melhorar a educação para o trânsito, preparando o indivíduo desde a escola, não apenas no sentido de formar um condutor, mas no sentido mais amplo, de cidadania;

Instituir uma formação de condutores mais rigorosa;

Buscar formar condutores entendedores dos riscos que correm e oferecem ao trânsito, não voltada para a formalidade, mas para a responsabilidade;

Instituir ações de educação para o trânsito também para pedestres;

Promover capacitação específica para quem for pilotar motos;

Realizar campanhas no sentido de intensificar um conceito básico de trânsito de suma importância, de que o maior precisa sempre proteger o menor.

Outro aspecto apontado para redução dos conflitos é a atenção à engenharia de trânsito, para que se ofereça segurança a todos os atores do processo: motos, veículos, pedestres.

Os técnicos entrevistados foram solicitados a pensar em como deveria ser um programa de prevenção de acidentes de motos. Uma série de sugestões apontam para três principais pilares: educação/conscientização, fiscalização e levantamento de dados sobre o problema. Importante destacar, também, que é considerada fundamental a existência de uma visão sistêmica do trânsito, a fim de que se estabeleça um programa que contemple todos os atores do trânsito (motoristas de carros, motos, veículos pesados e pedestres).

## Educação e conscientização

Abordar a condição cidadã dos condutores de moto, especificamente, do efetivo reconhecimento destes como usuários do trânsito como os demais, além de uma conscientização da fragilidade que tem o modo de transporte do piloto motociclístico;

Conscientizar os motociclistas dos riscos que corre ao dirigir em velocidade e cometer infrações;

Educação - Melhorar a formação do futuro condutor de motos, preparando-o para seguir as regras de trânsito;

Formação voltada especificamente para condutores de motocicletas e não para motoristas de uma forma geral, para obtenção da CNH. O que se tem hoje é uma formação voltada para o condutor B, mesmo que se busque a habilitação A;

Ampliar a formação dos motociclistas, levando campanhas educativas para os ambientes de trabalho e para pessoas que guiam por lazer;

Focar no uso dos equipamentos de segurança não pela obrigatoriedade legal, mas por conscientização de zelo pela sua própria integridade física e segurança.

Técnica de feedback: mostrar diariamente o número de acidentes com motos (em determinada região do país, por exemplo), na grande mídia, exibindo estatísticas e trabalhando a questão da percepção do risco para que o motociclista tenha a real visão do que acontece e entenda ele é a principal vítima de sua infração.

## Fiscalização

Intensificar a fiscalização em relação ao cumprimento das normas de trânsito.

## Levantamento de dados

Pontuar as áreas de maior vulnerabilidade, identificando as maiores causas de acidentes e os principais problemas de cada região, intensificando as campanhas educativas, de fiscalização e ações de engenharia voltadas para esta temática.

## Treinamentos e cursos específicos

Promover treinamentos para o uso do equipamento no momento de aquisição da motocicleta;

No processo de compra de uma moto, tornar obrigatório ao fabricante submeter o piloto a um teste extremamente rigoroso de condução;

Promover cursos práticos sobre o modelo específico que o piloto está adquirindo;

No momento que as montadoras explicam sobre o equipamento, fornecer também orientações de trânsito, de segurança e de percepção de riscos, tais como: como se posicionar na moto em uma curva, como conduzir a moto, etc.

Incentivar que as montadoras promovam cursos baseados em pilotagem segura para seus clientes. Sustentar a ideia que a motocicleta é uma solução ágil, econômica e facilitadora, mas que precisa ser utilizada com segurança por seus usuários

## Outros

Instituir que campanhas publicitárias de motos façam alertas sobre riscos de acidentes (assim como as de medicamentos alertam sobre a necessidade de buscar orientação médica para uso do mesmo);

Constante investimento em tecnologias que pudessem oferecer mais segurança para pilotos;

Coparticipação na responsabilidade: convocar as montadoras a assumir responsabilidades e se engajar em um programa nacional de acidentes.

