

# Motofrete



Companhia de Engenharia de Tráfego

Centro de  
Treinamento e  
Educação de  
Trânsito

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**

*Gilberto Kassab*

**SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES**

*Marcelo Cardinale Branco*

**COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**

**PRESIDENTE**

*Marcelo Cardinale Branco*

**DIRETOR DE OPERAÇÕES**

*Eduardo Macabelli*

**DIRETOR ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO**

*Carlos Roberto Silva*

**DIRETOR ADJUNTO DE SINALIZAÇÃO**

*Luiz Alberto dos Reis*

**DIRETOR DE PLANEJAMENTO E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**

*Irineu Gnecco Filho*

**DIRETOR DE REPRESENTAÇÃO**

*Adelmo Vanuchi*

**SUPERINTENDENTE DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**

*Nancy Reis Schneider*

**GERENTE DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO**

*Susana Nunes Penna*

**SUPERVISORA DO DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO PARA CONDUTORES - DCO**

*Ilana Berezovsky Frigieri*

**ELABORAÇÃO E CONTEÚDO TÉCNICO**

*Ana Maria Kind Vitorino*

*Aílton Franco de Godoy*

*Andrea Nunes da Silva*

*Dirceu Morales*

*Irismar Menezes*

*Márcia Valéria Guedes Lupianhe*

**EDIÇÃO**

**GERENTE DE MARKETING E COMUNICAÇÃO**

*Rosalina Correa da Silva*

**DEPARTAMENTO DE MARKETING**

*Rafael Teruki Kanki*

**PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO**

*Ivana Steffani*

**FOTOS**

*Antonio Aparecido Nascimento*

*Marcelo Fortin*

**ILUSTRAÇÕES**

*Apostila de Direção Defensiva do DENATRAN*

## APRESENTAÇÃO

O Curso Especializado para Profissionais do Motofrete é destinado aos motociclistas que pretendem trabalhar transportando pequenas mercadorias.

Esperamos que você motociclista aproveite esta oportunidade, para regularizar sua situação profissional, e trocar experiências sobre seu dia-a-dia.

Esta publicação traz informações importantes sobre legislação, procedimentos e técnicas de pilotagem que serão abordados durante o curso, servindo como material de consulta.

O curso será ministrado em três módulos e está de acordo com a Resolução do CONTRAN nº 350/11.

***O Manual do Profissional de Motofrete é uma publicação didático-pedagógica  
do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito - CETET, da  
Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, destinada a  
cursos para profissionais de motofrete.  
junho - 2012  
São Paulo - SP***

## ÍNDICE

### MÓDULO I – BÁSICO

#### APRESENTAÇÃO

#### ÉTICA E CIDADANIA NA ATIVIDADE PROFISSIONAL

1. O surgimento e a importância do motociclista profissional. ....	08
2. A importância da profissionalização do motofretista .....	08
3. A imagem do motociclista profissional .....	09
4. Responsabilidade, concentração, autocontrole, capacidade de lidar com imprevistos, comprometimento .....	09

#### NOÇÕES BÁSICAS DE LEGISLAÇÃO

1. Legislação de trânsito .....	12
2. Lei federal de regulamentação do exercício profissional de motofrete ...	22
3. Legislação trabalhista e previdenciária.....	23
4. Direito civil e criminal .....	31

#### GESTÃO DO RISCO SOBRE DUAS RODAS

1. Introdução .....	39
2. Motociclistas no trânsito de São Paulo.....	44
3. Conceito e prática da pilotagem segura .....	47
4. Equipamentos de proteção.....	48
5. Posição correta para pilotar .....	52
6. Prevenção de acidentes de trânsito .....	55
7. Condições adversas e de risco .....	61

## **SEGURANÇA E SAÚDE**

1. Cuidados com o corpo .....	68
2. Condições emocionais .....	71
3. Postura corporal sobre duas rodas .....	71
4. Consequências de pilotar após ingestão de drogas lícitas ou ilícitas .....	72
5. Procedimentos básicos em situações de emergência .....	73
6. Exercícios de fixação.....	78

## **MÓDULO II – ESPECÍFICO**

1. Legislação específica para motofretista.....	88
2. Procedimentos para o transporte de cargas.....	93
3. Logística .....	97
4. Exercícios de fixação.....	101
5. Localização da via na planta da cidade.....	104

## **MÓDULO III – PRÁTICA DE PILOTAGEM PROFISSIONAL**

1. Prática de pilotagem profissional .....	110
2. Técnicas de postura corporal .....	113
3. Condução de veículo na pista de treinamento .....	114

BIBLIOGRAFIA .....	117
--------------------	-----

**ÉTICA E CIDADANIA NA ATIVIDADE  
PROFISSIONAL**

## **1 - O surgimento e a importância do motociclista profissional**

O uso da motocicleta tem crescido nos últimos anos. O crescimento acelerado do mercado consumidor que solicita esse tipo de transporte é justificável, uma vez que ele atende às expectativas de agilidade na locomoção e maior rapidez na prestação dos serviços.

O aparecimento do comércio eletrônico de mercadorias e serviços, através de telefone ou da internet, revolucionou a relação consumidor-produtor. Nesta nova forma de intercâmbio comercial, o consumidor faz o pedido de forma virtual e em tempo real. Entretanto, a entrega continua sendo feita por meios convencionais e reais, com a utilização de pessoas e veículos. As diversas atividades da economia necessitam de um sistema de transporte de cargas eficiente e rápido. Surge assim uma nova categoria de trabalhadores: o motociclista profissional.

De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações, os motociclistas profissionais, ou motofretistas, são os trabalhadores que *coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas*. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas, localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos. Estes profissionais trabalham transportando uma variedade de mercadorias para os mais diversos lugares de forma rápida e eficiente, com baixo custo.

A atividade dos motofretistas, em entrega de mercadorias e a exploração da atividade por meio das empresas, para todo o Brasil, foi regulamentada pela Lei 12.009, de 29 de julho de 2009.

## **2 - A importância da profissionalização do motofretista**

Ter a profissão regulamentada e com registro na CBO – Classificação Brasileira de Ocupações, do Ministério do Trabalho e Emprego, permite ao trabalhador o direito de ser reconhecido pela sociedade e pelo mercado.

A criação da categoria profissional de motofretistas possibilitou a organização do setor, estabelecendo o perfil desse profissional.

A regulamentação veio assegurar os direitos trabalhistas de empregados. Aos contratados, garantindo o registro em carteira profissional, dando acesso aos benefícios do Instituto de Seguridade Social, fundamentais para cobrir despesas durante afastamentos do trabalho, seja por doenças ou por acidentes. Garantem ainda a possibilidade de um futuro mais seguro, com o recebimento da aposentadoria. São garantidos também benefícios como o 13º salário, férias remuneradas e participação nos lucros e resultados da empresa (PLR).

As empresas, por sua vez, têm que se adequar ao patamar mínimo exigido por lei, em relação aos direitos trabalhistas, oferecendo condições de trabalho e de segurança aos seus empregados ou autônomos contratados.

A padronização do vestuário e das motocicletas, para a operação do serviço de entregas rápidas, beneficia também a identidade da categoria profissional, assim como sua imagem perante a comunidade.

### ***3 - A imagem do motociclista profissional***

Atitudes positivas, como respeitar as leis de trânsito, valorizar as regras de segurança, cordialidade e respeito ao próximo, associadas a padronização da profissão de motofrete com o uso do colete e a motocicleta devidamente identificada, favorece uma relação mais respeitável entre a categoria e a população.

Generalizações como “todo motoboy é cachorro louco”, etc. deixam de ser usadas pelos que se sentem ameaçados por atitudes de risco na via, por parte de alguns motociclistas que não são necessariamente motofretistas.

### ***4 - Responsabilidade, concentração, autocontrole, capacidade de lidar com imprevistos, comprometimento***

A motocicleta, possui um potencial de risco maior que os outros veículos. No caso do motociclista profissional, esse aspecto adquire maior importância, uma vez que ele passa muitas horas pilotando.

Pilotar com segurança requer habilidade, concentração, capacidade de lidar com imprevistos, conhecimento de técnicas de pilotagem, respeito às regras de trânsito e solidariedade aos demais usuários da via.

É necessário que a demanda por entregas rápidas, a pressão sofrida no dia a dia, o estresse que a profissão traz ao motociclista não resulte em comportamentos perigosos e, conseqüentemente, em acidentes.

A grande maioria dos acidentes é provocada por falha humana, portanto, ter autocontrole no trânsito é fundamental para saber reagir às diversas situações, tendo um comportamento mais adequado para o momento.



## **NOÇÕES BÁSICAS DE LEGISLAÇÃO**

## 1. Legislação de Trânsito

### *O que são Leis?*

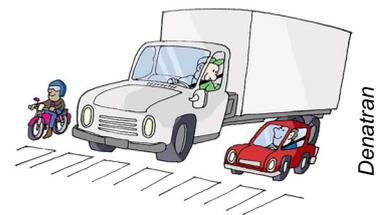
Leis são normas escritas, elaboradas pelos representantes do povo (vereadores, deputados, senadores), para ordenar a vida em sociedade.

Uma sociedade ideal seria aquela em que as pessoas se respeitassem tanto, que se tornasse desnecessária a existência de regras escritas. As Leis existem para impedir que pessoas, ou grupos de pessoas, mais fortes exerçam domínio sobre as demais na sociedade.



Todas as leis de uma sociedade democrática devem ser garantidas por uma lei maior, chamada Constituição. No caso das leis de trânsito o objetivo é garantir o direito de ir e vir entre os usuários das vias públicas. Sua finalidade principal é zelar pela segurança e pela vida de todos no trânsito.

No Brasil a Lei que rege as normas de circulação e conduta no trânsito está no Código de Trânsito Brasileiro-CTB.



### *O que a lei brasileira diz sobre os usuários das vias terrestres*

**A Lei Federal 9.503, de 1997, CTB – Código de Trânsito Brasileiro**, em seus artigos 26 a 67, impõe obrigações a todos os usuários das vias terrestres. Dessas obrigações destacamos as seguintes:

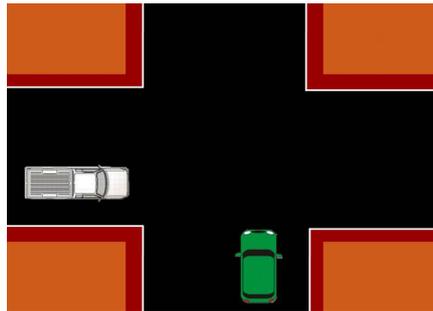
- As atitudes dos usuários das vias terrestres não podem resultar em perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

- Também não se pode obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

- Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.



- O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.
- O trânsito de veículos nas vias terrestres obedecerá às seguintes normas:
  - Circulação pelo lado direito da pista;
  - O condutor deverá guardar distância de segurança **lateral e frontal** entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;



- Nos cruzamentos não sinalizados a preferência de passagem é:
  - a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;
  - b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;
  - c) nos demais casos, **o que vier pela direita** do condutor.

Quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, os veículos lentos e de maior porte deverão circular pela faixa da direita, salvo se houver outra sinalização.

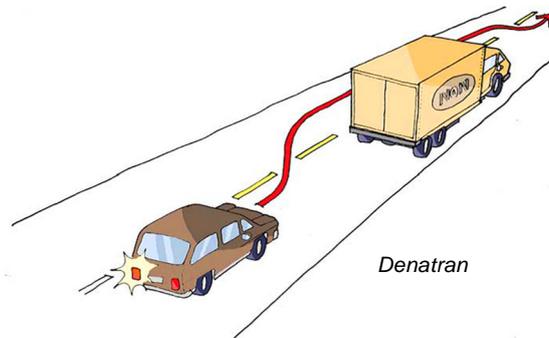
- O trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;
- Os veículos precedidos de batedores têm prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação.



- Os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, **além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência** e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente.

## Observação :

Quando sirene e giroflex estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores **deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário.**



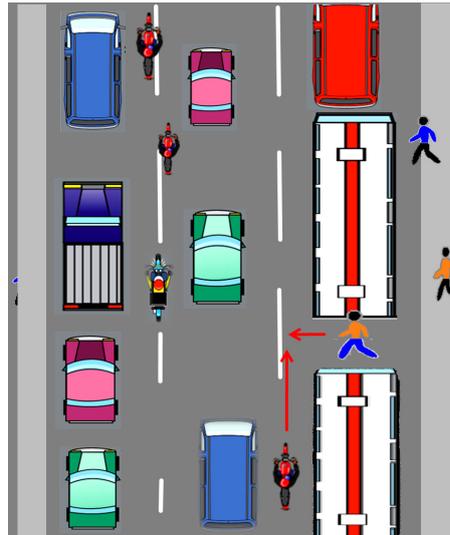
- A ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas no Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda.
- Todo condutor deverá, **antes de efetuar uma ultrapassagem**, certificar-se de que:
  - a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;
  - b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;
  - c) a faixa de trânsito que vai ocupar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;
  - d) indicar com antecedência a manobra pretendida, **acionando a luz indicadora de direção** do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;
  - e) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
  - f) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou.



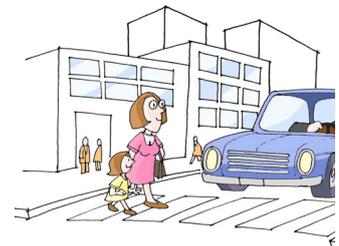
## Observação:

Os condutores de veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos de menor porte, os motorizados pelos não motorizados e todos são responsáveis pela segurança dos pedestres.

- Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.
- O condutor que quiser **passar por um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque**, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção ou parar o veículo visando à segurança dos pedestres.



- O condutor **não poderá ultrapassar veículos** em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos **e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.**



Denatran

- Nos cruzamentos e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.
- Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá **indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção** de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.
- É considerado deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

- O condutor que **for ingressar numa via**, saindo de um imóvel, deverá **dar preferência aos veículos e pedestres** que por ela estejam transitando.
- Nas vias onde existe acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.
- Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em imóveis o condutor deverá:
  - Ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;
  - Ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível do centro dessa via ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos.
- Durante a manobra de mudança de direção, **o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário** pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.
- O uso de **luzes** em veículo obedecerá às seguintes determinações:
  - a) nas vias não iluminadas o condutor **somente pode usar luz alta se não houver outro veículo em sentido contrário ou a segui-lo;**
  - b) a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário.
- Durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa de identificação do veículo.
- O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em **toque breve**, nas seguintes situações:
  - a) para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;
  - b) Fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.
- Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.



• Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições de uso da via, as condições mecânicas do veículo, a carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites de velocidade estabelecidos para a via, além de:

a) não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando com velocidade reduzida;

b) sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco para o outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

c) indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

• **Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento**, o condutor deve transitar com velocidade moderada, de forma que possa **deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência**.

• **Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável**, nenhum condutor pode entrar em um cruzamento obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

• Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência.

• Quando proibido o estacionamento na via, **a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros**, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

• A operação de carga ou descarga será **regulamentada pelo órgão** ou entidade com autoridade sobre a via e é considerada estacionamento.

• As vias públicas classificam-se em:

**Vias urbanas:**

a) Via de trânsito rápido;

b) Via arterial;

c) Via coletora;

d) Via local.

**Vias rurais:**

- a) Rodovias;
- b) Estradas.

- A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

- Onde **não existir sinalização** a velocidade máxima será de:

**Vias urbanas**



- a) 80 Km/h, nas vias de trânsito rápido;
- b) 60 Km/h, nas vias arteriais;
- c) 40 Km/h, nas vias coletoras;
- d) 30 Km/h, nas vias locais.

**Vias rurais**

a) Rodovias:



- automóveis, camionetas e motocicletas: 110 Km/h
- ônibus e microônibus: 90 Km/h
- demais veículos: 80 Km/h

## b) Estradas



Para todos os veículos: 60 Km/h

- A autoridade sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas.
- A velocidade mínima **não poderá ser inferior à metade** da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.
- Nas vias urbanas e rurais quando não houver passeios ou acostamentos, a circulação de pedestres na pista será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista.
- Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim, terão prioridade de passagem exceto nos locais com sinalização semafórica.
- Nos locais em que houver sinalização semafórica será dada a preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança de fase do semáforo.

### ***Os sinais de trânsito classificam-se em:***

- vertical;
- horizontal.

### ***Dispositivos de sinalização auxiliar:***

- luminosos;
  - sonoros;
  - gestos do agente de trânsito e do condutor.
- 
- A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:
    - 1º - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
    - 2º - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
    - 3º - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

### O que a lei diz sobre motocicletas

• Os condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos só poderão circular nas vias:

- utilizando **capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;**

- segurando o guidão com as duas mãos;

- usando vestuário de proteção.

• Os passageiros de motocicleta, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- utilizando capacete de segurança;

- em carro lateral aos veículos ou em assento atrás do condutor;

- usando vestuário de proteção.

• O capacete **tem que estar devidamente afixado à cabeça** pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior.

• O capacete tem que possuir selo ou etiqueta interna que comprove certificação do INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia Normatização e Qualidade Industrial;



• Refletivos de segurança nas laterais e parte traseira do capacete.

• Fica proibido o uso de óculos de sol, óculos corretivos ou de segurança do trabalho (EPI) em substituição aos óculos de proteção.

• Quando o veículo estiver em circulação, a viseira ou óculos de proteção deverão estar posicionados de forma a dar proteção total aos olhos.

• As motocicletas têm que transitar com os faróis baixos acesos a qualquer hora do dia ou da noite.



- O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas tem que ser **perpendicular à guia da calçada**.



