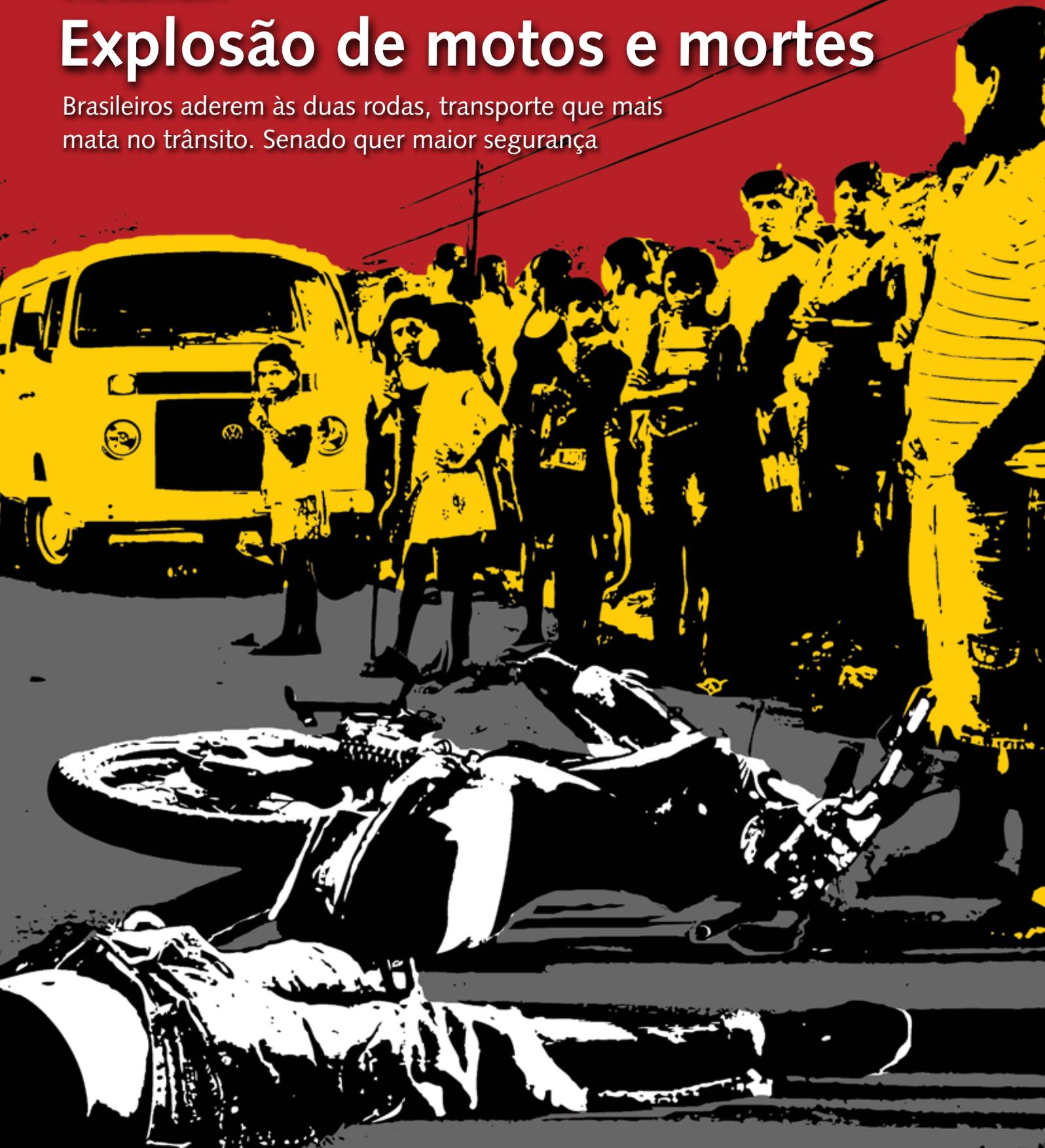


## VIOLÊNCIA

# Explosão de motos e mortes

Brasileiros aderem às duas rodas, transporte que mais mata no trânsito. Senado quer maior segurança



# .leg

## O legislativo mudou de endereço.

Agora o poder **.legislativo** federal brasileiro tem novo endereço na internet. Use a extensão **.leg** para acessar o site da Câmara dos Deputados, do Senado Federal e do Tribunal de Contas da União.