Os técnicos entrevistados consideram que as pressões no trabalho exercidas sobre os motociclistas são uma realidade complexa, difícil de ser modificada, já que seria necessário mexer em aspectos muito diversos e profundos, tais como: legislação trabalhista, estrutura das empresas, estrutura do trânsito, dentre outros.

Se o cenário se mantiver como se encontra atualmente, os técnicos entrevistados enxergam perspectivas bastante negativas para os próximos cinco anos. Segundo afirmam, se nada for feito, a tendência é só aumentar os problemas originários dos acidentes de trânsito. O crescimento do número de veículos e motos nas ruas continuará exponencial, gerando um trânsito cada vez mais caótico.

## Convergências técnicos e motociclistas sobre o trânsito

Para os dois perfis envolvidos nesta pesquisa, fica clara a sensação de que o trânsito, a partir do crescimento exponencial do número de veículos e motos, vem se tornando cada vez mais complicado, caótico e com sérios problemas que precisam ser focados e resolvidos.

Entende-se como urgente a participação de todos os envolvidos (a exemplo da sociedade, governos, montadoras, empresas que trabalham com profissionais no trânsito, etc.) – mas vale dizer que, para os motociclistas, a responsabilidade pesa mais sobre o governo e os cidadãos.

As expectativas acerca do problema do trânsito não são positivas. Tem-se a sensação de que o modelo atual entrou em exaustão e de que a tendência é só piorar - a não ser que sejam feitos investimentos substanciais e, somados a estes, uma mudança radical de comportamento, em termos de cultura. Mas tudo isso só será possível se houver, também, um acompanhamento mais eficaz e próximo dos gestores, a partir de políticas públicas que foquem na educação, conscientização e fiscalização de todos os atores do trânsito.

Não há, no entanto, espaço para muito otimismo. Tanto motociclistas quanto técnicos se mostram descrentes quanto a uma atuação mais efetiva do Governo sobre a problemática do trânsito. Não percebem uma atitude de vontade maior para resolver os entraves e se sentem negligenciados enquanto cidadãos no que diz respeito a estes.

## VISITAS TÉCNICAS

Nas observações obtidas com as visitas técnicas houve vários pontos de convergência. Os principais são:

As vias no Brasil são hostis aos motociclistas. São mal sinalizadas, mal equipadas e muito arriscadas para o tráfego de motocicletas. Não são construídas “vias que perdoam” erros dos motociclistas.

O processo de habilitação é muito deficiente. Não há homogeneidade na formação ou nas provas para habilitação de motociclistas.

Há um déficit de educação formal no país que se reflete no trânsito. O motociclista pouco liga para sua própria segurança, ou até mesmo desconhece os riscos que corre.

As mudanças políticas no governo central e nos governos estaduais e municipais prejudicam a continuidade dos programas de segurança viária.

Os motociclistas acidentados ocupam a maioria dos leitos dos hospitais de atendimento público nas médias e grandes cidades brasileiras. Este dado colocou o Ministério da Saúde em alerta desde 2006, quando passou a monitorar os acidentes de trânsito com atenção especial às motocicletas. Eventualmente em congressos ou reuniões há uma falsa preocupação dos dirigentes e até assinatura de cartas de intenção, logo esquecidas após a cerimônia.

Os governos fazem muito pouco pela segurança do motociclista. Há leis, porém não são obedecidas. Uma parcela considerável dos motociclistas profissionais (mototaxistas, motoboys) exercem a atividade sem proteção trabalhista e fora das normas legais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

IBGE. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Projeções da População do Brasil e Unidades da Federação por sexo e idade: 2010-2060. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101597>. Acesso em: 31 jun 2019.

Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Sistema de Informações sobre Mortalidade, 1999-2017. Disponível em: <http://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude/servicos2/transferencia-de-arquivos>. Acesso em: maio 2019.

IBGE, Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9160-pesquisa-nacional-de-saude.html?=&t=destaques>. Acesso em 30 jul 2019.

Ministério da Infraestrutura, Denatran, dados da frota de veículos. Disponível em <https://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8557-frota-de-veiculos-2017.html> . Acesso em maio de 2019.

Ministério da Infraestrutura, Denatran, Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm). Acesso em maio de 2019.