### ***O que é considerado infração de trânsito***

São consideradas infrações gravíssimas

- I - **não usar** capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
- II - transportar **passageiro sem o capacete de segurança**, na forma estabelecida do inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;
- III - fazer **malabarismo** ou equilibrando-se apenas em uma roda;
- IV - transitar com os **faróis apagados**;
- V - transportar **criança menor de sete anos** ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

### **Registro de 7 pontos** no prontuário do condutor e **recolhimento da CNH, e suspensão do direito de dirigir:**

- não afivelar corretamente o capacete, pela cinta jugular, por debaixo do maxilar inferior e, se o capacete possuir viseira, não posicioná-la diante dos olhos.

Já os itens abaixo são considerados **infrações graves (5 pontos), com pena multa e apreensão do veículo para regularização:**

- 1 - **rebocar outro veículo**, a não ser que seja utilizado semi-reboques projetados para esse fim e aprovados pelo DETRAN;
- 2 - não segurar o guidão com ambas as mãos, salvo para indicação de manobras;
- 3 - transportar carga incompatível com as especificações do veículo ou em desacordo com a legislação específica;

4 - fazer transporte remunerado de mercadorias em desacordo com a lei.

5 - deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o veículo conduzido e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo.

### ***O que o CTB garante ao cidadão***

- Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

- Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

## **2. Lei federal de regulamentação do exercício profissional de motofrete**

### ***O que a Lei Federal diz sobre motofretistas***

A **Lei Federal nº 12.009, de 29 de Julho de 2009**, regulamenta a atividade de motofretista em todo o território nacional.

Para trabalhar como motofretista é necessário:

- Mínimo de **vinte e um anos de idade**;
- Habilitação, por pelo menos **dois anos, na categoria A**;
- **Aprovação em curso especializado**, regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito - Contran;
- Uso do **colete de segurança com refletivos**.

As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias **precisam ter autorização** emitida pelo Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN para esse fim.

Para obter essa autorização a motocicleta deverá:

- Estar registrada na **categoria aluguel (placa vermelha)**;
- Possuir **protetor de pernas** e do motor;
- **Aparador de linha** e
- Dispositivo de transporte de cargas, **conforme regulamentação do Contran**.

A motocicleta deverá passar por inspeção semestral.

Gás de cozinha e galões de água mineral podem ser transportados **apenas em carros laterais** (“sidecars”).

É proibido o transporte de produtos inflamáveis ou tóxicos na motocicleta ou no carro lateral, exceto gás de cozinha.

### 3. Legislação Trabalhista e Previdenciária

#### *Introdução*

Para ser um verdadeiro cidadão é importante que a pessoa conheça seus direitos, deveres e as regras de convivência social, estabelecidas por costumes ou pelas Leis. O trabalhador que desenvolve o conhecimento de seus direitos e deveres poderá atuar com maior consciência em suas atividades, cumprindo da melhor forma suas obrigações e também zelando para que seus direitos sejam respeitados.

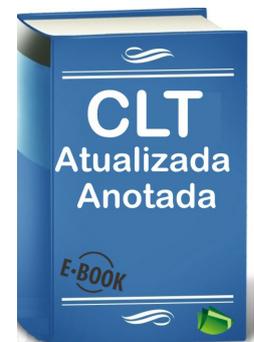
A lei que regulamenta as relações de trabalho no Brasil é a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, de 1945.

#### ***O que é Contrato de Trabalho***

Sempre que uma pessoa realizar alguma atividade, executar obras ou prestar serviços para outra pessoa durante um período determinado ou não de tempo, mediante pagamento de uma remuneração, haverá nesse caso um **contrato individual de trabalho**. Esse contrato poderá ser verbal ou escrito.

Prazo determinado: empregador e empregado acertam entre si qual o trabalho e em quanto tempo o empregado contratado irá cumprir esse trabalho.

Prazo indeterminado: considera-se prazo indeterminado todo contrato que suceder, dentro de seis meses, a outro contrato por prazo determinado.



## ***Interrupção e suspensão do trabalho***

### ***Interrupção Contratual***

Na interrupção de contrato, apesar do empregado não prestar serviço, o empregador continua pagando o salário e cumprindo qualquer obrigação decorrente do contrato de trabalho, lembrando ainda que o tempo de afastamento é computado como de efetivo serviço.

Dentre as interrupções de contrato citamos:

- Férias anuais;
- Licença Maternidade;
- Licença Maternidade por aborto não criminoso;
- Afastamento por doença ou acidente do trabalho, até o período de 15 dias, onde o salário é pago pela empresa;
  - Até dois dias consecutivos, em caso de falecimento da esposa ou esposo, pais, filhos, irmão ou pessoa que, declarada em sua carteira profissional, viva sob sua dependência econômica;
  - Até três dias consecutivos, em virtude de casamento;
  - Por cinco dias, o pai em caso de nascimento de filho;
  - Por um dia, em cada 12 meses de trabalho, em caso de doação voluntária de sangue devidamente comprovada;
  - Até dois dias consecutivos ou não, para o fim de se alistar como eleitor;
  - Nos dias em que estiver comprovadamente realizando provas de exame vestibular para ingresso em estabelecimento de ensino superior;
  - Pelo tempo que se fizer necessário, quando tiver que comparecer a juízo;
  - Licença Remunerada concedida pelo empregador;
  - Períodos de descanso semanal e em dia de feriados;
  - Prestação de Serviço Militar ou encargo público obrigatório, neste caso considerado como *Interrupção Contratual*.

### ***Suspensão Contratual***

Na suspensão do contrato de trabalho, ocorre a **paralisação total** do contrato, não existindo qualquer obrigação contratual para o empregador. O empregado se afasta sem direito a receber salário e o período de afastamento não é computado como tempo de serviço.

Dentre os casos de suspensão de contrato citamos:

- Afastamento para o exercício de cargo de administração sindical ou representação profissional;
- Auxílio-doença em virtude de enfermidade ou acidente de trabalho, a partir do 16º dia, quando o empregado passa a receber o benefício pela Previdência Social;
- Suspensão disciplinar;
- Aposentadoria por invalidez provisória;
- Licenças concedidas sem remuneração.

### ***Rescisão do contrato de trabalho***

- A rescisão do contrato de trabalho é o término do vínculo empregatício, com a extinção das obrigações entre o empregador e empregado.
- O pedido de demissão ou o recibo de quitação de rescisão do contrato de trabalho, firmado por empregado com **mais de um ano de serviço**, só será válido quando feito com a assistência do respectivo sindicato ou perante a autoridade do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). A assistência sindical ou do MTE consiste em orientar e esclarecer o empregado e o empregador sobre o cumprimento da lei, assim como, zelar pelo efetivo pagamento das parcelas devidas.
- O pagamento das verbas rescisórias constantes do Termo de Rescisão do Contrato de Trabalho deve ser efetuado em dinheiro ou em cheque administrativo.
- O pagamento poderá ser feito, dentro dos prazos estabelecidos na CLT, por meio de ordem bancária de pagamento, transferência eletrônica ou depósito bancário em conta-corrente ou poupança do empregado, podendo ser utilizada a conta não movimentável-conta-salário.
- O estabelecimento bancário deverá se situar na mesma cidade do local de trabalho.
- O empregador deve comprovar que nos prazos legais ou previstos em convenção ou acordo coletivo de trabalho o empregado foi informado e teve acesso aos valores devidos.
- O pagamento das parcelas devidas a título de rescisão contratual deverá ser efetuado nos seguintes prazos:
  - até o 1º dia útil imediato ao término do contrato; ou
  - até o 10º dia contado da data da notificação da demissão, no caso de ausência de aviso-prévio, indenização deste ou dispensa de seu cumprimento. Se o dia do vencimento recair em sábado, domingo ou feriado, o termo final será antecipado para o dia útil imediatamente anterior.
- A inobservância desses prazos sujeitará o empregador à multa administrativa de R\$ 170,26, por trabalhador, bem como ao pagamento de multa a favor do

empregado, em valor equivalente ao seu salário, devidamente corrigido, salvo quando, comprovadamente, o trabalhador for o responsável pelo atraso.

### ***O que é aviso prévio***

- Aviso prévio é o nome que se dá à comunicação do empregador de que dispensará os serviços do empregado ou, ao contrário, do empregado informando que quer sair da empresa.
- Esse aviso antecipado deve ser feito num prazo de trinta dias, antes da rescisão do contrato de trabalho.
- O prazo de 30 dias correspondente ao aviso-prévio, conta-se a partir do dia seguinte ao da comunicação, que deverá ser formalizada por escrito.
- Na falta do aviso-prévio por parte do empregador, o empregado terá direito ao salário correspondente ao prazo do aviso, que será, no mínimo, de 30 dias para o empregado que tenha até um ano de serviço na mesma empresa.
- A falta do aviso-prévio por parte do empregado dá ao empregador direito ao salário correspondente ao prazo respectivo.
- Serão acrescidos três dias por ano de serviço prestado, na mesma empresa, até o máximo de 60 dias, perfazendo um total de até 90 dias.
- Ao empregado despedido arbitrariamente, ou sem justa causa, é facultado, durante o aviso-prévio, optar entre reduzir a jornada diária em duas horas ou faltar sete dias corridos, sem prejuízo do salário.

### ***13º Salário ou Gratificação Natalina***

A gratificação Natalina, conhecida como 13º Salário, deve ser paga pelo empregador no mês de dezembro de cada ano, independentemente da remuneração a que o empregado fizer jus.

### ***Os critérios para o pagamento do 13º salário são:***

- A primeira parcela deve ser adiantada pelo empregador, entre os meses de fevereiro e novembro de cada ano, desde que não tenha sido paga nas férias do empregado;
- O valor do adiantamento deve ser a metade do salário recebido pelo empregado no mês anterior;
- O empregador não é obrigado a pagar o adiantamento no mesmo mês a todos os empregados;

- O valor do pagamento da segunda parcela do 13º salário deve ser a metade do salário de dezembro;
- O 13º salário corresponde a 1/12 avos da remuneração devida em dezembro, multiplicado pelos meses que o empregado trabalhou no ano;
- A fração igual ou superior a quinze dias de serviço é considerada como mês integral; se o empregado trabalhar menos de 15 dias no mês, esse período não será considerado;
- Ocorrendo a extinção do contrato de trabalho, a não ser na hipótese de rescisão com justa causa, o empregado fará jus ao recebimento do 13º salário **proporcional** ao tempo de serviço, calculado sobre a remuneração do mês da rescisão;
- Caso ocorra a extinção do contrato antes da data prevista para o pagamento da parcela final do 13º salário, o empregador poderá **compensar o adiantamento concedido** da gratificação proporcional que fará na ocasião da dispensa e, se esse valor não for suficiente, poderá ser utilizado outro crédito de natureza trabalhista a que o empregado tenha direito.

### ***Férias Individuais***

A legislação trabalhista assegura que todo empregado tem direito anualmente a um período de férias, sem prejuízo da remuneração.

Após cada período de 12 meses de vigência do contrato de trabalho, o empregado tem direito a férias;

O período aquisitivo começa a ser computado a partir da admissão até que ele complete um ano de contrato.

O período de férias é contado como tempo de serviço, para efeito de aposentadoria.

As férias do empregado são determinadas pelo empregador, de acordo com as faltas **não justificadas** ao serviço ocorridas durante o período aquisitivo;

Faltas não justificadas são aquelas ocorridas dentro do período aquisitivo, e que acarretaram o desconto do pagamento dos dias ao empregado.

## 1. Modalidade de tempo integral:

Na modalidade de tempo integral de trabalho, após cada período de 12 meses de contrato, o empregado terá direito a férias na seguinte proporção:

<b>Nº DE FALTAS INJUSTIFICADAS</b>	<b>DIAS CORRIDOS DE FÉRIAS</b>
0 a 5 faltas	30 dias
6 a 14 faltas	24 dias
15 a 23 faltas	18 dias
24 a 32 faltas	12 dias
Acima de 32 faltas	0

## 2. Regime de tempo parcial:

Nessa hipótese, após cada período de 12 meses de vigência do contrato de trabalho, o empregado terá direito a férias na seguinte proporção:

<b>DURAÇÃO DO TRABALHO SEMANAL</b>	<b>DIAS DE FÉRIAS</b>
superior a 22 horas até 25 horas	18 dias
superior a 20 horas até 22 horas	16 dias
superior a 15 horas até 20 horas	14 dias
superior a 10 horas até 15 horas	12 dias
superior a 05 horas até 10 horas	10 dias
igual ou inferior a 5 horas	08 dias

São consideradas justificadas as faltas ou ausências do empregado ao trabalho, que não tenham acarretado a perda da remuneração do período de ausência. Neste sentido, as faltas ao serviço, legalmente justificadas, não serão deduzidas para a concessão de férias.

A Lei prevê que nos seguintes casos de falta ao trabalho, **não deverá ser descontado** nenhum dia de trabalho ou das férias do empregado:

- 1 - até dois dias consecutivos, em caso de falecimento de esposa(o), pais, filhos, irmão ou pessoa que, declarada em sua carteira profissional, viva sob sua dependência econômica;
- 2 - até três dias seguidos, em virtude de casamento;
- 3 - por um dia, em caso de nascimento de filho, no decorrer da primeira semana;
- 4 - por um dia, em cada 12 meses de trabalho, em caso de doação voluntária de sangue devidamente comprovada;
- 5 - até dois dias seguidos ou não, para o fim de se alistar eleitor, nos termos da lei respectiva;
- 6 - no período de tempo em que tiver de cumprir as exigências do Serviço Militar;
- 7 - nos dias em que estiver comprovadamente realizando provas de exame vestibular para ingresso em estabelecimento de ensino superior;
- 8 - pelo tempo que se fizer necessário, quando tiver de comparecer a juízo;
- 9 - ausência do empregado, justificada, a critério da administração do estabelecimento, mediante documento por esta fornecido;
- 10 - paralisação do serviço nos dias em que, por conveniência do empregador, não tenha havido trabalho;
- 11 - auxílio-doença, previdenciário ou acidentário, devidamente comprovado, até 15 dias;
- 12 - durante o licenciamento obrigatório da empregada por motivo de maternidade ou aborto não criminoso;
- 13 - comparecimento para depor como testemunha, quando devidamente arrolado ou convocado;
- 14 - comparecimento como parte à Justiça do Trabalho;
- 15 - período de afastamento do representante dos empregados quando convocado para atuar como conciliador nas Comissões de Conciliação Prévia, sendo computado como tempo de trabalho efetivo o despendido nessa atividade.

***Casos em que o empregado não terá direito a férias:***

- Se deixar o emprego e não for readmitido dentro de 60 dias após à sua saída;
- Se permanecer em licença, recebendo salários, por mais de 30 dias;
- Se deixar de trabalhar, recebendo salário, por mais de 30 dias em virtude de paralisação parcial ou total dos serviços da empresa;

- Se tiver recebido pagamentos da Previdência Social devido à acidente do trabalho ou por auxílio-doença por mais de seis meses, embora descontínuos.

### **FGTS**

O Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS é uma conta bancária vinculada que cada trabalhador tem na Caixa Econômica Federal, na qual o empregador vai depositando a cada mês 8% do salário do empregado.

Essa conta, no entanto, por ser vinculada, só pode ser movimentada nos casos previstos em Lei. A rescisão unilateral do contrato sem justa causa é um deles, e autoriza o empregado a sacar o valor do seu FGTS, assim como o financiamento para aquisição de moradia pelo Sistema Financeiro de Habitação – SFH. As demais causas autorizadas do saque estão previstas na lei do fundo de garantia nº 8.036/90, no artigo 20.

### **Seguro Desemprego**

O seguro desemprego é um benefício de caráter assistencial garantido constitucionalmente ao trabalhador que se encontra em situação de desemprego involuntário, ou seja, ao trabalhador que, contra sua vontade, perdeu o emprego. Para que o empregado possa receber esse benefício é necessário satisfazer algumas condições:

- Ter recebido salários consecutivos nos últimos 6 meses antes da demissão;
- Ter estado empregado durante pelo menos 6 dentro os últimos 36 meses;
- Não ter recebido o salário desemprego nos últimos 36 meses;
- Não estar recebendo qualquer benefício da Previdência Social (INSS), exceto por acidente ou pensão por morte;
- Não possuir renda própria para o sustento de sua família.

### **Previdência Social**

A Previdência Social é um seguro que garante a renda do contribuinte e de sua família, em casos de doença, acidente, gravidez, prisão, morte e idade avançada. Oferece vários benefícios que juntos garantem tranquilidade quanto ao presente e em relação ao futuro. Para ter essa proteção, é necessário se inscrever e contribuir todos os meses.

Todo trabalhador com carteira assinada é automaticamente filiado à Previdência Social. O trabalhador autônomo que não trabalha no regime CLT pode inscrever-se como Contribuinte Individual e, pagando uma taxa mensal, tem assegurado o direito de aposentar-se pela Previdência Social.

## 4 . Direito Civil e Criminal

Podemos definir crime como a conduta humana que seja contrária ao direito e que esteja prevista na legislação penal.

O Código de Trânsito Brasileiro reserva o Capítulo XIX para tratar dos crimes de trânsito.

### **Crimes de Trânsito**

- Aos crimes relacionados abaixo cometidos na direção de veículos automotores, previstos nesse código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se esse capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

- Aplicam-se aos crimes de trânsito de lesão corporal **culposa** (\*), de embriaguez ao volante e de participação em competição não autorizada o disposto nos artigos 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h.

- Nestes casos deverá ser instaurado inquérito policial.

- A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor poder ser imposta como penalidade principal, isolada ou cumulativamente com outras penalidades.

A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor, tem a duração de dois meses a cinco anos.