O mais **.legal** dessa história é que você pode acompanhar o trabalho de quem faz a **.legislação** brasileira e fiscaliza o uso dos recursos públicos federais com a certeza de estar no **lugar certo**.

[www.tcu.leg.br](http://www.tcu.leg.br) [www.senado.leg.br](http://www.senado.leg.br) [www.camara.leg.br](http://www.camara.leg.br)

**.leg** é o legislativo na internet.



SENADO  
FEDERAL



CÂMARA DOS  
DEPUTADOS

# Violência no cotidiano das motos

Assim que o tema da segurança de motociclistas foi escolhido para esta edição de **Em Discussão!**, os fotógrafos do Senado foram às ruas registrar cenas do cotidiano do trânsito. Por se tratar de um evento tão comum nas ruas de Brasília, imaginávamos que flagraríamos um acidente com moto.

Só não pensávamos que seria tão próximo da redação da revista, que fica no prédio de 28 andares que compõe o Congresso Nacional. A cerca de 100 metros, na frente do Palácio do Planalto, um motociclista foi atingido por um carro e sua moto ficou atravessada na pista, congestionando a Esplanada dos Ministérios nas primeiras horas da manhã de 24 de outubro (a foto de José Cruz está nas páginas 16 e 17). Felizmente, o condutor, Freitas Rodrigues Neto, sofreu apenas escoriações no abdômen e foi encaminhado ao Hospital de Base.

Registrar o cotidiano da motocicleta nas cidades brasileiras hoje é registrar a violência. Os motociclistas já são as maiores vítimas do trânsito nacional, que mata mais de 40 mil pessoas por ano. E a situação é ainda mais grave no interior, especialmente do Norte e do Nordeste, que já registram taxas de mortos e feridos superiores às das grandes metrópoles.

Atenta ao problema, a Comissão de Assuntos Sociais (CAS) resolveu promover dois grandes debates (uma audiência pública em maio e um seminário em setembro) para analisar a realidade dos motociclistas e tentar

buscar saídas para melhorar o seu futuro. A esperança é que, com a ação do Legislativo, sejam garantidos mais recursos para a educação no trânsito e novas regras para melhorar a fiscalização e a segurança dos motociclistas.

Mais que um meio de transporte, o Senado está lidando com um setor econômico. A grande adesão da população brasileira às motos nos últimos anos (já são 19 milhões delas nas ruas do país) ofereceu a um contingente de pessoas (principalmente homens jovens e das classes D e E) oportunidades de trabalho, que possibilitaram, por exemplo, a expansão dos serviços *delivery* 24 horas, a locomoção de profissionais liberais que realizam serviços em locais diferentes (eletricista, chaveiro, encanador, manobrista, segurança etc.) e os mais conhecidos do grupo, os chamados motoboys.

Por serem uma novidade no já estressante trânsito urbano, ocupando espaços que antes pareciam vagos, os motoboys logo foram associados a um comportamento de risco no trânsito. Porém, como o cotidiano e as estatísticas mostram, são as maiores vítimas da falta de planejamento e preparo para a nova realidade das ruas.

Nas próximas páginas, a revista apresenta esse conflito diário e mostra o que motociclistas, governo e Senado estão fazendo para tentar aliviar o custo das mortes e feridos no trânsito, que, de acordo com estimativas, consomem mais de R\$ 13 bilhões por ano, além de comprometer o próprio futuro do país.

## Reportagem da Rádio Senado sobre motociclistas é finalista de prêmio de jornalismo

A série de reportagens "Globo da Morte: os perigos do trânsito para os motociclistas", da Rádio Senado, está entre os cinco finalistas do 19º Prêmio CNT de Jornalismo.