Seguradora Líder, DPVAT, Centro de Dados Estatísticos. Disponível em <https://www.seguradoralider.com.br/Centro-de-Dados-e-Estatisticas/Dados-Especificos>. Acesso em maio de 2019.

## **ANEXOS**

# QUESTIONÁRIO PESQUISA

## MAPFRE\_motociclistas

### ABORDAGEM INICIAL:

Bom dia/tarde/noite, meu nome é \_\_\_\_\_.

Sou IST e estamos realizando uma pesquisa de opinião para conhecer os hábitos de motociclistas. A nossa pesquisa tem a duração média de 10 minutos e suas respostas são sigilosas. Além disso, esta entrevista poderá ser gravada para fins de controle de qualidade do meu trabalho. O (a) senhor (a) poderia colaborar respondendo algumas perguntas?

### FILTROS

**Obs: ENTREVISTAR APENAS PESSOAS COM MAIS DE 18 ANOS**

**F1- Por gentileza, qual o seu nome e sobrenome?**

1- Nome e sobrenome: \_\_\_\_\_

**F2- Por gentileza, qual sua idade? \_\_\_\_\_ (Abaixo de 18 ANOS, ENCERRAR)**

**F3- Você possui moto?**

- 1- Sim
- 2- Não (encerra)

**F4- Você possui CNH (Carteira Nacional de Habilitação) VALIDA ou permissão para dirigir (primeira habilitação) categoria A?**

- 1- Sim
- 2- Não (encerra)

### P1. Anotar o sexo

- 1- Feminino
- 2- Masculino

### P2. Data de nascimento \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

### P3. Idade (espontânea \_ RU)

- 1- 18 a 25 anos
- 2- 26 a 35 anos
- 3- 36 a 45 anos
- 4- 46 a 55 anos
- 5- Maior de 56 anos

### P4. Qual seu estado civil? (espontânea \_ RU)

- 1- Casado(a)
- 2- Separado(a) ou desquitado (a) judicialmente
- 3- Divorciado(a)
- 4- Viúvo(a)
- 5- Solteiro(a)

### P5. Qual é o seu grau de instrução? (espontânea \_ RU)

- 1- Analfabeto
- 2- Fundamental Incompleto
- 3- Fundamental Completo
- 4- Ensino médio incompleto
- 5- Ensino Médio completo
- 6- Curso técnico/ tecnológico
- 7- Superior Incompleto
- 8- Superior Completo
- 9- Pós-Graduação

**P6. Você possui filhos?**

- 1- Sim
- 2- Não (pula pra P8)

**P7. Quantos filhos você tem? \_\_\_\_\_**

**P8. Sua CNH está habilitada para outras categorias além da A?**

- 1- Sim
- 2- Não (passa pro próximo bloco)

**P9. Para quais outras categorias sua CNH está habilitada? (Espontânea\_ RM)**

- 1- B
- 2- C
- 3- D
- 4- E

**FORMAÇÃO PARA CONDUZIR**

**P10. Com que idade você começou a pilotar? \_\_\_\_\_**

**P11. Você pilotou algum tempo sem habilitação?**

- 1- Sim
- 2- Não (passa pro próximo bloco)

**P12. Quantos anos você pilotou sem habilitação?**

- 1- Menos de 1 ano
- 2- De 1 a 2 anos
- 3- De 2 a 3 anos
- 4- De 3 a 4 anos
- 5- Mais de 5 anos

**P13. Sobre a sua moto**

Qual marca da sua moto? (Espontânea\_RU)

- 1- Kawasaki
- 2- Suzuki
- 3- Kasinski
- 4- Honda
- 5- Dafra
- 6- Yamaha
- 7- Sundow
- 8- Outra \_\_\_\_\_

As cilindradas:

- 1- 125 cc
- 2- 250 cc
- 3- 400 cc
- 4- Acima de 500 cc

Qual o ano de sua moto?