Uma vez condenado, o réu será intimado a entregar à autoridade judiciária, em (quarenta e oito) horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

A penalidade de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no § 1º do art. 49 do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.

- A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

- Aplica-se à multa reparatória o disposto nos arts. 50 a 52 do Código Penal.
- Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

### ***Homicídio culposo \* na direção de veículo automotor***

O homicídio culposo na direção de veículo automotor, é punido com pena de detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

A pena é aumentada de um terço à metade, se o infrator:

- I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
- II - praticar homicídio culposo em faixa de pedestres ou na calçada;
- III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;
- IV - no exercício de sua profissão ou atividade se, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

### ***Causar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:***

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Aumenta-se a pena de um terço à metade se o infrator:

- não possuir permissão ou CNH;
- lesionar pedestres na faixa ou na calçada;
- deixar de prestar socorro à vítima, quando possível fazê-lo.

\* Quando não há a intenção de praticar o homicídio.

***Omissão de socorro nos acidentes com vítima***

Se o condutor deixar, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública; a pena será de detenção.

- seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Ainda que a omissão do condutor seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves, as penas serão as mesmas.

Se o condutor afastar-se do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

- a pena será de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

***Dirigir alcoolizado ou sob a influência de substância psicoativa***

O condutor que apresentar concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa, terá pena de detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Observação: Para caracterizar este crime, o governo federal estabelecerá testes, que comprovem essa concentração de álcool no sangue.

***Dirigir com a permissão ou CNH suspensa:***

Penas de detenção, de seis meses a um ano, e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição. Uma vez condenado o réu será intimado a entregar a autoridade judiciária, em 48 horas, a permissão ou CNH.

***Participação em racha***

Participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade.

Penas de detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

### ***Dirigir sem permissão ou habilitação***

Dirigir em via pública, sem a permissão ou habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

- Penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

### ***Entregar a direção de veículo:***

- a pessoa não habilitada;
- com habilitação cassada;
- com habilitação suspensa;
- embriagada ou com estado de saúde física ou mental comprometida para a condução veicular.

Penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

### ***Excesso de velocidade***

Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

- Penas de detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

### ***Fraude no acidente de trânsito***

Inovar artificialmente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou o juiz.

### ***Código Penal - parte geral (Lei 7.209/84)***

Art. 49 - A pena de multa consiste no pagamento ao fundo penitenciário da quantia fixada na sentença e calculada em dias-multa. Será, no mínimo, de dez e, no máximo, de trezentos e sessenta dias-multa.

§ 1º - O valor do dia-multa será fixado pelo juiz não podendo ser inferior a um trigésimo do maior salário mínimo mensal vigente ao tempo do fato, nem superior a cinco vezes esse salário.

§ 2º - O valor da multa será atualizado, quando da execução, pelos índices de correção monetária.

### ***Pagamento da Multa***

Art. 50 - A multa deve ser paga dentro de dez dias depois de transitada em julgado a sentença. A requerimento do condenado e conforme as circunstâncias, o juiz pode permitir que o pagamento se realize em parcelas mensais.

§ 1º - A cobrança de multa pode efetuar-se mediante desconto no vencimento ou salário do condenado quando:

- a) aplicada isoladamente;
- b) aplicada cumulativamente com pena restritiva de direitos;
- c) concedida a suspensão condicional da pena.

§ 2º - O desconto não deve incidir sobre os recursos indispensáveis ao sustento do condenado e de sua família.

### ***Conversão da multa e revogação***

Art. 51 - A multa converte-se em pena de detenção, quando o condenado solvente deixa de pagá-la ou frustra a sua execução.

#### **Modo de conversão**

§ 1º - Na conversão, a cada dia-multa corresponderá um dia de detenção, não podendo esta ser superior a um ano.

#### **Revogação da conversão**

§ 2º - A conversão fica sem efeito se, a qualquer tempo, é paga a multa.

Suspensão da execução da multa

**Art. 52** - É suspensa a execução da pena de multa, se sobrevém ao condenado doença mental.

***Juizados especiais cíveis e criminais (Lei 9.099/95)***

Art. 74. A composição dos danos civis será reduzida a escrito e, homologada pelo Juiz mediante sentença irrecorrível, terá eficácia de título a ser executado no juízo civil competente.

**Parágrafo único.** Tratando-se de ação penal de iniciativa privada ou de ação penal pública condicionada à representação, o acordo homologado acarreta a renúncia ao direito de queixa ou representação.

Art. 76. Havendo representação ou tratando-se de crime de ação penal pública incondicionada, não sendo caso de arquivamento, o Ministério Público poderá propor a aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multas, a ser especificada na proposta.

§ 1º Nas hipóteses de ser a pena de multa a única aplicável, o Juiz poderá reduzi-la até a metade.

§ 2º Não se admitirá a proposta se ficar comprovado:

I - ter sido o autor da infração condenado, pela prática de crime, à pena privativa de liberdade, por sentença definitiva;

II - ter sido o agente beneficiado anteriormente, no prazo de cinco anos, pela aplicação de pena restritiva ou multa, nos termos deste artigo;

III - não indicarem os antecedentes, a conduta social e a personalidade do agente, bem como os motivos e as circunstâncias, ser necessária e suficiente a adoção da medida.

§ 3º Aceita a proposta pelo autor da infração e seu defensor, será submetida à apreciação do Juiz.

§ 4º Acolhendo a proposta do Ministério Público aceita pelo autor da infração, o Juiz aplicará a pena restritiva de direitos ou multa, que não importará em reincidência, sendo registrada apenas para impedir novamente o mesmo benefício no prazo de cinco anos.

§ 5º Da sentença prevista no parágrafo anterior caberá a apelação referida no art. 82 desta Lei.

§ 6º A imposição da sanção de que trata o § 4º deste artigo não constará de certidão de antecedentes criminais, salvo para os fins previstos no mesmo dispositivo, e não terá efeitos civis, cabendo aos interessados propor ação cabível no juízo cível.

Art. 88. Além das hipóteses do Código Penal e da legislação especial, dependerá de representação a ação penal relativa aos crimes de lesões corporais leves e lesões culposas.

## **GESTÃO DO RISCO SOBRE DUAS RODAS**



## Introdução

Conduzir motocicleta, para muitos, é desfrutar de enorme prazer; sentir-se livre, em contato com a natureza, com a possibilidade de percorrer caminhos inacessíveis aos automóveis, e, assim poder 'curtir' mais emoções.

Já nas grandes cidades a motocicleta pelas suas dimensões reduzidas permite maior agilidade no trânsito libertando o usuário dos congestionamentos, facilitando o estacionamento além de proporcionar economia, seja pelo reduzido consumo de combustível, seja pelo baixo custo de manutenção.

Entretanto, as mesmas razões que colocam as motocicletas em vantagem sobre os demais meios de transportes, são as que evidenciam sua fragilidade e exposição maior de seus ocupantes ao risco de acidentes. Segundo especialistas em segurança e transportes, um motociclista tem vinte vezes mais possibilidades de morrer no trânsito, do que um ocupante de automóvel.

As estatísticas de acidentes fatais no trânsito do município de São Paulo, confirmam essa constatação: entre 1.997 e 2.011 as mortes de motociclistas na cidade, cresceram 131,7%: de 221 para 512 mortos.

Essa realidade impõe aos motociclistas a necessidade de refletir sobre a importância de aprimorar técnicas e comportamentos seguros ao pilotar motocicletas. É o que esta apostila propõe ao aluno.

### ***O que é trânsito***

Em geral, o trânsito nas grandes cidades é imediatamente associado às dificuldades de deslocamento, sendo comum expressões como “desculpe o atraso, peguei o maior trânsito”.

Se considerarmos que a cerca de 40 anos a.C. a Roma Antiga já enfrentava congestionamentos e acidentes, percebemos que a preocupação com os problemas de trânsito é histórica e envolve não só questões técnicas, mas também políticas e sociais.

A disputa pelo espaço das vias é um problema bastante evidente, gera conflitos e exerce forte influência no trânsito.

O interesse do condutor, por exemplo, é que seu veículo se desloque sem obstáculos e sem paradas constantes, enquanto o desejo do pedestre é atravessar a via com o máximo de segurança. Se deixarmos que esta negociação pelo uso do espaço público seja feita pelas partes (motorista e pedestre), na maioria das vezes o pedestre, por ser a parte mais frágil nessa relação, precisará encontrar brechas para realizar a travessia, sem nenhuma segurança. Cabe então à autoridade pública intermediar a negociação.

Uma das soluções é a instalação de semáforo, que por um lado contribui para aumentar a segurança do pedestre, mas por outro acarreta a diminuição da fluidez do tráfego de veículos. Se a autoridade pública construir uma passarela, a fluidez dos veículos aumenta, mas o trajeto do pedestre para alcançar o outro lado da via, fica maior.

O trânsito é composto de pessoas que fazem parte de uma sociedade que apresenta diferenças sociais, políticas e econômicas, que podem gerar conflitos. A disputa pelo espaço físico exige uma negociação permanente. Na década de 90 do século XX, com o grande aumento da frota de motocicletas e do surgimento do transporte de pequenas cargas por motocicletas - motofrete, houve um agravamento dos conflitos entre motociclistas e motoristas no trânsito, gerado pela disputa do uso do espaço viário.

Quando estamos a pé e algum motociclista coloca em risco a nossa segurança, criticamos este condutor. Esta crítica sobre o comportamento inadequado deste motociclista tende a ser generalizada para os demais, resultando no frequente comentário: Todo motociclista é “cachorro-louco” e não respeita ninguém.

Se estamos em um carro, na via parada ou com lentidão, e um motociclista passa no corredor entre os veículos, isto nos causa uma ponta de inveja pela sua agilidade. Por outro lado, se estamos em casa e encomendamos uma pizza, o que desejamos é que o entregador-motociclista faça o seu serviço o mais rápido possível.

Assim como o desejo de receber uma pizza quentinha, existem outros serviços que precisam chegar de forma rápida ou urgente: o documento do escritório, o medicamento do doente, o exame do laboratório, a passagem de avião, etc.

Portanto, a rapidez com que a sociedade exige a entrega de produtos e serviços gera conflitos nos deslocamentos do dia-a-dia. Então, cabe à própria sociedade encontrar maneiras para solucionar estes conflitos.

Para chegarmos a um trânsito de qualidade, é importante considerarmos não somente a fluidez dos veículos, mas também que a circulação das pessoas, motorizadas ou não, ocorra com segurança, reduzindo ao máximo a possibilidade de acidentes.

Entretanto, para alcançarmos esta qualidade é fundamental que as pessoas exerçam a cidadania.

Mais que respeito às regras de trânsito é essencial o respeito ao ser humano.

## Breve História da Bicicleta e da Motocicleta

### CELERÍFERO



O Conde Méde de Sivrac, da França, construiu o primeiro veículo de duas rodas, o “Celerífero” que marca o início da história da bicicleta.

### EINSPUR

O alemão Gottlieb Daimler produziu em 1885, o veículo, batizado de Einspur. Com chassis de madeira e dotado de motor a explosão, com potência de meio cavalo de força.

Esse veículo percorreu três quilômetros, a uma velocidade média de 6 km/h.



Em 1890, as primeiras bicicletas motorizadas começaram a ser produzidas e a partir de então foram sendo aperfeiçoadas, surgindo assim as motocicletas como as que conhecemos hoje. Na década de 20 do século passado, a Inglaterra era a maior fabricante de motocicletas. Nos anos 40, os japoneses ultrapassaram os ingleses, lançando neste período os modelos mais comerciais.

Hoje, são produzidos veículos que atendem às diferentes necessidades do público consumidor. Segundo a ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, em 2008 o setor atingiu o recorde de produção: mais de dois milhões de novas motocicletas e similares foram produzidas no Brasil.

## Tipos de veículos de duas rodas de acordo com o CTB

### CICLOMOTORES



Veículo de duas rodas, com motor de até 50 cc e velocidade máxima de 50 km/h.

### MOTONETA



Conduzido em posição *sentada*.

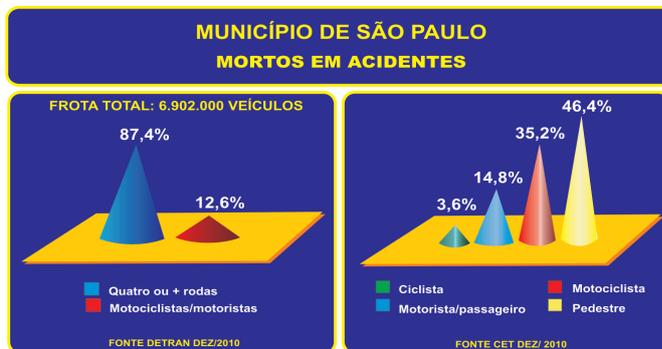
### MOTOCICLETA



Conduzido em posição *montada*.

## 2. Motociclista no trânsito de São Paulo

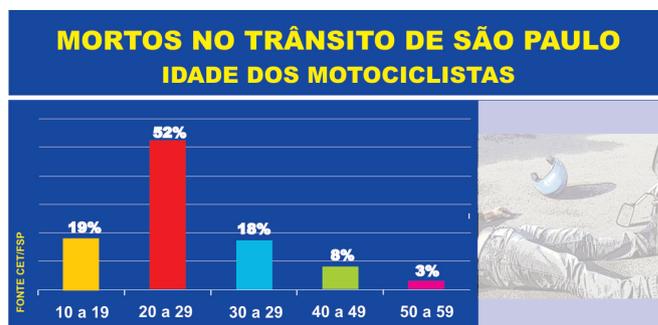
### Vítimas fatais por acidentes - 2010



Apesar do crescimento acentuado da frota de motocicletas nos últimos anos na cidade de São Paulo, essa frota representa apenas 12,6% do total de veículos, porém foi responsável por um percentual de 35,2% do total de mortes do ano de 2010, 478 mortes.



Enquanto os veículos de quatro ou mais rodas, tiveram significativa queda no envolvimento em acidentes fatais, o número de mortes envolvendo motocicletas aumentou.



Este gráfico ressalta bem o perfil dos motociclistas que mais morrem no trânsito: pessoas jovens .



A maioria dos acidentes envolvendo motociclista é do tipo colisão e o principal causador é o excesso de velocidade. Outros fatores também contribuem: posicionamento inseguro na via, falta de atenção e desrespeito às leis de trânsito.

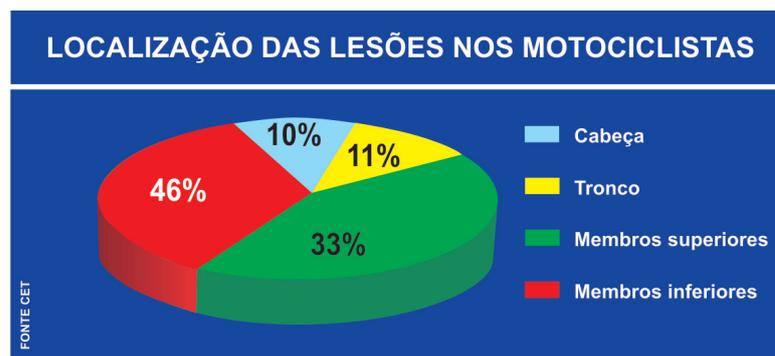
O acidente considerado **choque** é o que ocorre quando o veículo bate contra objetos fixos: postes, árvores, guias, etc...

**Colisão** é a ocorrência que envolve dois ou mais veículos em movimento.

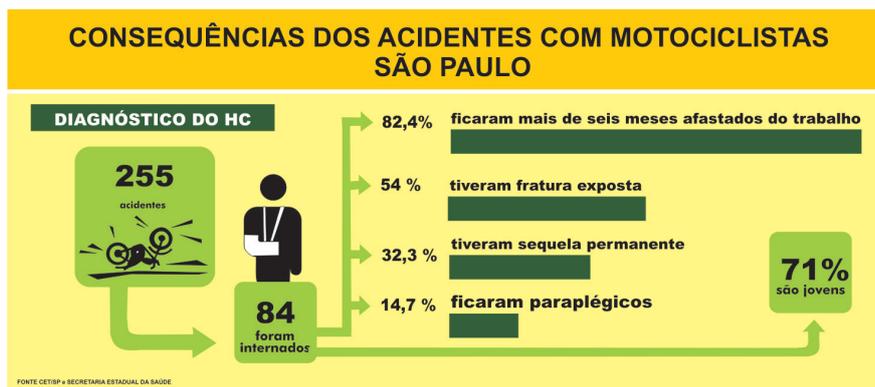
**Atropelamento** ocorre entre veículo e pedestres ou animais.

**Não Identificados** referem-se a acidentes cujo tipo não foi considerado no levantamento de dados.

Enquanto o uso do capacete contribui para a redução de ferimentos na cabeça, pernas e braços são os mais atingidos. Isto ocorre devido a pouca importância dada à utilização de luvas, jaquetas e botas apropriadas.



Este gráfico mostra a fragilidade do motociclista quando envolvido em acidentes. A maioria dos motociclistas morre no dia em que ocorreu o acidente.



Mesmo não ocorrendo a fatalidade o acidente de trânsito altera por longo tempo a rotina de vida do motociclista.

A análise da estatística dos acidentes de trânsito nos alerta para a situação trágica crescente, de ferimentos e mortes de motociclistas, indicando a necessidade de mudanças nas atitudes de todos os envolvidos para um trânsito mais harmônico e seguro.

### 3. Conceito e prática da pilotagem segura

Pilotar bem significa ter comportamentos e adotar procedimentos que resultem em segurança tanto para o condutor da motocicleta e o passageiro, quanto para os demais usuários da via - motoristas e pedestres.