A série, que foi ao ar de 13 a 17 de agosto, trata de quem tem a motocicleta como ganha-pão, lazer ou alternativa econômica de transporte. Os cinco episódios da série abordam temas como mortes de motociclistas, condições de trabalho e má formação

dos condutores, e apresentam propostas para melhorar a segurança no trânsito.

"A Rádio Senado é a única emissora pública finalista, com emissoras privadas de São Paulo, parte especializada em trânsito. Como jornalista, cumprimento a equipe e considero a classificação uma vitória", declarou a senadora Ana Amélia.

Roberto Fragoso, Rodrigo Resende, André Menezes, Josevaldo Souza e Jefferson Dalmoro são os responsáveis pela série.

Cada episódio tem 10 minutos de duração. A série pode ser ouvida em <http://bit.ly/globodamorte>, ou por meio do QR Code acima.



### Na TV Senado

O programa *Repórter Senado* produziu a série de reportagens "Guerra no Trânsito". Foram ouvidos especialistas, sobreviventes e familiares de vítimas do trânsito. As matérias fazem uma análise sobre as prováveis causas da situação caótica do tráfego brasileiro, como o aumento do número de veículos, com sugestões de medidas para humanizar o trânsito no país. A série pode ser assistida na página da TV Senado em <http://bit.ly/guerranotransito> ou pelo QR Code ao lado.



# SUMÁRIO

## Mesa do Senado Federal

Presidente: José Sarney  
Primeiro-vice-presidente: Anibal Diniz  
Segundo-vice-presidente: Waldemir Moka  
Primeiro-secretário: Cícero Lucena  
Segundo-secretário: João Ribeiro  
Terceiro-secretário: João Vicente Claudino  
Quarto-secretário: Ciro Nogueira  
Suplentes de secretário: Casildo Maldaner, João Durval, Maria do Carmo Alves e Vanessa Grazziotin

Diretora-geral: Doris Peixoto  
Secretária-geral da Mesa: Claudia Lyra

## Expediente

Secretaria Especial de  
Comunicação Social



Diretor: Fernando Cesar Mesquita  
Diretor de Jornalismo: Davi Emerich

A revista **Em discussão!** é editada pela  
Secretaria Jornal do Senado

Diretor: Eduardo Leão (61) 3303-3333  
Editor-chefe: João Carlos Teixeira  
Editores: Joseana Paganine, Sylvio Guedes e Thâmara Brasil  
Reportagem: João Carlos Teixeira, Joseana Paganine, Sylvio Guedes e Thâmara Brasil  
Capa: Priscilla Paz sobre foto de Waldyr Silva  
Diagramação: Bruno Bazílio e Priscilla Paz  
Arte: Bruno Bazílio, Cássio Costa, Cláudio Portella, Diego Jimenez e Priscilla Paz  
Revisão: André Falcão, Fernanda Vidigal, Joseana Paganine, Pedro Pincer e Tatiana Beltrão  
Pesquisa de fotos: Braz Félix e Leonardo Sá  
Tratamento de imagem: Roberto Suguino  
Circulação e atendimento ao leitor:  
Shirley Velloso (61) 3303-3333

Tiragem: 2.500 exemplares

Site: [www.senado.leg.br/emdiscussao](http://www.senado.leg.br/emdiscussao)  
E-mail: [jornal@senado.leg.br](mailto:jornal@senado.leg.br)  
[www.facebook.com/jornaldosenado](http://www.facebook.com/jornaldosenado)  
Twitter: [@jornaldosenado](https://twitter.com/jornaldosenado)  
Tel.: 0800 612211  
Fax: (61) 3303-3137  
Praça dos Três Poderes, Ed. Anexo 1 do  
Senado Federal, 20º andar —  
70165-920 — Brasília (DF)