- 1- Tem menos de 1 ano
- 2- De 2 a 4 anos
- 3- De 5 a 7 anos
- 4- Mais de 7 anos

**P14. Atualmente você faz uso da sua moto para (Por favor selecione a opção para a qual você mais usa a moto). (Estimulada\_RU)**

- 1- Trabalhar (ferramenta de trabalho)
- 2- Lazer
- 3- Ir para o trabalho
- 4- Outro \_\_\_\_\_

**P15. Aproximadamente quantas horas você pilota por dia?**

- 1- Menos de uma hora
- 2- De uma a duas horas
- 3- De duas a três horas
- 4- De três a quatro horas
- 5- Mais de cinco horas

**P16. Aproximadamente quantos quilômetros roda por dia?**

- 1- Menos de 5 quilômetros
- 2- De 5 a 10 quilômetros
- 3- De 11 a 20 quilômetros
- 4- De 21 a 30 quilômetros
- 5- Mais de 31 quilômetros

**P17. Você já foi multado?**

- 1- Sim
- 2- Não

**P18. Na sua moto, tem baú ou suporte para carga?**

- 1- Baú
- 2- Suporte para gás
- 3- Suporte para garrafão d'água
- 4- Não tem nem baú e nem suporte

**O TRÂNSITO E SUA INFRAESTRUTURA**

**P19. Como você avalia a qualidade das pistas pelas quais comumente pilota?**

- 1- Muito Boa
- 2- Boa
- 3- Regular
- 4- Ruim
- 5- Muito ruim

**P20. Como você avalia A SINALIZAÇÃO das pistas pelas quais comumente pilota?**

- 1- Muito Boa
- 2- Boa
- 3- Regular
- 4- Ruim
- 5- Muito ruim

**P21. Você acredita que a sinalização é desfavorável para os motociclistas?**

- 1- Concordo plenamente
- 2- Concordo em partes
- 3- Discordo

**P22. Julgue as relações a seguir: (estimulada\_RU)**

Relação entre o motociclista e o pedestre:

1. Muito Boa 2. Boa 3. Regular 4. Ruim 5. Muito ruim

Relação do motociclista com outros motociclistas:

1. Muito Boa 2. Boa 3. Regular 4. Ruim 5. Muito ruim

Relação do motociclista com motoristas de carro comum:

1. Muito Boa 2. Boa 3. Regular 4. Ruim 5. Muito ruim

Relação do motociclista com taxistas:

1. Muito Boa 2. Boa 3. Regular 4. Ruim 5. Muito ruim

Relação do motociclista com motoristas de ônibus:

1. Muito Boa 2. Boa 3. Regular 4. Ruim 5. Muito ruim

## ESTILO DE PILOTAGEM E HÁBITOS DE PROTEÇÃO

**P23. Você usa capacete: (estimulada\_RU)**

1- Sempre

2- Às vezes

3- Nunca

**P24. Você usa botas e outras proteções? (estimulada\_RU)**

1- Sempre

2- Às vezes

3- Nunca

**P25. Você considera seu estilo de pilotagem: (estimulada\_RU)**

1- Agressivo

2- Normal

3- Defensivo

**P26. Você pilota sob efeito de álcool ou outras drogas? (estimulada\_RU)**

1- Sempre

2- Às vezes

3- Nunca

**P27. Você as vezes utiliza o celular (em ligações ou mensagem de texto) enquanto pilota?**

**(estimulada\_RU)**

- 1- Sempre
- 2- Às vezes
- 3- Nunca

**P28. Você comete erros no trânsito? (estimulada\_RU)**

- 1- Sempre
- 2- Às vezes
- 3- Nunca

**P29. Você respeita as leis de trânsito? (estimulada\_RU)**

- 1- Sempre
- 2- Às vezes
- 3- Nunca

**P30. Você pilota no corredor entre vias de carro? (estimulada\_RU)**

- 1- Sempre
- 2- Às vezes
- 3- Nunca

**P31. Qual sua principal preocupação no trânsito enquanto motociclista? (estimulada\_RU)**

- 1- Atropelar um pedestre
- 2- Colidir com um ônibus ou caminhão
- 3- Cair da moto (sem colisão, derrapagem)
- 4- Colidir com carro de pequeno porte

## EXPERIÊNCIAS DE ACIDENTE OU QUASE-ACIDENTE

**P32. Você já teve um QUASE acidente de trânsito?**

- 1- Uma ou duas vezes
- 2- Várias vezes
- 3- Nunca

**P33. Quantas vezes você já caiu de moto?**

- 1- De uma a duas vezes
- 2- De 3 a 5 vezes
- 3- Mais de 6 vezes

**P34. Você já teve um acidente pilotando a moto?**

- 1- Sim
- 2- Não (pular para P47.)