Avaliar situações de risco e antecipar possíveis acidentes, deve fazer parte do comportamento do motociclista.

#### ***A PILOTAGEM SEGURA CONSIDERA QUATRO PONTOS IMPORTANTES:***

#### **CONDUTOR**

condições físicas e mentais adequadas

#### **TÉCNICA**

conhecimento e prática da correta  
condução do veículo

#### **VEÍCULO**

manutenção adequada

#### **LEIS**

conhecimento e respeito às leis  
de trânsito (CTB)

## Equipamentos de proteção

Por conduzirem um veículo frágil e sem proteção de carroceria os motociclistas estão sujeitos a lesões mais graves em caso de acidentes. A motocicleta quando está em movimento cria o chamado equilíbrio dinâmico. Esse equilíbrio é facilmente perdido pelo condutor, seja por um pequeno toque no trânsito (raspar a moto lateralmente em outro veículo, encostar o pneu na guia no momento da curva, etc.) possibilitando a ocorrência de queda de seus ocupantes. Além do mais as pessoas estão soltas sobre o veículo, sem que nada as proteja: nem carroceria, nem cinto, air-bag, etc, gerando portanto maiores riscos aos ocupantes da motocicleta, seja o motociclista ou o garupa.

Para compensar esse lado negativo, é de grande importância o motociclista adotar a chamada **segurança passiva**, usando equipamentos de proteção.



O uso dos equipamentos de proteção proporcionam mais segurança, protegendo contra os efeitos negativos de vento, poeira, frio, sol, insetos, etc., contribuindo também na estabilidade da motocicleta, além de evitar ou tornar menos graves as lesões em casos de acidentes, principalmente as fraturas e escoriações. A seguir vamos estudar os benefícios do uso dos equipamentos de proteção.

### Capacete

As duas principais funções do capacete motociclístico é absorver e dissipar a energia gerada no momento de impacto (acidente), evitando traumatismo craniano e ferimentos no rosto, mandíbula, nariz e dentes.

Ferimentos na cabeça podem significar perdas da fala, audição, visão e de movimentos. Pessoas que sofreram algumas dessas lesões, achavam que isto nunca iria acontecer com elas.



Outra função do capacete é proteger contra os efeitos nocivos da radiação solar. É importante o motociclista usar capacete de tamanho apropriado (existe no mercado numeração que vai do nº 54 até o nº 62), de qualidade comprovada pela certificação do INMETRO\* – Instituto Nacional de Metrologia, e em bom estado de conservação.



**Tamanho apropriado**  
**Estado de conservação**  
**Selo do INMETRO Fita refletiva**

\* Orgão do Governo Federal que testa todos os produtos fabricados no Brasil ou importados e certifica se eles atendem às normas técnicas de segurança.

### Impactos nos capacetes

Após um impacto forte o capacete deve ser trocado, mesmo que aparentemente esteja intacto. Ele pode ter sofrido fissuras imperceptíveis a olho nu, mas que afetam a capacidade de resistência a novos impactos. Com o tempo todos os materiais sofrem “fadiga de material”, perdendo qualidade. Os fabricantes estimam que até um prazo de 3 anos o capacete tem condições técnicas de absorver impactos.

Um capacete muito antigo poderá não absorver impactos e transmiti-los diretamente ao crânio.

### Afivelamento do capacete

Muitos motociclistas não afivelam corretamente o capacete, com a cinta jugular seja devido a calor, a incômodo ou pressa.

Ao assim procederem se iludem, imaginando que a cabeça esteja protegida, quando, na verdade, devido ao peso do capacete e a inércia, no caso de acidente, no momento mais necessário, ele poderá sair da cabeça.



Faça o teste do queixo

*Se a cinta jugular passar livremente pelo maxilar, o capacete não está corretamente afivelado.*

## Viseira ou óculos de proteção

Vento e poeira nos olhos provocam irritações, ressecamento e danos à visão.

Partículas em suspensão no ar podem atingir os olhos e cegar momentaneamente o condutor. Grãos de areia, pedriscos ou até mesmo insetos podem ferir os olhos.

Conforme a intensidade do impacto o dano pode ser mais intenso, como perfurar e cegar. Há casos em que atingem o cérebro com comprometimento das funções cerebrais.

A viseira deve estar limpa e sem riscos para não prejudicar a visualização ao pilotar. À noite as luzes dos faróis se dissipam nos riscos, comprometendo ainda mais a visão.



## Jaqueta

O uso de jaqueta evita escoriações em caso de queda. Protege contra vento, frio, raios do sol, além de favorecer a aerodinâmica e o equilíbrio do motociclista e garupa.

Usar jaquetas feitas com material resistente como o couro ou o nylon dotadas de refletivos, escolher o tamanho apropriado para o seu porte físico é importante para a segurança.



## Luvas

Luvas de couro impedem escoriações e até fraturas em caso de queda. Dão maior firmeza ao segurar o guidão. O punho longo impede que o vento entre pela manga da jaqueta, diminuindo o desconforto térmico e a possibilidade de inflar a jaqueta.



## Calças

É importante que essa parte do vestuário do motociclista seja resistente para evitar escoriações em caso de queda. Hoje no mercado existem vários produtos eficientes para o motociclista, porém para o dia a dia do trabalhador de motofrete uma calça de brim é o suficiente. Devem-se evitar usar calças muito largas que podem enroscar nas pedaleiras.

## Botas

Quando reparamos nos calçados dos motociclistas, principalmente os motofretistas, notamos que a grande maioria usa calçado mais popular, como o tênis.

Poucos entendem que o calçado é parte do equipamento de segurança. Mas é importante usar a bota e não o tênis como calçado para pilotar, pois a bota dá maior firmeza e posiciona melhor os pés nas pedaleiras, protege em caso de acidentes, diminuindo a possibilidade de cortes, fraturas e rompimentos de tendões.



Além dos equipamentos próprios para o motociclista, como vimos anteriormente, é importante pensarmos nos dispositivos de segurança que, quando presentes nas motocicletas, contribuem de forma significativa para a nossa segurança. Vamos falar dos dois mais importantes.

## Dispositivo aparador de linha



Somente quem já se deparou com linhas de pipas quando estava pilotando sabe a ameaça que isso representa. Linhas de pipas e outros tipos de cabos soltos na via, não são facilmente percebidos.

Como são uma realidade, a melhor maneira de evitá-los é equipar a motocicleta com esse dispositivo corta fio.

## Protetor de membros inferiores

Qual a possibilidade de ferimentos nas pernas e pés dos motociclistas em caso de acidente? As estatísticas mostram que os membros inferiores são os que mais sofrem ferimentos. Segundo dados do Hospital das Clínicas (FMUSP/2001), de cada 10 fraturas sofridas por motociclista, 8 ocorrem nas pernas, principalmente nos pés e tornozelos. São fraturas que exigem não só uma delicada recuperação, como também um longo período de reabilitação.



Por isso é importante valorizar o protetor de membros inferiores.

Ele minimiza as consequências da colisão frontal, da queda da motocicleta sobre o motociclista, etc.

## Posição correta para pilotar



Para realizar uma pilotagem eficiente e segura não basta o motociclista desenvolver certas habilidades. É importante que adote uma posição correta sobre a motocicleta, a qual melhora consideravelmente seu desempenho.

## Posição da cabeça, do tronco e dos quadris

É importante a cabeça estar na posição vertical, direcionando o olhar por sobre os veículos no trânsito, para observar as condições de tráfego, da via, a movimentação de pedestres e antecipar suas decisões para realização de manobras adequadas.

O motociclista deve manter a coluna ereta para absorver melhor o impacto das irregularidades da via.

O quadril próximo ao tanque distribui melhor o peso sobre a moto, favorece o equilíbrio do motociclista.

Essas posições melhoram a aerodinâmica do conjunto e a visualização do trânsito.

## Braços e mãos

Braços flexionados ajudam nas manobras, diminuem as tensões nos ombros e contribuem para a utilização mais eficiente dos comandos do guidão.

As mãos centralizadas nas manoplas proporcionam firmeza ao segurar o guidão, dando maior eficiência para o acionamento dos manetes.

De acordo com CTB, uma das mãos só poderá ser tirada do guidão para sinalizar mudança de direção.



**Braços levemente flexionados,  
punhos rebaixados em relação  
ao guidão**

## Joelhos

Os joelhos juntos ao tanque diminuem a resistência do vento (aerodinâmica), melhorando o desempenho, além de proporcionar maior firmeza do motociclista à moto.



**Joelhos juntos ao tanque**

## Pés

A posição dos pés próximos aos comandos é importante para agilizar o acionamento de freios e mudança de marchas. Os pés não devem ficar voltados para baixo, pois dessa forma ficam mais distantes dos comandos e aumenta os riscos de ferimentos nos pés, ao passar por buracos e detritos na via.



**Pés: Próximos aos comandos;  
paralelos à moto e apontados para frente,  
juntos à motocicleta.**

## 4. Prevenção de acidentes de trânsito

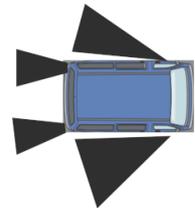
### VEJA E SEJA VISTO !

No trânsito, a segurança depende do quanto nos tornamos visíveis, por isso é importante o motociclista manter o farol baixo aceso, mesmo durante o dia e sinalizar intenções de mudança de posição na via.



#### Ponto cego

As áreas escuras representam os “pontos cegos”, posições na via em que o condutor não vê o veículo que transita atrás ou lateralmente a ele.



#### Posicionamento na via

É mais seguro, e por isso recomendável, as motocicletas ocuparem espaço como os demais veículos ocupam na via, mantendo sempre distância segura em relação aos outros veículos.

O espaço entre veículos (o chamado “corredor”), somente deve ser usado, se o trânsito estiver muito lento ou parado. Nesta situação os riscos para a segurança são maiores, portanto alguns cuidados são fundamentais:

- Avaliar as condições da via. Não trafegar entre veículos quando não for possível manter distância segura;
- Transitar com velocidade muito baixa, entre 10 e 15 Km/h.
- Tornar-se visível aos motoristas;
- Orientar-se pela sinalização existente;
- Manter distância frontal e lateral segura.

#### ***Distância de Segurança***

As condições de clima e da via (pista seca ou úmida, existência de imperfeições) devem ser consideradas.

### ***Distância Lateral Segura***

Avaliar, quando estiver circulando pelos corredores, se a distância dos veículos é suficiente para manobras inesperadas. Nas vias que não permitirem este posicionamento, a motocicleta deve ocupar sempre o espaço de um veículo.

### ***Distância Segura do Veículo da Frente***

A distância é medida em tempo. Dois segundos é o tempo total necessário para a reação do condutor mais o tempo de frenagem. Esse tempo é válido se a pista, o veículo e o condutor estiverem em boas condições (pista seca, sem imperfeições, veículo em boas condições de manutenção e, principalmente, o condutor descansado e sóbrio).



### ***Como calcular a distância de segurança:***

- Marcar um ponto como referência (poste, árvore, etc...)
- Quando o veículo à frente passar por esse ponto contar um mil e um, um mil e dois.
- Ao terminar de falar dois o ponto de referência não deve ter sido ultrapassado, caso isso aconteça, diminuir a velocidade, para aumentar a distância do veículo à frente.

### ***Controle de velocidade***

Potência é importante para veículos atingirem velocidade em pouco tempo; em certas situações é esta potência que ajuda a evitar um acidente. Maior potência no motor também facilita ultrapassagens, embora as velocidades máximas das vias por lei não devam ser excedidas nessas manobras. O que o condutor não pode é fazer mau uso dessa vantagem tecnológica.

Muitas pessoas correm por hábito ou por estímulo de outros condutores. Principalmente os jovens, são influenciados pela propaganda de veículos e filmes de ação. A velocidade fascina e alguns perdem a noção do perigo.

As estatísticas comprovam que o excesso de velocidade é uma das maiores causas de acidentes no Brasil, daí a importância de não nos empolgarmos pela velocidade. Por exemplo: tentando recuperar o tempo perdido, conduzindo a motocicleta com velocidade excessiva. Também não devemos assumir espírito de competição nas vias públicas.

É importante termos presente que acidentes acontecem em frações de segundos e podem mudar completamente nossas vidas. Podemos não ter uma segunda oportunidade para evitar acidente.

Como se diz: “não adianta chorar sobre leite derramado”.



**DÊ PREFERÊNCIA À VIDA.  
RESPEITE O PEDESTRE**

### ***Cuidados com os usuários da via***

Dos atropelamentos no ano de 2010 na cidade de São Paulo, **25%** foram causados por motocicleta.

É possível diminuir este número e mudar esta realidade.

- Reconhecer a fragilidade do pedestre;
- Diminuir a velocidade ao se aproximar da faixa;
- Não parar sobre a faixa de segurança. Este lugar é do pedestre;
- Diminuir a velocidade ao se aproximar de um cruzamento sinalizado;
- Aguardar a fase verde do semáforo para sair. Não arrancar com velocidade;
- Esperar o pedestre concluir a travessia;
- Ficar atento, pois a moto não é visível para o pedestre nos “corredores”;
- Sinalizar sempre as intenções com seta;
- Trafegar apenas na pista, nunca sobre a calçada e passarelas;

- Estar atento a travessias inseguras de pedestres próximo a pontos de ônibus, escolas, shoppings, hospitais, etc.;
- Manter os olhos em movimento a fim de visualizar tudo e todos que passam ao redor.

### **Ciclistas**

- Nos últimos anos têm aumentado muito a participação de bicicletas no trânsito. É importante o motociclista considerar essa realidade, respeitando os ciclistas, observando a movimentação de bicicletas, para evitar acidentes.
- Ao ultrapassar ciclistas manter ao menos 1,5 m de distância.

### **Frenagem**

- Pilotar com velocidade que permita reação em situações inesperadas é fundamental.
- No momento da frenagem, todo o peso recai sobre a roda dianteira. Isso faz do freio dianteiro o maior responsável pela frenagem.

Observe no desenho as distâncias percorridas até a parada total, de uma motocicleta de 125 cc, freio a disco dianteiro e a tambor traseiro, à velocidade de 50 km/h:



O tempo de frenagem depende do atrito entre os pneus e o solo. A frenagem mais eficiente é a que o motociclista aciona ao mesmo tempo os freios traseiro e dianteiro, deixando para acionar a embreagem no último instante da frenagem, usando assim a força do motor para reforçar a parada da moto (freio motor). Quando se utiliza a embreagem juntamente com os freios, a roda fica livre e sobrecarrega os freios.

É importante usar os quatro dedos no manete para frear.

O acionamento dos freios deve ser progressivo, a fim de evitar o travamento das rodas. Nunca se deve frear com acionamentos múltiplos do manete.

Quando a moto parar, o motociclista deve manter o pé acionando o freio traseiro e colocar o pé esquerdo no chão, só mudando essa posição para engatar novamente a marcha antes de sair novamente.

O piso molhado diminui o atrito, portanto, nessa situação, deve-se manter distância maior em relação ao veículo da frente, aumentando o espaço para a frenagem.

## **Concentração**

### **Interferências negativas na pilotagem**

Pilotar motocicleta exige concentração e habilidade.

Tudo o que interfere negativamente na concentração é prejudicial à segurança: fadiga, sono, falta ou excesso de alimentação, ingestão de certos tipos de medicamentos, álcool e drogas, provoca diminuição dos reflexos, dificuldades de julgamentos das situações vividas no trânsito e conseqüentes tomadas de decisões.

Não por acaso, esses fatores são os principais responsáveis por acidentes e mortes no trânsito.

## **Cansaço**

É o resultado de poucas horas de sono, excesso de trabalho e preocupações. Assim, para evitar as suas conseqüências:

- É importante programar o trabalho, executando-o organizadamente, desligando-se de preocupações e concentrando-se na pilotagem;
- Cultivar momentos de lazer, praticar esportes, ouvir músicas, relaxar física e mentalmente são atitudes importantes para a qualidade de vida e para uma boa pilotagem.



## Álcool

É uma droga socialmente aceita, porém pequena dose é suficiente para alterar o estado físico e psicológico do condutor. Abaixo, as principais consequências do seu uso:

- Provoca perda do senso crítico;
- Age diretamente no sistema nervoso central (cérebro);
- Gera excesso de autoconfiança;
- Altera reflexos em geral;
- Reduz o campo visual do condutor;
- Altera o senso de equilíbrio;
- Faz com que a pessoa tenha alucinações;
- Distorce a realidade;
- Inibe a capacidade de avaliar corretamente velocidade e distância;
- Prejudica a coordenação motora;
- Álcool e drogas podem tornar agressivo o condutor.

***Se for a uma festa, sabendo que  
irá beber, deixe a moto em casa;***

***Não seja passageiro em veículo  
cujo condutor bebeu;***

***Álcool, droga e cansaço não  
combinam com pilotagem.***



**SE BEBER, NÃO PILOTE.  
RESPEITE A VIDA**

## 5. Condições Adversas e de Risco

### *Pilotando sob chuva*

A diminuição da aderência do pneu com a pista pode causar a derrapagem da motocicleta, levando o condutor a perder o controle do veículo.

Para evitar os riscos de acidentes pilotando sob chuva:

- Manter os pneus em boas condições de uso;
- Paralelepípedos e pistas irregulares sob chuva oferecem maiores riscos de queda;
- Aumentar a distância de segurança entre veículos;
- Reduzir a velocidade;
- Evitar poças d'água.