Impresso pela Secretaria Especial de  
Editoração e Publicações — Seep

## Contexto

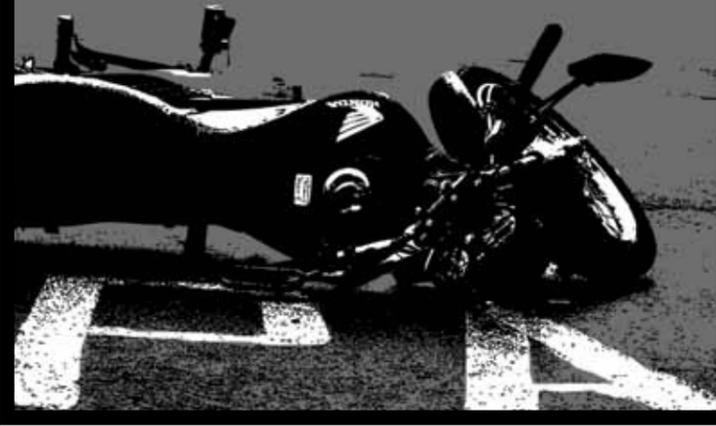


ILUSTRAÇÃO SOBRE FOTO DE JOSÉ C. FARINA

## Futuro do país sofre com mortes no trânsito 6

Motociclista: vulnerável, mas negligente

10

Preconceito é mais um obstáculo para motoboys

12

## Realidade Brasileira

## Motociclista puxa estatísticas de violência nas ruas 16

ILUSTRAÇÕES: PRISCILLA PAZ



Taxa de mortes é maior no interior

30

Homem e jovem. O perfil do condutor

36

Nas capitais, moto substitui ônibus

39

Sistema viário não é pensado para receber motocicletas

43

DPvat paga uma indenização a cada 20 segundos

46

Governo prioriza transporte coletivo e educação no trânsito

50



ILUSTRAÇÃO SOBRE FOTO DE PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO

## Propostas

## Leis existem. Faltam educação e fiscalização 58

ILUSTRAÇÃO SOBRE FOTO DE STOCKXCHING



ABS, airbag: mais equipamentos de segurança

64

Sindicatos reivindicam motofaixas

70

Estados do Nordeste têm CNH gratuita

74

Saiba mais 78

Veja e ouça mais em:



# Mortes em motos minam a saúde e a juventude

Desde 2010, os motociclistas já formam a maior parcela das vítimas da violência no trânsito, um peso para a economia e o futuro do Brasil



O desempenho da economia brasileira, a partir da década passada, permitiu o acesso da população a bens e serviços que antes não podia alcançar. A renda média subiu, a desigualdade diminuiu e, como resultado, cresceu o consumo, por exemplo, de eletrodomésticos, veículos, planos de saúde e passagens aéreas.

Essa é a parte boa da história. A outra é que o acesso de grandes contingentes ao mercado consumidor revelou que, em muitos setores, não houve preparação para receber a nova demanda. Tumultos nos aeroportos, falta de vagas em hospitais privados e engarrafamentos de trânsito que batem sucessivos