**P35. Quantos acidentes de moto você já teve?**

- 1- De 1 a 2 acidentes
- 2- De 3 a 5 acidentes
- 3- Mais de 6 acidentes

**P36. Nesses acidentes você já ficou ferido?**

- 1- Gravemente ferido
- 2- Somente com escoriações leves
- 3- Não me feri (pular para P40.)

**P37. No acidente que você se feriu, quem o resgatou e levou para o hospital?**

- 1- Corpo de Bombeiros
- 2- SAMU
- 3- Socorro particular
- 4- Outros \_\_\_\_\_

**P38. Você deu entrada no seguro DPVAT?**

- 1- Sim
- 2- Não (pular para P40.)

**P39. Você recebeu o pagamento do seguro DPVAT?**

- 1- Sim
- 2- Não

**P40. O seu acidente foi:**

- 1- Durante o dia
- 2- Durante a noite

**P41. A via em que você pilotava estava: (estimulada\_RU)**

- 1- Seca
- 2- Molhada
- 3- Com óleo
- 4- Com cascalho
- 5- Com muitos buracos

**P42. Como estava o trânsito no dia do seu acidente: (estimulada\_RU)**

- 1- Muito movimentado/ denso
- 2- Pouco movimentado/ tranquilo

**P43. Quem foi o principal culpado do seu acidente?**

- 1- Você mesmo
- 2- O outro motorista/motociclista
- 3- A via

**P44. Como estava suas condições físicas no dia do acidente? (estimulada\_RU)**

- 1- Relaxado
- 2- Cansado
- 3- Distraído
- 4- Sob efeito de álcool e/ou outras drogas
- 5- Normal

**P45. Houve falha mecânica na sua moto no acidente (Ex. pneu careca, falha dos freios...)?**

- 1- Sim
- 2- Não

**P46. Você estava usando equipamentos de proteção durante o acidente**

- 1- Sim
- 2- Não

**P47. Seus colegas motociclistas respeitam as leis de trânsito? (estimulada\_RU)**

- 1- Respeitam totalmente
- 2- Respeitam em parte
- 3- Não respeitam

**P48. Você acha que quem usa moto para trabalhar (ex. entregadores), são pressionados para exceder a velocidade? (estimulada\_RU)**

- 1- Concordo totalmente
- 2- Concordo em parte
- 3- Discordo

**P49. Você acha que quem usa moto para trabalhar (ex. entregadores), são pressionados para DESOBEDECER AS LEIS DE TRANSITO? (estimulada\_RU)**

- 1- Concordo totalmente
- 2- Concordo em parte
- 3- Discordo

**P50. Você conhece algum motociclista que já tenha morrido em acidente com moto?**

- 1- Sim
- 2- Não

**P51. Você conhece algum motociclista que tenha ficado com sequelas após um acidente de moto?**

- 1- Sim
- 2- Não

**P52. Como forma de garantir a qualidade do meu trabalho, meu supervisor poderá entrar em contato com você para certificar que fiz a entrevista de forma correta. Para isso, poderia compartilhar comigo seu telefone e e-mail, por gentileza?**

- 1- Telefone: \_\_\_\_\_
- 2- E-mail: \_\_\_\_\_

**O IST AGRADECE SUA PARTICIPAÇÃO. BOM DIA/TARDE/NOITE!**

# ROTEIRO PARA ENTREVISTAS COM MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS

## OBJETIVO: ENTENDER AS CIRCUNSTÂNCIAS DE ACIDENTES COM MOTOCICLISTAS

### FORMAÇÃO

ENTENDER, EM LINHAS GERAIS, A EXPERIÊNCIA MOTOCICLÍSTICA DO ENTREVISTADO

Com que idade começou pilotar

Quanto tempo pilotou antes de tirar carteira (A)

Tem carteira (CNH) B, C, D ou E

Já foi multado na moto

### USO DA MOTO

CONHECER A MOTO E SUA UTILIZAÇÃO

Qual a marca, ano e cilindrada da moto

Uso da moto: trabalho, ir para o trabalho, lazer outro

Tem baú ou suporte para carga (gás, água, etc.)