**LEMBRE-SE**  
**NO INÍCIO DA CHUVA**  
**OS RISCOS DE QUEDA SÃO MAIORES,**  
**POIS A ÁGUA SE MISTURA AO ÓLEO, POEIRA E A**  
**PARTÍCULAS DE BORRACHA,**  
**TORNANDO A PISTA**  
**MAIS ESCORREGADIA.**

### **Pilotando sob nevoeiro**

A falta de visibilidade aumenta a chance de acidentes.

Por isso, é importante os seguintes cuidados:

- Reduzir a velocidade;
- Orientar-se pelas lanternas dos outros veículos e faixas de sinalização da pista;
- Aumentar a atenção em cruzamentos;



- Usar farol baixo;
- Nas curvas, alertar condutores com a buzina;
- Aumentar a distância entre veículos.

### Pilotando com vento

Ventos laterais e deslocamento de ar provocado pela passagem de outros veículos, sobretudo os de grande porte, põem em risco o equilíbrio da motocicleta e dificultam o traçado nas curvas.



Denatran

Nessa condição adversa, diminua a velocidade, pois quanto maior a velocidade, mais leve fica a motocicleta e, portanto, mais sujeita a ter sua trajetória e equilíbrio prejudicados.

Cuidados com rajadas de vento em saídas de túneis e com objetos como folhas e galhos arremessados pelo vento.

### Pilotando à noite

À noite nossa visão é reduzida em 1/6 em relação ao dia, as cores ficam menos nítidas, a noção de profundidade diminui, a visão dos espaços é imprecisa podendo ocorrer o ofuscamento pelos faróis dos outros veículos. Portanto à noite deve-se:



Denatran

- Diminuir a velocidade;
- Manter o farol regulado e as luzes de sinalização funcionando perfeitamente;
- Evitar o ofuscamento, desviando o olhar do fecho de luz dos faróis.

## Realizando Ultrapassagem

Ultrapassar pode ser um fator de risco.

A motocicleta por ser um veículo pequeno e ágil no trânsito, pode não ser percebida, o que possibilita a ocorrência de acidentes.

Por esse motivo é fundamental ao ultrapassar, ter certeza que o condutor viu que será ultrapassado.

Isso evitará que a motocicleta seja “fechada”, com graves consequências. Assim é importante:

- Observar se a sinalização ou a visibilidade permite a ultrapassagem;
- Posicionar-se na via de forma que o condutor à frente possa vê-lo pelo retrovisor. Se o motociclista vê o rosto do condutor do veículo que vai a frente no retrovisor, o condutor também poderá vê-lo;
- Buzinar para alertar os condutores;
- Dar lampejos de farol à noite;
- Ultrapassar somente com certeza e segurança.



## Derrapagem

Para evitar derrapagens é necessário que o motociclista tenha total controle sobre a motocicleta, pistas com lama, pedregulhos, óleo, placas metálicas de obras e mesmo faixas de trânsito podem provocar derrapagens. É comum nessas condições o motociclista se apavorar e acionar bruscamente os freios.

As dicas mais eficientes para esse momento são:

- Manter as rodas girando;
- Não travar as rodas usando os freios;
- Não acionar a embreagem.



## ***Variações de luminosidade***



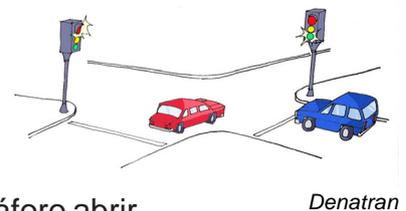
O grande perigo das variações repentinas de luminosidade é a possibilidade de cegueira momentânea.

### ***Para amenizar o problema:***

- Diminuir a velocidade antes de entrar ou sair de túneis, mesmo que sejam bem iluminados, para dar tempo de acomodar a visão;
- Compensar a falta de luminosidade ao entrar num túnel, utilizando o farol, mesmo durante o dia.

### ***Nos cruzamentos***

- Reduzir a velocidade para ter mais condição de frear caso necessite;
- Atentar-se à sinalização existente;
- Verificar o tráfego da transversal quando o semáforo abrir.
- Em cruzamentos situados em vias de tráfego intenso, conversões à esquerda, mesmo que permitidas, apresentam um risco maior ao motociclista que diminui a velocidade ou para seu veículo, ao realizar essa manobra. Pelo princípio da pilotagem segura, o correto é contornar o quarteirão à direita.



### ***Nas curvas***

Todo veículo em movimento tende a se manter em linha reta. Fazer curvas contraria essa tendência. Portanto é importante tomar certos cuidados:

- Reduzir a velocidade antes, mantê-la constante e retomá-la progressivamente ao término da curva;
- Manter o olhar bem à frente;



***Conduta padrão para a realização de curvas:  
Inclinação conjunta de moto e motociclista.***



***Atitude em situação de possibilidade de derrapagem (areia, óleo, brita etc):  
inclinação maior do motociclista e menor da motocicleta.***



***Conduta em imprevistos (buracos ou objetos na via):  
inclinação rápida e maior da motocicleta, permanecendo o motociclista  
na posição vertical.***

- Controlar o grau de inclinação;
- Inclinar o corpo juntamente com a motocicleta;
- Orientar o passageiro (garupa) quanto à inclinação.

### ***Vias com ondulações e buracos***

A estabilidade da moto fica prejudicada, o veículo perde sua direção retilínea.

O guidão pode escapar das mãos do motociclista. Há risco de quedas.

Em vias com ondulações, buracos, em cabeceiras de pontes e viadutos que apresentarem irregularidades, deve-se:

- Apoiar-se sobre os estribos;
- Elevar-se cerca de 10 cm do assento;
- Ter firmeza no guidão, e os joelhos juntos ao tanque;
- Controlar a velocidade.

## SEGURANÇA E SAÚDE

Como já vimos ao estudar as atitudes para evitar acidentes de trânsito, o motociclista precisa adotar posição correta para pilotar.

Além de proporcionar melhor desempenho e segurança, a postura adequada ao conduzir motocicleta é fundamental para que o profissional evite doenças advindas da má postura.

A posição mais adequada é a seguinte:

- Cabeça e tronco eretos;
- Braços levemente flexionados, cotovelos juntos ao corpo naturalmente;
- Mãos centralizadas nas manoplas e pulsos ligeiramente rebaixados em relação a elas;
- Joelhos juntos ao tanque de combustível;
- Pés sobre os estribos, paralelos à motocicleta e apontados para a frente.

## **1. Cuidados com o corpo**

Quem pilota motocicleta profissionalmente permanece muitas horas conduzindo esse veículo, por isso o motociclista precisa ter cuidados com a saúde do seu corpo. É frequente motofretistas apresentarem problemas de coluna cervical (hérnia de disco, “bico de papagaio” ou dores em geral). Cãimbras e desconfortos musculares também não são raros nesses profissionais. É preciso então, seguir algumas orientações de posturas corretas e atividades físicas que evitam o surgimento desses problemas.

Quando pensamos nos cuidados com o corpo podemos enumerar várias atividades que proporcionam melhor qualidade de vida e bem estar, protegendo nossa integridade física e mental e contribuindo para o melhor desempenho do trabalho, além de contribuir também para a diminuição da possibilidade de nos envolvermos em acidentes de trânsito, com consequências graves ou fatais.

### ***Alongamento Corporal***

Alongamentos são exercícios que promovem o estiramento das fibras musculares, dando maior flexibilidade na movimentação de determinada articulação.

O corpo é beneficiado pela prática de exercícios, pois proporciona maior agilidade e elasticidade, previne lesões, ajuda na respiração facilitando a circulação sanguínea e relaxa o corpo e a mente.

Com a prática regular de alongamentos os músculos vão aos poucos ganhando flexibilidade e assim suportam melhor as tensões diárias, prevenindo as lesões musculares.

A prática do alongamento pode ser feita em qualquer lugar e a qualquer hora.

### **Dicas para o alongamento:**

- Iniciar o alongamento até sentir uma tensão no músculo e então relaxar um pouco, voltando à posição inicial;
- Os movimentos devem ser lentos e suaves;
- Não forçar os movimentos;
- A respiração é fundamental ela dá ritmo ao exercício e por isso deve ser lenta e profunda;
- Sempre que identificar alguma tensão muscular realizar os movimentos envolvendo a parte do corpo que está tensa;
- Aprender a incorporar essa prática trará resultados positivos em pouco tempo.

### **Sugestão de exercícios de alongamento:**



## **Alimentação**



O alimento é o combustível do corpo, portanto uma alimentação saudável fornece energia e nutrientes necessários para realização as atividades do dia a dia.

Pratos coloridos com variedades de alimentos são importantes.

Cereais, carnes, verduras, legumes devem ser incluídos na alimentação, assim como as frutas. A ingestão de líquido por dia para uma pessoa adulta, deve ser de dois litros.

Não são recomendáveis longos períodos de jejum, como também, comer o tempo todo.

Para melhorar o estado de alerta deve-se evitar refeições volumosas e alimentos de difícil digestão como as gorduras. O café é estimulante e adequado para despertar, mas não pode ser responsável por manter alerta a pessoa que esteja cansada ou com sono. O melhor nessa situação é uma boa noite de sono ou um breve cochilo em local seguro.

Muito tempo sentado pode resultar em efeitos indesejados como a prisão de ventre. Por esse motivo é importante a ingestão de água e de fibras. Uma boa fonte de fibras são as frutas, legumes e verduras cruas (saladas).

## **Sonolência / Fadiga**

Passamos aproximadamente um terço da nossa vida dormindo. O sono é um período de restauração das funções mentais e físicas, portanto tem a função reparadora para o corpo.

A falta de sono influencia negativamente no desempenho de tarefas, no ritmo de trabalho, na atenção e na concentração. Constata-se também alteração no estado de humor como irritabilidade, hostilidade e raiva, além da alteração na memória e da percepção.

De maneira geral, as causas mais comuns da fadiga são os distúrbios do sono noturno, a ansiedade e a tensão. Estudos indicam que mesmo o consumo moderado de álcool, pode aumentar a fadiga de pessoas que tiveram uma noite de sono inadequada.

Os acidentes, inclusive os de trânsito ocorridos durante a jornada de trabalho, estão relacionados à fadiga ou sonolência excessiva. Portanto, é fundamental descansar o suficiente, antes de conduzir sua motocicleta.

## 2. CONDIÇÕES EMOCIONAIS

### ***Estresse / Preocupação***

O estresse não é em si, negativo e nem prejudicial à saúde. É o que permite à pessoa responder as exigências do ambiente, no entanto as situações prolongadas de estresse podem ser prejudiciais a saúde e possibilitar a ocorrência de acidentes.

Praticar atividade física, descansar o suficiente, cultivar momentos de lazer, ouvir música, são atividades importantes para evitar o *stress*.

A prática de relaxamento possibilita a redução do estresse:

- Sente-se calmamente em posição confortável;
- Relaxe profundamente todos os músculos, começando por seus pés e progredindo até a cabeça;
- Respire pelo nariz. Perceba a respiração. Não se preocupe em ser bem sucedido em obter um nível profundo de relaxamento. Não desista!

Procurar conhecer métodos de relaxamento existentes e praticar o que julgar mais conveniente é altamente benéfico para a qualidade de vida.

## 3. Postura corporal sobre duas rodas

A postura correta tem grande importância, pois permite um bom desempenho no momento da pilotagem e evita sintomas desagradáveis.

Ficar na mesma posição por muito tempo pode causar dores e tensão. Para evitar tais efeitos e melhorar o desempenho na pilotagem:

- A cabeça precisa ser mantida alta e os olhos atentos ao que acontece ao redor;
- As costas devem estar na posição ereta, nunca arqueada e os ombros relaxados;
- Os braços também relaxados e levemente flexionados, com os cotovelos ligeiramente voltados para dentro;
- As mãos posicionadas no centro das manoplas os punhos abaixados em relação às mãos;
- Os joelhos encostados, pressionando levemente o tanque de combustível;
- Os pés paralelos ao solo, apontados para frente, com salto do calçado encaixado nas pedaleiras.

## 4. Consequências de pilotar após ingestão de drogas lícitas ou ilícitas

### **Álcool**

A ingestão de álcool ou qualquer substância psicoativa e mesmo alguns medicamentos é perigoso no trânsito. Seus efeitos retardam o tempo de resposta aos estímulos visuais e auditivos, além de alterar a percepção de perigo, aumentando o nível de risco.



O álcool, quando chega ao cérebro, provoca euforia, bem estar e falsa sensação de segurança, baixando a ansiedade. O aumento do consumo, porém, leva à depressão do sistema nervoso central, causando sonolência e diminuição do reflexo, descontrole muscular, falta de coordenação, prejudicando a acuidade visual e auditiva além de comprometer a autocrítica. Ocorre também o prejuízo da habilidade de avaliar velocidades e distâncias e a redução da capacidade de lidar com o inesperado. Em doses mais elevadas pode levar ao coma.

Quando a quantidade de álcool ingerido supera a taxa de eliminação, começa o efeito sedativo do cérebro. O único método para permanecer sóbrio é não beber ou, se beber, não há nada que acelere o processo de eliminação. Neste caso, somente o tempo. Tomar ducha fria, café amargo, ou ar fresco, amenizam os efeitos do álcool, mas não acelera ou elimina o álcool do organismo.

**ENTÃO, SE BEBER NÃO PILOTE**

### **Medicamentos**

Certos grupos de medicamentos, especialmente aqueles com efeitos depressivos sobre o sistema nervoso central, prejudicam o desempenho psicomotor e por consequência a habilidade de conduzir veículo.

O uso esporádico ou contínuo de medicação sem o acompanhamento médico, isto é, a automedicação somada ao fato de que não se lê a bula, leva a falta de informação sobre a ação da droga, bem como, a correta avaliação sobre o risco/benefício e sobre os efeitos adversos que poderiam interferir na maneira de pilotar.

- O médico deverá ser informado caso a medicação esteja interferindo na habilidade de pilotar;

- Remédios somente deverão ser usados com receita do médico;
- O medicamento ingerido com álcool pode aumentar os efeitos colaterais como maior sedação, sonolência, perda de reflexos.

### ***Substâncias Psicoativas***

São substâncias utilizadas na busca de alívio de tensões internas, como ansiedade ou depressão. As drogas têm um efeito direto e profundo no cérebro e o uso prolongado pode provocar danos irreversíveis. A longo prazo, os resultados são a compulsão e o vício.

O consumo de substâncias psicoativas (maconha, cocaína, ecstasy, anfetaminas, benzodiazepínicos, anabolizantes, etc) altera a percepção dos acontecimentos e o entendimento das situações cotidianas, interferindo na maneira de conduzir o que aumenta o risco de acidentes de trânsito. Essa alteração não ocorre somente no momento do consumo, como também podem produzir efeitos residuais e a síndrome de abstinência.

### ***Procedimentos básicos em situações de emergência***

Até pouco tempo atrás, o papel do indivíduo que prestava os primeiros socorros ainda era o de atuação mais direta sobre a vítima, cabendo a ele o transporte desta até o hospital. Contudo, a experiência médica mostrou que esse procedimento é extremamente impróprio, pois o transporte inadequado pode piorar o estado da vítima.

Chamamos de socorro de urgência ou primeiros socorros as medidas iniciais e imediatas, fora do ambiente hospitalar, que são aplicadas à vítima e executadas por qualquer pessoa possuidora de conhecimentos básicos de prestação de socorro, para garantir a vida e evitar o agravamento das lesões.

Em primeiro lugar, deve ser considerada a própria segurança do socorrista. É o que se chama de biossegurança. O socorrista é a pessoa mais importante na prestação de socorro, assim, é necessário que ele esteja atento à sua própria segurança, evitando as possibilidades de contaminação.

## São normas de biossegurança:

**1- Evitar o contato com o sangue e outras secreções**, ou o que se chama de contato pessoa a pessoa. Com esse procedimento, evitam-se doenças como hepatite, AIDS, sífilis, meningite, etc.

**2- Evitar o contato com as vias aéreas da vítima**, ou a inalação de gotículas. Desse modo, evitam-se doenças como tuberculose, gripe, etc.

Os procedimentos de proteção universal incluem o uso de avental, de luvas de procedimento, de máscaras e, se possível, de proteção para os olhos. É claro, a lavagem das mãos imediatamente após o atendimento da vítima.

Um socorrista pode ser qualquer cidadão, inclusive as vítimas.

Em caso de omissão de socorro a lei prevê uma pena de seis meses a um ano de detenção.

No momento da prestação de socorro, os nossos próprios limites também devem ser considerados:

**1- Limite emocional:** quando o socorrista não puder suportar emocionalmente a situação, é melhor solicitar a outra pessoa que realize os procedimentos adequados;

**2- Limite físico:** levar em consideração o próprio tamanho, peso etc;

**3- Limite circunstancial:** o que temos em mãos para ajudar a vítima, Um exemplo é a atadura triangular;

**4- Limite cultural:** não aplicar nada do que ouvimos falar ou remédios domésticos ao lidar com a vítima. Nunca devemos medicá-la, dar-lhe algo para ingerir ou cheirar.

## Procedimentos

Num acidente de trânsito, há sempre a possibilidade de fratura. Assim sendo, não se deve mexer na vítima, mas deixá-la na mesma posição que resultou do acidente.

- a. Avaliação da cena;
- b. Isolamento e sinalização de áreas;
- c. Ligar para 192 (SAMU) ou 193 (Bombeiros);
- d. Avaliação de consciência;

- e. Controlar o Pânico;
- f. Não remover a vítima e não retirar o capacete do acidentado;
- g. Não remover objetos cravados;
- h. Estancar hemorragias;
- i. Liberar vias aéreas (evitar asfixia).