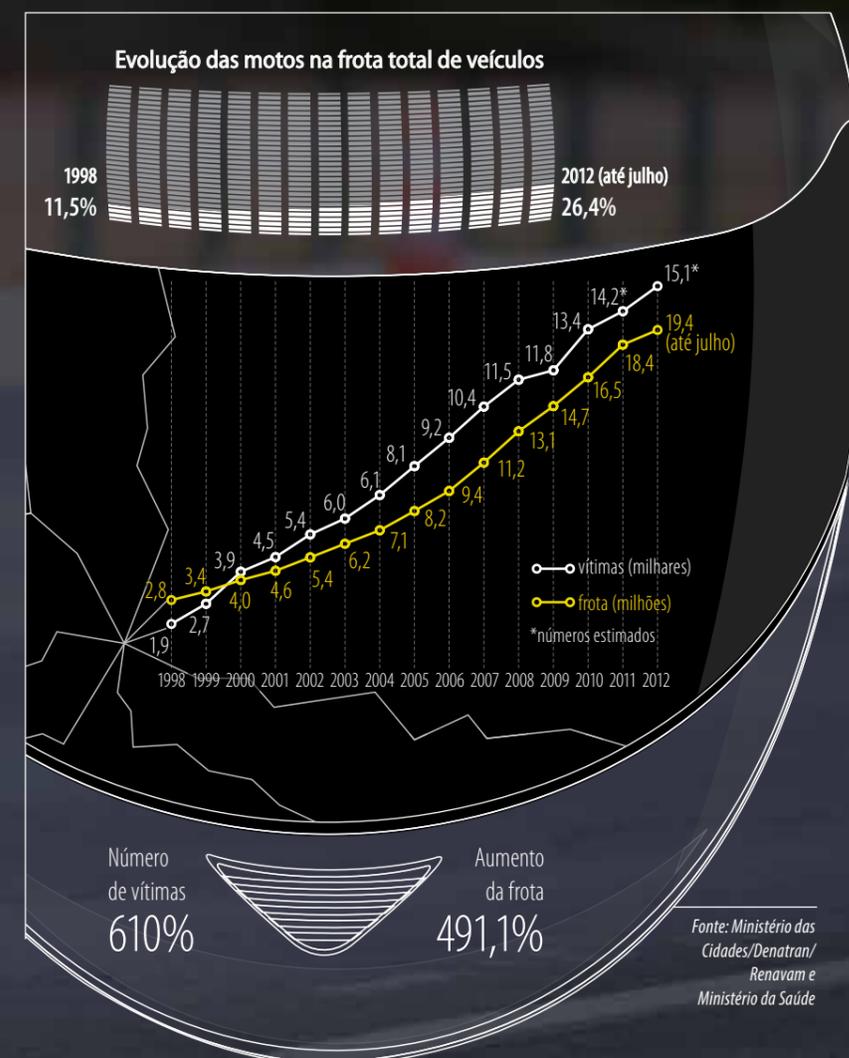
A Organização das Nações Unidas (ONU), no lançamento da Década Mundial de Ação pela Segurança Viária: 2011-2020 (leia mais na pág. 54), reiterou que a palavra acidente não é a melhor para definir acontecimentos no trânsito que fazem mortos e feridos. Esses eventos são, por essa visão, episódios de violência, já que acidente é algo imprevisto, inevitável. "A maioria das ocorrências ocorre por causas bem previsíveis. O trânsito nos coloca o tempo todo em contato com outras pessoas à nossa volta e isso não precisa ser um conflito permanente", afirma o especialista em trânsito Eduardo Biavati.

recordes nas maiores cidades são demonstrações cotidianas desse descompasso entre consumo e infraestrutura. Porém, há um problema ainda mais grave registrado nas últimas décadas que, além de trazer transtornos, está matando milhares de brasileiros, principalmente jovens: acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, número que aumenta ano a ano. Projeções apontam que 15,1 mil motociclistas devem morrer no Brasil em

2012. Hoje, ninguém morre mais no trânsito que os motociclistas e seus caronas (veja infográfico abaixo).

## Crescimento vertiginoso da frota. E das mortes...

Em curtíssimo período, motocicletas tomaram conta das ruas, contribuindo hoje com mais de um quarto da frota e dos óbitos



Entre 1998 e 2010, a frota nacional de motocicletas cresceu 491,1%. Mas as mortes de motociclistas aumentaram em ritmo ainda mais elevado: 610%



WALDIR SILVA

Morte em colisão entre duas motocicletas, em Parauapebas (PA): taxas mais altas de mortalidade estão no Norte e no Nordeste, onde há mais motos que habilitados

O crescimento do número de mortes, principalmente de homens (três quartos dos mortos são do sexo masculino) entre 20 e 39 anos de idade (62% dos mortos estão nessa faixa etária), no auge de sua força produtiva, é muito superior ao de motocicletas na frota nacional de veículos, que não é pequeno.

O aumento nas vendas de motos atingiu em torno de 20% ao ano no início do milênio, e continuou em ritmo muito superior ao da média da economia nacional. Assim, entre 1998 e 2010, a frota de motocicletas cresceu 491,1%. E as mortes de motociclistas, 610% (*leia mais sobre o risco de conduzir uma moto nas ruas brasileiras na pág. 10*).