Quantas horas pilota por dia

### ESTILO DE PILOTAGEM E HÁBITOS DE PROTEÇÃO

Usa sempre capacete?

Usa botas e outras proteções

Estilo de pilotagem agressivo, normal, defensivo

Já pilotou sob efeito de álcool, drogas?

Fala ou usa celular enquanto pilota

Já teve acidentes anteriores

É frequente ter "quase-acidente"

Considera que erra com frequência

## PERCEPÇÃO SOBRE A INFRAESTRUTURA E O TRÂNSITO

Como avalia as pistas (buracos, riscos da infraestrutura deficiente)

Como avalia a sinalização

Como avalia a fiscalização (se preocupam com a segurança ou mais com a documentação)

Quando se fala em trânsito, o que vem à cabeça

Quais são os perigos do trânsito

Como é a relação entre motociclistas e pedestres, outros motociclistas, motoristas, taxistas, motoristas de ônibus

## O ACIDENTE

Quando foi seu acidente

Como estava a via (chuva, óleo, buraco, visibilidade, era dia ou noite, etc.)

Como estava o trânsito (denso, tranquilo, etc.)

Como foi o acidente (colisão/queda)

De quem foi a culpa (tentar estabelecer as responsabilidades. Por exemplo: 30% minha, 50% do carro, 20% da via, enfim, de quem foi a culpa)

Como estava suas condições físicas: cansado, distraído, sob efeito de álcool ou droga

Houve alguma falha mecânica da moto (pneu careca, freio não funcionou, etc.)

Você estava protegido na hora do acidente (capacete, luvas, botas, etc.)

Nas mesmas circunstâncias do acidente, o que você teria feito hoje para evitá-lo

Você considera que os motociclistas são pressionados pelo trabalho para correr

## PÓS ACIDENTE

Quem resgatou e levou para o hospital (SAMU, Bombeiros, particular)

O resgate demorou ou agravou lesões

Ficou com sequelas

Recebeu o seguro DPVAT (teve intermediários)

O que diria a companheiros motociclistas hoje (Conselhos)

# ROTEIRO PARA ENTREVISTAS COM PESSOAL TÉCNICO SOBRE MOTOCICLISMO

**OBJETIVO: ENTENDER AS POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE MOTOCICLISMO E O QUE PODE SER FEITO**

## PERCEPÇÃO SOBRE O PROBLEMA

ENTENDER A PERCEPÇÃO SOBRE O PROBLEMA DE ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS

Como percebe o problema dos acidentes motociclísticos no Brasil

Há uma consciência do governo e instituições sobre a gravidade?

Por que o problema continua a aumentar

## ONDE ESTÃO AS DEFICIÊNCIAS

Existem políticas públicas sobre motociclismo?

Por que não têm surtido efeito?

O que sua instituição tem feito

Como avalia a formação do motociclista

Como avalia a fiscalização

Moto substitui o transporte público

Faltam campanhas

Como vê a atividade de moto táxi

Como vê as mudanças nas vias (faixa exclusiva)

Há uma coordenação de instituições para resolver o problema?

Como vê os problemas das motos no interior do país e nas periferias das cidades.

## O QUE DEVE SER FEITO

- Como reduzir os conflitos envolvendo motos (com pedestres e carros, especialmente)
- Como deveria ser um programa de prevenção para acidentes com motos
- Como envolver as montadoras
- Como incentivar o uso de equipamentos de proteção
- Como reduzir o estilo de pilotagem agressivo
- Há estudos para entender o problema?
- Como reduzir as pressões do trabalho para com os motociclistas? (para que eles corram, por exemplo)

## COMO SERÁ O FUTURO

- Quem deve tomar a frente?
- O que acontecerá se nada for feito

**FM** Fundación **MAPFRE**