· **Avaliação da cena:** é necessária uma avaliação rápida da situação para tomar decisões. O socorrista nunca deve colocar a própria vida em risco. Caso haja mudanças na cena, a avaliação deve ser constante no decorrer do socorro. A pessoa deve ser capaz de identificar o problema, prever como o quadro poderá evoluir e só então decidir o que fazer para controlar a situação. A todo momento, o socorrista precisa evitar atentar unicamente para a cena, incorrendo no que se chama de “visão em túnel”.

· **Isolamento e sinalização da área:** a área do acidente deve ser prontamente isolada, a fim de evitar a possibilidade de ocorrência de novos acidentes.

· **Telefones de emergência 192 ou 193:** Nos dias de hoje, podemos contar com o eficiente serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros(193) ou SAMU (192). Eles estão preparados para a remoção segura da vítima até a unidade hospitalar;

· **Avaliação de consciência:** tem por objetivo verificar as reações da vítima a estímulos externos. Deve-se fazer perguntas e perceber se há nexos nas respostas.

· **Controlar o pânico:** na prestação de socorro, é fundamental que o socorrista, e as pessoas que o estão auxiliando, mantenham a calma. Pessoas nervosas ou irritadas podem prejudicar o atendimento. Cabe ao socorrista assumir a liderança da situação, afastando as pessoas nervosas e os curiosos, a fim de conduzir o socorro da forma mais rápida e eficiente possível.

## Hemorragias

São sangramentos importantes, que deverão ser identificados e controlados. A rápida perda de sangue é interrompida através de pressão exercida sobre o sangramento, sendo preciso:

- a. Usar sempre as luvas de procedimento;
- b. Manter a vítima deitada;
- c. Cobrir o ferimento com gaze ou pano limpo;
- d. Pressionar o local com firmeza;

- e. Se o ferimento for nos membros, elevá-los;
- f. Caso não haja controle, pressionar diretamente as artérias que nutrem o membro afetado.

### **Asfixia**

Se necessário, fazer a elevação da mandíbula para liberar as vias aéreas (nariz e boca) e desobstruí-las, caso esteja ocorrendo asfixia por sangramento ou salivação.

## EXERCÍCIO DE FIXAÇÃO

### MÓDULO I

## Módulo I

### EXERCÍCIOS DE FIXAÇÃO

#### Coloque verdadeiro ( V ) ou falso ( F )

- ( ) O uso da motocicleta tem crescido nos últimos anos.
- ( ) Agilidade e rapidez nas entregas, influenciaram o aparecimento da atividade de motofrete.
- ( ) Compras por telefone ou internet, não justificam o crescimento do setor de motofrete.
- ( ) Compras podem ser feitas por meio virtual, mas as entregas continuam sendo feitas por meios convencionais, isto é: por pessoas e veículos.
- ( ) A atividade de motofrete não é regulamentada por lei.
- ( ) A categoria profissional de motofretista não é reconhecida pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

#### Complete as frases

A motocicleta possui um potencial .....

Pilotar com segurança requer habilidade, concentração, capacidade de lidar com imprevistos.....e solidariedade aos demais usuários da via.

#### Coloque verdadeiro (V) ou falso (F)

- ( ) Leis são normas escritas que tem por finalidade ordenar a vida em sociedade.
- ( ) Uma lei específica, como a lei de motofrete, pode contrariar a lei maior (Constituição), se favorecer a categoria profissional.
- ( ) O que rege as normas de circulação e conduta no Brasil está no Código de Trânsito Brasileiro.
- ( ) As atitudes dos usuários das vias terrestres não podem resultar em perigo para o trânsito de veículos, pessoas ou animais.
- ( ) Multa por falta de combustível durante o trajeto ao lugar de destino, não está previsto no CTB.

**Assinale a alternativa incorreta**

- A todo momento o condutor deverá ter total domínio sobre o seu veículo.
- O condutor não precisa guardar distância de segurança lateral e frontal do seu veículo em razão aos demais.
- Nos cruzamentos onde houver rotatórias, a preferência de passagem é de quem está circulando por ela.
- Salvo se não houver outra sinalização, os veículos mais lentos e de maior porte deverão circular pela direita.
- Veículos como caminhão de bombeiros, ambulância e viaturas policiais, gozam de livre circulação e parada, quando em serviço, devendo estarem com dispositivos de alarme e luminoso ligados.

**Assinale a alternativa correta**

- Ao concluir uma ultrapassagem não é obrigatório o condutor sinalizar com seta.
- Ao ultrapassar, não é necessário manter distância lateral de segurança.
- A ultrapassagem sempre será feita pela esquerda.
- Ao iniciar uma ultrapassagem, o condutor deverá indicar sua intenção acionando a seta (luz indicadora de direção) para à esquerda.

**Assinale (C) certo ou (E) errado**

- Nos cruzamentos e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.
- Não é considerado deslocamento lateral no trânsito, a transposição de faixas de rolamento, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.
- O condutor que for ingressar numa via, saindo de um imóvel, deverá dar preferência aos veículos e a pedestres.
- A luz de placa de identificação do veículo não é obrigatório para motocicletas.

**Das alternativas abaixo qual identifica apenas vias urbanas?**

- Vias de trânsito rápido, vias locais e estradas.
- Vias coletoras, vias arteriais e vias locais.
- Rodovias, estradas e vias locais.
- Rodovias e estradas.

**Assinale (C) se alternativa for certa ou (E) se for errada**

- ( ) Existe velocidade máxima para as vias, mesmo que elas não tenham placa de velocidade regulamentada.
- ( ) Pelo CTB, a velocidade máxima de uma via local é de 30 km/h.
- ( ) Pelo CTB, nas rodovias, a velocidade máxima para automóveis é de 120 km/h.
- ( ) A autoridade sobre a via não poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no CTB.
- ( ) Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim, terão prioridade de passagem exceto nos locais com sinalização semafórica.

**Assinale a alternativa correta**

- ( ) Pelo CTB, o garupa da motocicleta não precisa usar capacete.
- ( ) Todos os capacetes aprovados pelo CTB, deverão ter viseira.
- ( ) O capacete tem que possuir selo ou etiqueta interna que comprove a certificação do INMETRO.
- ( ) Não é obrigatório os capacetes terem refletivos de segurança.
- ( ) O motociclista pode transitar com a viseira aberta.

**Identifique a alternativa que contenha palavra fora de contexto**

- ( ) Capacete: viseira, óculos de proteção.
- ( ) Passageiro (garupa): vestuário de proteção, capacete.
- ( ) Proteção aos olhos do motociclista: viseira, óculos de sol.
- ( ) Faróis da motocicleta: dia, noite.
- ( ) Cinta jugular: afixação à cabeça, maxilar inferior .

**Qual alternativa abaixo não é considerada infração de trânsito ?**

- ( ) Fazer malabarismo.
- ( ) Conduzir motocicleta com o farol apagado durante o dia.
- ( ) Não afivelar o capacete pela cinta jugular.
- ( ) Usar capacete sem viseira, mas com óculos de proteção para motociclista.
- ( ) Transportar crianças na motocicleta com menos de sete anos.

**Questões sobre legislação trabalhista****Assinale (C) certo ou (E) errado**

- Segundo a CLT- Consolidação das Leis do Trabalho - o contrato entre as partes poderá ser por tempo determinado ou indeterminado.
- Quando do nascimento de filho, o pai tem direito a cinco dias de licença.
- O trabalhador, quando contrai matrimônio não tem direito a licença remunerada.
- Uma vez a cada doze meses o trabalhador tem direito a um dia de licença para doação de sangue.
- Nos dias em que estiver prestando vestibular o trabalhador não tem direito à licença.

**Complete as frases**

A gratificação natalina, conhecida como 13º salário, deve ser paga.....

A primeira parcela do 13º deve ser paga ao trabalhador entre os meses de.....

**Assinale (C) certo ou (E) errado**

- A legislação assegura que todo trabalhador tem direito anualmente a um período de férias.
- O trabalhador não tem direito ao auxílio-doença se ficar doente ou sofrer um acidente de trabalho.
- Aviso prévio é o nome que se dá à comunicação do empregador de que dispensará os serviços do empregado.
- As faltas ao serviço, legalmente justificadas, serão deduzidas para a concessão de férias.
- O seguro desemprego é um benefício de caráter assistencial garantido constitucionalmente ao trabalhador.

**Assinale (C) certo ou (E) errado**

- Dirigir sob a influência de álcool não é crime de trânsito.
- Dirigir sob a influência de substância psicoativa que determine dependência é crime de trânsito.

Participar, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística é crime de trânsito.

Transitar em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h, é crime de trânsito.

Dirigir com sono é crime de trânsito.

**Assinale a alternativa incorreta**

Apesar da frota de motocicleta representar 12,6% no ano de 2010, esses veículos foram responsáveis por 35,2% do total de mortes em São Paulo.

Enquanto os veículos de quatro ou mais rodas, apresentaram queda no envolvimento em acidentes fatais o número de mortes envolvendo motocicletas aumentou em 2010.

Os motociclistas que mais morrem no trânsito em São Paulo são os jovens.

A maioria dos acidentes envolvendo motociclista é do tipo colisão, mas o principal causador não é o excesso de velocidade.

O uso do capacete tem contribuído para a redução de ferimentos na cabeça, porém, pernas e braços são os membros que mais sofrem lesões.

**Relacione a coluna da esquerda com a da direita**

(A) Condutor

Manutenção adequada.

(B) Técnicas

Conhecimento e prática da correta condução do veículo.

(C) Veículos

Conhecimento e respeito das regras do Código de Trânsito Brasileiro.

(D) Leis

Condições físicas e mentais adequadas.

**Qual das afirmações abaixo é incorreta**

Motocicleta não tem carroceria, por isso os motociclistas estão sujeitos a lesões mais graves em caso de acidentes.

Quando está em movimento a motocicleta tem equilíbrio estático e não o equilíbrio dinâmico.

O uso dos equipamentos de proteção para os motociclistas evitam ou tornam menos graves os ferimentos.

- As duas principais funções do capacete motociclístico é absorver e dissipar a energia gerada no momento de impacto (acidente).
- Se a cinta jugular passar livremente pelo maxilar, o capacete não está corretamente afivelado.

**Qual das alternativas abaixo completa melhor a frase?**

O uso do equipamento de proteção:

- Proporciona mais segurança, protegendo contra os efeitos negativos do vento, poeira, frio, sol.
- Protege contra os efeitos negativos do vento, frio, sol, insetos, porém não contribui para a estabilidade da motocicleta.
- Evita ou torna menos graves as lesões em caso de acidentes, menos as lesões na cabeça.

**Complete a frase:**

O conjunto completo dos equipamentos de segurança é formado pelo capacete.....

.....

**Qual das afirmações abaixo é incorreta?**

- Cabeça na posição vertical.
- Coluna ereta.
- Quadril afastado do tanque.
- Braços flexionados e as mãos centralizadas nas manoplas.
- Joelhos juntos ao tanque.

**Assinale (C) certo ou (E) errado**

- Manter a visão baixa é um hábito que prejudica a pilotagem segura.
- Pés voltados para baixo ou para os lados contribuem para melhorar a pilotagem segura.
- Nossa segurança depende do quanto nos tornamos visíveis e percebemos o trânsito (ver e ser visto).

“Ponto cego” representa as posições na via em que o condutor não vê o veículo que transita atrás ou lateralmente a ele.

**Em relação à distância segura entre veículos. Assinale (C) certo ou (E) errado**

- A distância de segurança frontal entre veículos deve ser medida em metros.
- A distância de segurança frontal entre veículos, é a mesma com pista seca ou molhada.
- A distância de segurança lateral não existe, portanto não deve ser observada pelo motociclista.
- Respeitar a “regra dos dois segundos” é importante para se evitar a colisão traseira.
- Com pista molhada, a distância de segurança frontal deve ser aumentada.

**Sobre a frenagem da motocicleta, assinale a alternativa correta.**

- O freio traseiro é o mais eficiente, portanto o maior responsável pela frenagem da motocicleta.
- O sistema de freio de expansão interna (freio a lona) é mais eficiente em relação ao freio à disco.
- A frenagem mais eficiente é a que acionamos ao mesmo tempo os freios traseiro e dianteiro da moto.
- Em relação à pista seca, a pista molhada não diminui o atrito dos pneus com o piso.
- Não existe técnica correta de frenagem.

**Complete a frase**

O álcool é uma droga socialmente aceita, porém uma pequena .....

.....

**Sobre a ingestão de bebida alcoólica e condução de motocicleta, assinale a alternativa incorreta.**

- Age diretamente no sistema nervoso central (cérebro) do motociclista.
- Gera excesso de autoconfiança no motociclista.
- Prejudica o senso de equilíbrio do motociclista.

- O motociclista fica mais ágil.
- Prejudica a capacidade de avaliar corretamente velocidade e distância.

**Relacione a coluna da esquerda com a da direita**

- |              |  |
|--------------|--|
| (A) Vento    | <input type="checkbox"/> visão reduzida em 1/6, visão dos espaços imprecisa, ofuscamento.        |
| (B) Chuva    | <input type="checkbox"/> deslocamento de ar lateral provocado pela passagem de outros veículos.  |
| (C) Nevoeiro | <input type="checkbox"/> falta de visibilidade, orientação pelas faixas de sinalização da pista. |
| (D) Noite    | <input type="checkbox"/> diminuição da aderência do pneu com a pista.                            |

**Sobre a realização de curva com a motocicleta, assinale a alternativa incorreta**

- Reduzir a velocidade antes, mantê-la constante e retomá-la progressivamente ao término da curva.
- Manter o olhar bem à frente, para o final da curva.
- Inclinar o corpo juntamente com a motocicleta.
- Frear a motocicleta no meio da curva.
- Orientar o passageiro (garupa) quanto à inclinação.

**Sobre a saúde do trabalhador de motofrete, assinale (C) certo ou (E) errado.**

- Evita-se dores musculares sobre a motocicleta com a prática de alongamentos.
- Postura incorreta sobre a motocicleta, pode levar a lesões na coluna cervical.
- Longo período de jejum pode provocar tonturas e ser o responsável por um acidente.
- Várias noites sem dormir, podem ser compensadas com a ingestão de estimulantes, como o café.
- Sono associado ao cansaço extremo, prejudica os reflexos aumentando a irritabilidade do motociclista.

**Complete a frase**

O consumo de substâncias psicoativas (maconha, cocaína, ecstasy, anfetaminas, etc.) altera a percepção .....

.....



## LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

## 1. Legislação Específica para Motofretistas

As Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito do Brasil, são editadas para regulamentar as Leis aprovadas pelo Congresso Nacional (Câmara dos Deputados e Senado) e aprovadas pela Presidência da República.

Agora vamos estudar a regulamentação estabelecida para os motofretistas do território nacional.

Motocicletas ou motonetas, para serem utilizadas no transporte remunerado de cargas (motofrete) precisam ser registradas no DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito, na categoria aluguel.

*Para serem registrados os veículos deverão ter:*

- a- dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura;
- b- dispositivo aparador de linha, fixado no guidão, e
- c- baú, bagageiro, alforjes, bolsas ou caixas laterais para o transporte de carga, devendo o veículo ser registrado para essa finalidade.

A capacidade máxima de tração deverá constar no Certificado de Registro e no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo.

As motocicletas deverão passar por inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Para o exercício das atividades o condutor deverá:

- a - ter, no mínimo, vinte e um anos de idade;
- b - possuir habilitação na categoria “A”, por pelo menos dois anos;
- c - ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN (Res. nº 350, de 14/06/2010);
- d - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos refletivos.

Para conduzir veículos de transporte remunerado, o condutor deverá utilizar capacete motociclístico dotado de refletivos especiais para motofretista, com viseira ou óculos de proteção.

As dimensões desses dispositivos e a acomodação da carga têm que respeitar medidas estabelecidas nesta Resolução e as especificações do fabricante do veículo, no tocante à instalação e ao peso máximo admissível.

## EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE

### *Caixas laterais, alforjes, bolsas*



Devem atender aos seguintes limites máximos externos:

**Largura:** não poderá exceder as dimensões máximas dos veículos, medida **entre a extremidade do guidão ou alavancas de freio à embreagem**, a que for maior, conforme especificação do fabricante do veículo;

**Comprimento:** não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

**Altura:** não pode ser superior à altura do assento em seu limite superior.

### **Baú**

Deve atender aos seguintes limites máximos externos:

**Largura:** 60 cm, desde que não **exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores**;

**Comprimento:** não poderá exceder a extremidade traseira do veículo;

**Altura:** não poderá exceder a 70 cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo.



O baú deve ter refletivos nas partes laterais e traseira, contendo as palavras “aprovado DENATRAN”.

As caixas para acomodação de capacetes não estão sujeitas às prescrições desta Resolução, podendo exceder a extremidade traseira do veículo em até 15 cm.

## Bagageiro

O bagageiro deve atender aos seguintes limites máximos externos:

**Largura:** 60 cm, desde que não exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores;

**Comprimento:** não poderá exceder a extremidade traseira do veículo;

**Altura:** a carga acomodada no bagageiro **não poderá exceder a 40 cm de sua base central**, medida a partir do assento do veículo.

As dimensões da carga a ser transportada não podem extrapolar a largura e comprimento do bagageiro.

Nos casos de montagem combinada dos dois tipos de equipamento, o baú não pode exceder as dimensões de largura e comprimento do bagageiro. A altura do conjunto não pode passar de 70 cm da base do assento do veículo.

Os dispositivos de transporte, assim como as cargas, não poderão comprometer a eficiência dos espelhos retrovisores.

**É proibido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos, e de galões com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de *sidecar*.**

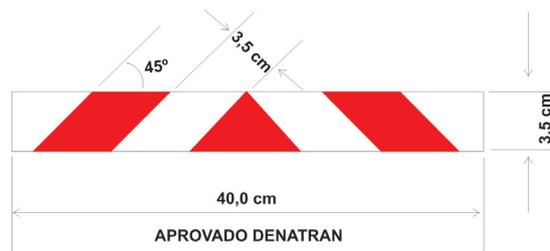


O transporte de carga em *sidecar* ou semi-reboques deverá obedecer aos limites estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos homologados pelo DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) não podendo a altura da carga exceder mais de 40 cm do limite superior do assento da motocicleta.

**É PROIBIDO O USO DE *SIDECAR* E SEMI-REBOQUE AO MESMO TEMPO.**

### Capacete para Motofretista

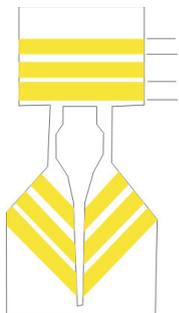
O capacete do motofretista deve contribuir para a sua visibilidade por outros usuários. Por esse motivo deve conter refletivo diferenciado dos demais motociclistas. Esse refletivo deve ser afixado em todas as direções do capacete.



O refletivo do capacete do motofretista tem o seguinte padrão:

3 mm de altura X 35 mm de comprimento, com as palavras “APROVADO DENATRAN”, incorporadas na película.

### Refletivos de segurança para colete



O colete para motofretistas tem padrão determinado nesta Resolução e é de uso obrigatório.

Os refletivos do colete também são fluorescentes, o que contribui para tornar o motofretista mais visível nas vias.

O colete deverá ser fabricado com material resistente e fornecer o maior grau possível de conforto. Não deve conter asperezas, bordas afiadas e projeções que possam causar irritação e ferimentos.



O colete para motofretista também não deve impedir o posicionamento correto do condutor no veículo e deve manter-se ajustado ao corpo durante o uso, devendo manter-se íntegro apesar dos fatores ambientais e dos movimentos e posturas que o usuário pode adotar durante o uso.

Além disso, deve ser o mais leve possível, sem prejuízo à sua resistência e eficiência.

## **Dispositivos de proteção de motor e pernas e aparador de linha**

### **Protetor de motor e pernas**

O objetivo da exigência desse dispositivo é a proteção das pernas do condutor e passageiro em caso de tombamento do veículo. Se a motocicleta já possuir dispositivo de proteção de pernas aprovado pelo DENATRAN, não precisará adaptar esse protetor.

O protetor de pernas tem que ser fabricado em peça única, com aço tubular resistente e com acabamento resistente à corrosão. Deve ainda ser feito sem arestas e com formas arredondas e não pode ultrapassar a largura do guidão.



A fixação na estrutura do veículo tem que obedecer às especificações do fabricante e não pode interferir no movimento do pára-lama dianteiro.



### **Aparador de linha**

O aparador de linha é de grande importância para a proteção do motociclista. Seu uso é obrigatório para o motofretista, mas deveria ser usado por todos, motofretistas ou não. Seu uso é fundamental para a proteção do tórax, pescoço e braços do condutor (e passageiro, no caso de motocicleta de uso particular). Muitos casos de graves ferimentos e até morte de motociclistas poderiam ter sido evitados, com a instalação desse dispositivo eficiente e barato.

O aparador de linha deve ser construído em aço redondo resistente, com acabamento superficial resistente a corrosão.

Deve ter sistema de corte de linhas em sua extremidade superior e fixado na extremidade do *guidão* (próximo à manopla) do veículo, no mínimo em um dos lados.

A altura do aparador de linha deve ser regulada com a altura da parte superior da cabeça do condutor na posição sentado sobre o veículo.

## **Regulamentação Municipal**

Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de motofrete têm que atender, no mínimo, ao exigido na legislação federal, podendo estabelecer normas complementares, conforme as necessidades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços.

A cidade de São Paulo regulamentou a prestação de serviços de entregas rápidas por motocicletas - motofrete por meio da Lei Municipal nº 14.491 de 27/07/2007, bem como, das Portarias nºs 131, 132 e 133 de 2011, que trata da criação do “Manual de Normas e procedimentos de fiscalização do Transporte Público”. Neste manual a atividade de motofrete é contemplada.

## **2. Procedimentos para o transporte de cargas**

A coleta e a entrega de mercadorias precisa de procedimentos e cuidados que garantam a boa prestação de serviços. Dependendo do que deverá ser transportado, documentos ou mercadorias, esses cuidados auxiliam a evitar danos, avarias ou sujeiras nos produtos.

### ***Verificação permanente do veículo***

Além dos cuidados com o transporte o motociclista deverá realizar verificação e manutenção permanente da sua motocicleta.

A prática de verificação diária assegura uma melhor conservação da motocicleta e ajuda a manter as peças e acessórios em bom estado.

Consultar sempre o manual do proprietário e seguir as orientações nele descrita é o procedimento mais adequado para conservar a motocicleta e elevar o tempo de vida útil do veículo, além de proporcionar uma pilotagem mais confortável e segura.

*Relacionamos a seguir os principais itens que devem ser inspecionados.*

### ***Folgas de alavancas e pedais***



- Verificar se a folga da alavanca do freio está entre 10 e 20 mm;
- Verificar a distância que o pedal do freio percorre até o início do contato das lonas está medida deverá ser de 20 a 30 mm.
- Confira se a folga do manete da embreagem está regulada entre 10 a 15 mm.

**A T E N Ç Ã O**  
**PASTILHAS E SAPATAS DE FREIOS GASTAS**  
**PODEM CAUSAR ACIDENTES.**

### ***Cabos***

- Verificar se os cabos de embreagem e acelerador estão em bom estado - eles não poderão estar desfiando.

### ***Parte elétrica***

- Verificar o funcionamento correto do farol, setas, lanterna traseira, luz de freios, dos instrumentos e condições de uso da bateria.



### ***Amortecedores***

- Verificar as condições do garfo: pressione-os com o guidão, perceba se existe som metálico e vazamento de óleo.



## ***Rodas, pneus***

- Se os aros estiverem amassados, deve-se providenciar a troca;
- Verificar se os raios estão tensionados, firmes ou se há algum quebrado;
- Observar o estado, o desgaste ( verificar o **TWI**) e a pressão do ar dos pneus.



## ***Transmissão (relação)***

- Apoiar a moto no cavalete central com o motor desligado;
- Mover a corrente para cima: a folga deverá ser de 20 mm;
- Ajustar a folga da corrente, guiando-se pela escala existente nas extremidades do braço oscilante;
- Verificar se não há pinos frouxos, elos presos ou danificados e desgastes excessivos;
- Lubrificar sempre a corrente;
- Substituir o conjunto todo (corrente, coroa e pinhão) sempre que necessário.

Além desses itens para manter o bom funcionamento do motor, é recomendada a verificação diária do nível de óleo lubrificante.

Se estiver abaixo do nível recomendado, deve-se completar e/ou efetuar a troca conforme orientação do fabricante.

**CONSULTE SEMPRE O MANUAL DO FABRICANTE. ALGUMAS MOTOCICLETAS POSSUEM AJUSTES DIFERENCIADOS.**

### ***Fixação dos dispositivos de transporte***

O motofretista antes de carregar a motocicleta deverá inspecionar as condições de fixação do baú ou da grelha, pois, com a trepidação constante da motocicleta parafusos poderão afrouxar e por em risco os materiais transportados causando acidente. Deve-se observar se o fechamento da tampa do baú está normal. É importante também verificar se refletivos estão devidamente colados ao baú.

### ***Transporte e acondicionamento de cargas no baú***

Todo produto deve ser acondicionado e transportado considerando suas próprias características. Nunca transportar no mesmo baú produtos diferenciados como alimentos misturados a produtos químicos, tinta, cola, medicamentos, etc.

É indicado utilizar um baú para cada segmento ou tipo de produto, evitando contaminações ou avarias.

No transporte de alimentos e medicamentos, é obrigatório respeitar às normas exigidas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), com relação à certificação para o transporte desses produtos.

Caso seja utilizado baú térmico deve-se verificar as normas de uso e também é preciso conferir o treinamento de higienização. Além disso, também confira os procedimentos adotados pela empresa ou pelo contratante.

Deve-se ter o máximo cuidado com a carga, evitando derrubar ou deixar cair no chão, amassar e molhar os produtos. Ao carregar o baú, deve-se acondicionar os materiais mais frágeis por cima dos mais pesados, evitando que os produtos sejam quebrados ou amassados.

Para o transporte e acondicionamento é importante também a embalagem do produto. Cada tipo de produto precisa de uma embalagem corretamente projetada a fim de garantir sua preservação, qualidade e conseqüentemente não ser avariada pelo transporte.

### ***Outros tipos de carga merecem cuidados redobrados como:***

- Carga líquida;
- Carga indivisível;
- Carga que pode se deslocar de um lado para outro dentro do baú; e
- Carga com pouco volume e bastante peso.

A carga precisa ser amarrada com cordas, barbantes ou outro dispositivo para fixar o produto dentro do baú, evitando o deslocamento durante o transporte.

Sempre que possível verifique o acondicionamento da carga durante o percurso.

### 3. LOGÍSTICA

A movimentação dos produtos pode ser feita de vários modos: rodoviário, marítimo, ferroviário e aeroviário. A escolha depende do tipo de mercadoria a ser transportada, das características da carga, da pressa e, principalmente, dos custos.

A característica da carga define o tipo de transporte a ser empregado. Para carga a granel, é preciso uma carreta graneleira, para documentos e pequenos produtos o veículo pode ser uma motocicleta.

Dessa forma, a estruturação de um sistema de transporte eficiente é fundamental para a execução das atividades nas empresas, garantindo um bom relacionamento entre cliente e empresa.

A logística pode ser entendida como o conjunto de atividades de planejamento, implementação e controle do fluxo de transporte.

Essa organização é fundamental nas operações profissionais do motofretista.

Relacionaremos a seguir procedimentos e cuidados que devem ser seguidos pelo motofretista para executar suas operações de entrega e coleta de mercadorias com sucesso.

#### ***Organização e Planejamento das Atividades***

Para uma organização e planejamento das atividades, o motofretista deve se preocupar com as todas as etapas que fazem parte de sua atividade como:

- Manter bom relacionamento com os colegas é importante para o seu dia-a-dia;
- Verificar as condições de segurança, limpeza e higiene do baú;
- Analisar a programação de entregas e coletas e verificar o produto, as condições de embalagem e as possibilidades de acondicionamento;
- Conferir a simbologia da carga e verificar os cuidados necessários para transportá-la;
- Identificar a necessidade de uso de acessórios para transporte e acondicionamento de carga;
- Conferir a nota fiscal e documentação que acompanha o produto.

Além dessa checagem é importante conferir os documentos pessoais e do veículo, o funcionamento e o abastecimento de combustível do veículo e os equipamentos obrigatórios.

*A próxima etapa é a operacionalização das coletas e entregas a qual podemos chamar de roteirização que facilita o serviço do motofretista.*

O planejamento da roteirização depende de quantos clientes irá atender numa mesma viagem; se estão situados numa mesma região; se há prioridade de atendimento do cliente; se o produto é perecível ou não; se a questão do tempo deve atender alguma norma para a coleta ou entrega.

Após essa avaliação pode-se montar a otimização dos percursos e itinerários e quantos veículos serão disponibilizados para o transporte.

A roteirização permite definir melhores trajetos, minimizar tempo e distância, reduzir custos, otimizar utilização do veículo (peso, volume, horas de utilização) quilometragem percorrida e essa definição é frequente na logística e na atividade profissional do motofretista.

## EXERCÍCIOS DE FIXAÇÃO

### MÓDULO II



## Módulo II EXERCÍCIOS DE FIXAÇÃO

**Para exercer as atividades de motofrete, o condutor deverá:**

**Assinale a alternativa incorreta.**

- Ter, no mínimo, vinte e um anos de idade.
- Possuir habilitação na categoria "A", por pelo menos dois anos.
- Ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN.
- Estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos refletivos.
- Possuir motocicletas ou motonetas, registradas no DETRAN, Departamento Estadual de Trânsito, na categoria particular.

Para serem registrados no DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito os veículos deverão ter:

**Assinale a alternativa incorreta.**

- Dispositivo de proteção para pernas e moto.
- Dispositivo aparador de linha.
- Baú, bagageiro, alforjes, bolsas ou caixas laterais para o transporte de carga.
- Cilindrada mínima de 200 cc.

**Relacione a coluna da esquerda com a da direita.**

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| (A) Capacete do motofretista.   | <input type="checkbox"/> Largura 60 cm e altura 70 cm.                                |
| (B) Protetor de motor e pernas. | <input type="checkbox"/> Deve conter refletivo diferenciado dos demais motociclistas. |
| (C) Aparador de linha.          | <input type="checkbox"/> Deve ser fabricado com formas arredondadas e sem arestas.    |
| (D) Baú.                        | <input type="checkbox"/> Tem a função de proteger tórax, pescoço e braços.            |

**Assinale (C) certo ou (E) errado.**

- É importante manter a folga da alavanca do freio recomendada pelo fabricante da motocicleta.
- Não existe folga de acionamento do pedal de freio recomendada pelo fabricante da motocicleta.
- Cabo de embreagem desfiando não prejudica o engate das marchas da motocicleta.
- Som metálico na suspensão dianteira pode ser sinal de vazamentos dos retentores das bengalas.
- Quando apresentar desgastes no sistema de transmissão, a mesma deve ser totalmente substituída.

**Relacione a coluna da esquerda com a da direita.**

- |              |   |
|--------------|---|
| (A) Corrente | <input type="checkbox"/> Dentes pontiagudos, sulcos de encaixe rasos. |
| (B) Coroa    | <input type="checkbox"/> Tensão correta e lubrificação.               |
| (C) Pneu     | <input type="checkbox"/> Frouxos ou quebrados.                        |
| (D) Raios    | <input type="checkbox"/> Desgaste, (TWI) e calibragem.                |

**Em relação à organização e o planejamento das atividades do motofretista.**

**Assinale (C) certo ou (E) errado.**

- Verificar periodicamente as condições de segurança, limpeza e higiene do baú.
- Verificar sempre as condições de embalagem do produto a ser transportado.
- Conferir a nota fiscal e a documentação que acompanha o produto.
- O planejamento de roteiros depende de quantos clientes irá atender numa mesma viagem.
- Uma ferramenta importante para o motofretista é utilizar o Guia de Ruas da cidade para melhor planejar seus roteiros de trabalho.

## LOCALIZAÇÃO DA VIA NA PLANTA DA CIDADE

### ***Uso do mapa da cidade***

O motofretista precisa conhecer as dimensões geográficas da sua cidade, os pontos de dificuldade de tráfego, as rotas alternativas, para otimizar tempo e distância, sempre levando em conta as especificidades de cada carga e como transportá-la.

Uma ferramenta importante para o motofretista é o Guia de Ruas da cidade para melhor planejar seus roteiros de trabalho. Além das vias, ele traz outras informações como: endereços úteis, informações turísticas, serviços do Metrô, entre outros.

### ***Como consultar o guia (Índice de vias públicas)***

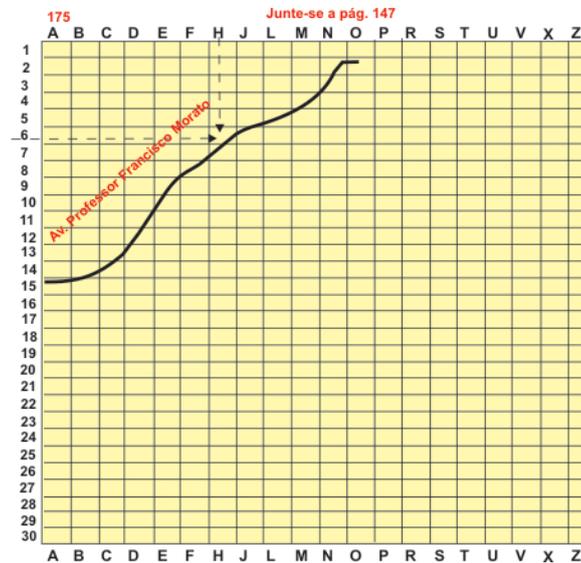
Para a rápida localização de determinada via pública, é necessário que se tenha o nome correto da via. Em seguida, deve-se procurar no índice, segundo a ordem alfabética desconsiderando o tipo da via. Ex.: Campinas, Al.

Quando o nome da via pública possuir um título antes de um nome próprio, este também deverá ser desconsiderado. Ex; Francisco Morato, Prof., Av.

Devemos considerar o título antes de um nome próprio quando este for de santidade. Ex: Santo Antonio, R.

Junto ao nome da via, no índice de vias públicas, encontra-se também sua localização na planta da cidade de São Paulo, apresentada da seguinte forma:

00000-000 FRANCISCO MORATO, Prof., Av. - Butantã 175 J 6



Para localizarmos o início e o fim de uma via devemos seguir sua sequencia através das diversas páginas do mapa.

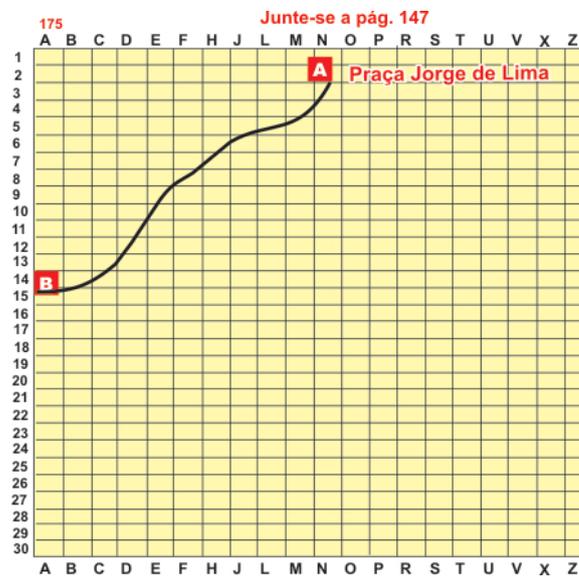
No exemplo abaixo, a Avenida Francisco Morato tem uma de suas extremidades na praça Jorge de Lima (A). Localizemos, agora, a outra extremidade.

Verificamos que a sequencia da via se dirige para a lateral esquerda da página, interrompendo no número 15 (B).

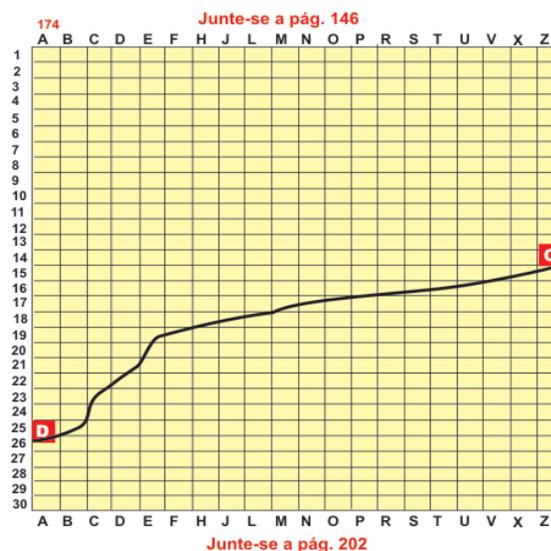
Quando a via é interrompida na lateral esquerda da folha consultada, sua continuação estará na página anterior.

Quando a via interrompida na lateral direita da folha consultada, sua continuação estará na página posterior.

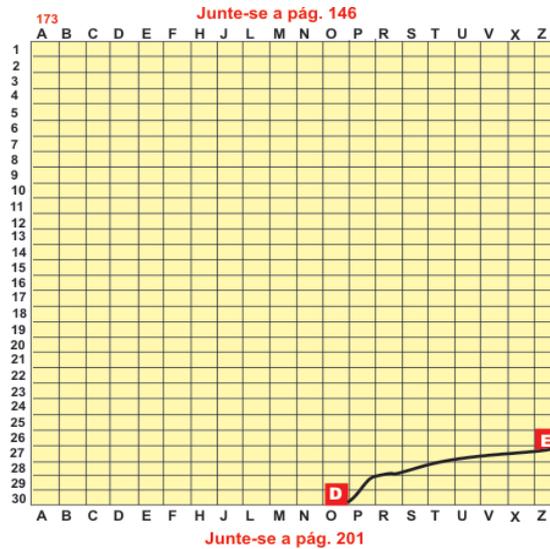
A via interrompida na lateral esquerda da página 175 terá sua continuação na lateral direita da página 174 (C), ela seguirá até a extremidade esquerda (D) continuando na página anterior (173)



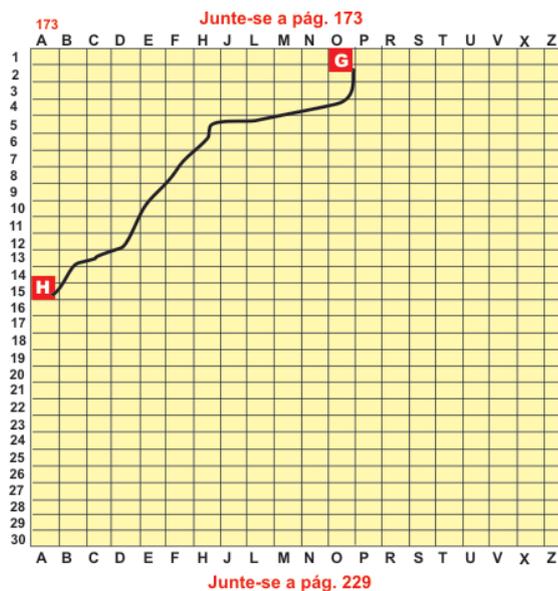
Quando a via é interrompida na parte inferior da folha consultada (F), sua continuação será encontrada na página indicada no rodapé, página 201, letra O.



Caso a via fosse interrompida na parte superior da folha consultada, sua continuação estaria indicada no alto da página.



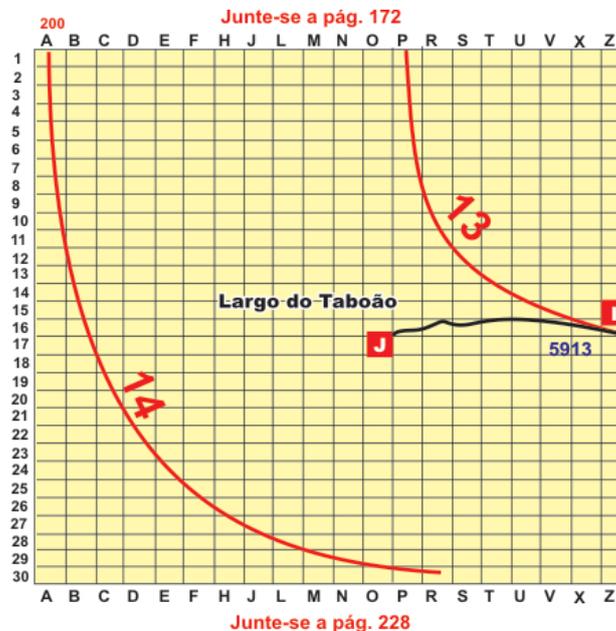
Estando na página 201, a continuação da via será encontrada na parte superior da página (G), pois a parte inferior de uma página sempre será complementada pela parte superior da página indicada e vice-versa.



Encontrando a outra extremidade (J) “Largo do Taboão”, podemos definir onde começa e onde termina a via.

Para isso existem duas maneiras:

- Identificar a numeração da via (número azul)
- Identificar os arcos que determinam a distância do centro para o bairro



### Identificação de pontos críticos de fluidez e de segurança

Estar sempre bem informado quanto a condições de fluidez do tráfego, seja por intervenções físicas no sistema viário, problemas criados por condições adversas de clima ou via, ou ainda acidentes, é essencial para a elaboração de trajetos mais rápidos e seguros.

O motociclista profissional deve, portanto, estar sempre atualizado, através de notícias da mídia em geral (jornais, rádio, televisão, internet) para que possa planejar seus trajetos tendo em vista a melhor utilização do tempo, com o máximo de segurança possível.

## PRÁTICA DE PILOTAGEM PROFISSIONAL

## 1. PRÁTICA DE PILOTAGEM PROFISSIONAL

A prática da pilotagem da motocicleta com segurança, os cuidados com o veículo, a utilização correta dos equipamentos de segurança e o manuseio e transporte de pequenas cargas devem fazer parte de forma sistemática da rotina de um motofretista.

Neste módulo, o nosso objetivo é colocarmos os conhecimentos em prática e reconhecemos a importância de incorporarmos esses exercícios nas rotinas do dia-a-dia.

### VERIFICAÇÃO DO VEÍCULO

Antes de iniciar as atividades do dia realizar a inspeção da motocicleta para que os compromissos sejam atendidos de forma satisfatória e com segurança. Verificar os seguintes itens:

#### **Fluídos**

- Nível de combustível.
- Nível do óleo do motor.
- Vazamentos

#### **Sistema de Transmissão**

- Estado da coroa dentada, corrente
- Lubrificação

#### **Sistema Elétrico**

- Farol
- Luzes indicadoras (setas).
- Lanterna
- Luz de freio.
- Buzina

#### **Pneus e Rodas**

- TWI – sulcos dos pneus
- Calibragem
- Estado de conservação dos pneus.

### **Sistemas de Freios e Pastilhas**

- Condições de uso dos freios e embreagem
- Verificação de folga no comando de freios, embreagem e manetes
- Estado das pastilhas
- Posição do pedal

### **Outros itens**

- Condições da suspensão, embreagem, comandos e cabos e acelerador
- Regulagem dos retrovisores
- Fixação do aparador de linha e baú
- Verificação dos protetores para o motor e pernas

## **USO ADEQUADO DOS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

Além da inspeção diária das condições do veículo, o motociclista também precisa verificar o estado de conservação dos equipamentos de proteção para utilizá-los de forma adequada e com segurança.

### **Capacete**

- Com adesivo retrorrefletivo
- Devidamente preso à cabeça e afivela pela cinta jugular por debaixo do maxilar inferior
- Limpo e higienizado
- Viseira abaixada

### **Vestuário**

Jaqueta de material resistente

Colete de segurança de alta visibilidade em bom estado de conservação, limpo.

Calça de tecido resistente

Calçado adequado

Luvas

Bota

## **ACONDICIONAMENTO DE CARGAS**

Verificar inicialmente as condições de fixação do baú. Em seguida avalie a dimensão das mercadorias (tamanho, peso, etc), as embalagens dos produtos, se são produtos frágeis, de pouco volume e bastante peso.

Produtos diferenciados não devem ser acondicionados no mesmo baú, como por exemplo: produtos químicos e alimentação.

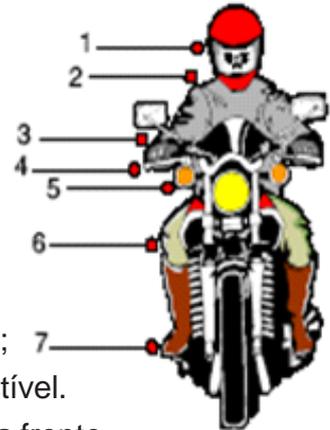
Acondicionar sempre os produtos mais pesados no fundo do baú e deixar os mais leves e frágeis na parte interna superior a fim de não provocar danos ou avarias nas mercadorias.

Essas avaliações são importantes e indicam a forma adequada de como acondicionar a carga dentro do baú. Lembrando ainda, que alguns clientes e produtos devem atender as exigências de normas e procedimentos com relação ao manuseio, acondicionamento e transporte.

## TÉCNICAS DE POSTURA CORPORAL

### Postura correta para pilotar motocicleta

- 1- **Olhos:** Não olhe em um só ponto, visualize o todo.
- 2- **Ombros:** Não fique tenso, procure relaxar.
- 3- **Braços:** Mantenha-os próximos ao corpo.
- 4- **Mãos:** Centralize as mãos nas manoplas.
- 5- **Tronco:** Postura ereta, braços e ombros relaxados;
- 6- **Joelhos:** Mantenha-os juntos ao tanque de combustível.
- 7- **Pés:** Mantenha-os sobre os apoios, apontados para frente.



O aluno deverá manter a visão sempre à frente.

A importância desse procedimento é criar o hábito de antecipar a visualização de possíveis obstáculos na via, aumentando o tempo de reação e o espaço de frenagem necessário, para evitar acidentes.

Manter postura adequada sobre o veículo com o objetivo de ter melhor controle dos comandos da motocicleta, mantendo as mãos centralizadas nas manoplas.

Usar os quatro dedos quando acionar os manetes (freio ou embreagem), a fim de dar melhor firmeza e sensibilidade na ação de acionamento.

Manter postura que lhe permita melhor eficiência e segurança ao utilizar freio traseiro e alavanca de marcha.

Manter os pés paralelos à motocicleta, próximos a esses comandos, diminuindo o tempo de reação e possíveis riscos de enroscar os pés no pavimento ou nos próprios comandos do veículo, em caso de postura incorreta de pés para baixo.

Sentar-se próximo ao tanque de combustível para melhorar a distribuição de peso sobre o veículo, gerando maior estabilidade tornando mais eficientes algumas ações tais como realizações de curvas e frenagem.

Manter a coluna ereta a fim de receber o menor impacto possível pela trepidação do veículo com a via, facilitando a visualização do trânsito, antecipando riscos de acidentes.

## 2. CONDUÇÃO DE VEÍCULO NA PISTA DE TREINAMENTO

### 1. Contorno da Pista

O aluno deverá transitar pelo entorno da pista, adaptando-se a motocicleta e à pista exercitando o equilíbrio e a velocidade adequada.

### 2. Alameda

O aluno deverá conduzir a motocicleta de forma retilínea entre filas de cones, contornando-os no final de fila de cones (simulação de trânsito em linha reta e em direções contrárias), manter a velocidade constante com a marcha do veículo adequada a fim de favorecer a realização de traçados de curva sem oscilações e perda de equilíbrio dinâmico.



### 3. Slalon

Neste exercício o aluno deverá realizar os movimentos oscilantes em torno dos cones, simulando situações de desvios, mantendo a visão mais adiante possível, sem focar imediatamente sobre a roda dianteira, postura insegura que tende a levar o motociclista a não perceber obstáculos, ou a não adequar melhor traçado para as manobras.



#### 4. Figura do “Oito”

O aluno deverá transitar sobre a Figura do “Oito” pintada na pista, aperfeiçoando o seu desempenho quanto a inclinação correta da motocicleta nas curvas e esquinas, como forma de evitar queda.

Simulação de trânsito lento, em vias com curvas sucessivas, em primeira marcha com uso de embreagem e de freio traseiro.



#### 5. Frenagem Normal

O aluno deverá realizar este exercício em linha entre duas linhas contínuas paralelas pintadas no solo. A técnica de frenagem normal exige que o aluno compreenda o funcionamento dos freios da motocicleta e sua utilização correta, ou seja, utilizar os freios dianteiro e traseiro, progressiva e simultaneamente, além do freio motor, de forma a não travar a roda.



## **6. Frenagem de emergência**

Na técnica de frenagem de emergência, o aluno deverá acionar apenas os freios e não utilizar a embreagem.

Nas técnicas de frenagem o aluno deverá entender a importância de adequar corretamente a velocidade em cada exercício, com o objetivo de perceber os riscos envolvidos na via pública e adequação da velocidade, principalmente em curvas, com risco de derrapagem se a técnica de frenagem não for realizada com eficiência.

## **PROCEDIMENTOS PARA AVALIAÇÃO**

Todos os exercícios práticos serão executados primeiramente pelo Instrutor em seguida pelos alunos de forma individualizada.

Todos os alunos ficarão sob avaliação constante e supervisão do Instrutor. Após cada exercício o Instrutor fará uma devolutiva ao aluno sobre o seu desempenho (equilíbrio, capacidade de uso dos comandos, velocidade, inclinação), as correções necessárias e o aluno realizará novamente o exercício.

O Instrutor fará uma avaliação por escrito de cada aluno de acordo com a Ficha de Avaliação Prática. Além dos exercícios também é verificado a postura correta, e a utilização correta dos equipamentos de proteção.

## Bibliografia

BRASIL, Presidência da República. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 23 de setembro de 2011

BRASIL. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete-, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Acesso em 13 de setembro de 2011

Companhia de Engenharia de Tráfego. Orientações para Motociclista Responsável. São Paulo: CET, 2011. 26P.

Companhia de Engenharia de Tráfego . Pilotagem Segura - Manual do Motociclista Responsável . São Paulo: CET, 2008. 54 P.

Companhia de Engenharia de Tráfego - Táxi - Manual do Taxista Responsável. São Paulo: CET, 2006. 30 P.

CONTRAN. Resolução nº 350, de 14 de junho de 2010. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. Acesso em 18 de agosto de 2011

CONTRAN. Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece registros mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Acesso em 18 de agosto de 2011.

DEL RIO, M.C.; ALVAREZ, F.J. Prescrevendo medicamentos para o motorista: papel dos profissionais de saúde. **Rev. Abramet**, São Paulo, n.23, p.42-47, out/nov/dez. 1997.

DESMAIOS. Porto Alegre: ABC da Saúde. Disponível em: <<http://www.abcdasaude.com.br>> Acesso em: 23 set. 2011.

DROGAS UM GUIA PRÁTICO. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2006. 117p.  
ESTERÓIDES ANABOLIZANTES. São Paulo: Unifesp. Disponível em: <[http://www.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/quest\\_drogas/esteroides\\_anabolizantes.htm#1](http://www.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/quest_drogas/esteroides_anabolizantes.htm#1)> Acesso em 26 de setembro de 2011.

GASPAR, S.; MORENO, C.; MENNA-BARRETO, L. Os plantões médicos, o sono e a ritmicidade biológica. **Rev Ass Med Brasil**, v. 44, n. 3, p.239-245, 1998.

FLEURY, P.F.; RIBEIRO, A.F.M. A Indústria de provedores de serviços logísticos no Brasil. IN: FIGUEIREDO, K.F.; FLEURY, P.F.; WANKE, P. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo e dos recursos. São Paulo: Atlas, 2003.

GONÇALVES, E.A. Manual de Segurança e Saúde no Trabalho. 1ª Ed. São Paulo, LTR Editora. 2000.

MANUAL DE PRIMEIROS SOCORROS. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2003 - Disponível em: <[http://www.anvisa.gov.br/reblas/manual\\_primeiros\\_socorros.pdf](http://www.anvisa.gov.br/reblas/manual_primeiros_socorros.pdf)> Acesso em: 26 set. 2011.

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. CBO – Classificação Brasileira de Ocupações, Brasília, 2002. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br>>

PECHANSKY, F.; DUARTE, P.C.A.V.; BONI, R.B. (Org.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas, 2010, 121p.

PIRITO, M.A. Sonolência e acidentes de trânsito. **Jornal Abramet**, São Paulo, p.34-40, mai/dez, 1996.

VASCONCELOS. Eduardo Alcântara. O que é trânsito. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998. 120 P (Coleção Primeiros Passos, 162).





**PREFEITURA DE  
SÃO PAULO**  
TRANSPORTES