“Em outras palavras: 491% do incremento da mortalidade devem-se ao aumento drástico da frota de motocicletas. Mas o restante (119%) só pode ser interpretado como um aumento do risco motocicleta no trânsito”, afirma o *Mapa da Violência 2012*, pesquisa

conduzida pelo Instituto Sangari.

Mas esse não é o único dado triste. Além da alta letalidade, os acidentes de moto geralmente levam a ferimentos muito mais graves do que aqueles envolvendo outros veículos motorizados. Para cada morto, os acidentes deixam entre 20 e 25 feridos, mais de 200 mil pessoas por ano, estimativa feita a partir de dados do Sistema Único de Saúde (SUS).

E as lesões de acidentes com motos são geralmente graves. Em cerca de 30% dos casos (segundo o Centro para Controle de Doenças dos Estados Unidos), as vítimas ficam com sequelas para toda a vida. Como consequência, o custo dos acidentes para o SUS é milionário, com reflexos nas contas da Previdência Social, que tem que pagar pelos dias de afastamento do trabalhador e, também, aposentadorias por invalidez.

Estimativa feita a partir de dados da ONU aponta que o custo anual dos acidentes de trânsito

pode chegar a US\$ 13,9 bilhões, além das perdas irreparáveis para as famílias das vítimas (*leia mais sobre os impactos dos acidentes no sistema de saúde e na Previdência a partir da pág. 23*).

“Acidente de moto está sendo considerado uma epidemia, um assunto de saúde pública”, afirma a senadora Ana Amélia (PP-RS).

### Sem planejamento

Em todas as explicações, fica evidente que o país não se preparou para receber tantos motociclistas, ainda que tenha dado, há pelo menos 15 anos, inúmeros sinais de que isso seria necessário. Os cursos de formação de condutores são considerados ineficientes; os exames de habilitação, insuficientes; as vias e a sinalização públicas, inadequadas; e, fundamentalmente, a fiscalização de trânsito, escassa.

Aliás, mais que novas regras, os especialistas cobram maior fiscalização para que as leis sejam cumpridas, o que poderia coibir a

imprudência, a negligência e diversas ilegalidades — como o não uso de equipamentos de segurança, como o capacete, e até a venda de carteiras de motorista e a falta de habilitação para conduzir.

Nos estados do Norte e do Nordeste, a regra é haver mais motos em circulação que motociclistas habilitados. Aliás, esses estados assistiram a uma invasão de motos, especialmente em cidades do interior, onde sequer havia transporte público (*leia mais a partir da pág. 28*).

Todas essas análises foram apresentadas em debates promovidos este ano pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS), com a presença de especialistas do governo, da indústria de motos e de associações que representam os motociclistas, especialmente os profissionais. Tanto em uma audiência pública realizada em maio quanto em um seminário em setembro, senadores e debatedores demonstraram preocupação com o diagnóstico apresentado e interesse em alterar o quadro atual, que, como já se convencionou dizer, mata mais que todas as guerras no mundo nas últimas décadas.

Os participantes dos debates da CAS se preocuparam em analisar — e criticar — as atuais políticas públicas em andamento que, a julgar pelos números crescentes de mortos e acidentados, vêm se mostrando ineficientes, até pela falta de recursos orçamentários, que não chegam a sua destinação (*leia mais a partir da pág. 56*).

“Primeiro temos que discutir o presente e o futuro da motocicleta. A venda de motocicletas vai continuar a aumentar e, assim, o número de acidentes. Então devemos analisar o que precisamos fazer para que isso não aconteça”, afirmou a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM).

### Faltam campanhas

Para ilustrar como o governo poderia dar maior atenção ao problema, Dirceu Rodrigues Alves Junior, diretor de Comunicação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), citou



MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

Audiência pública na CAS, em maio, ouviu representantes da indústria, dos motociclistas e do governo, além de especialistas, em busca de alternativas

a dengue, que matou 592 pessoas em 2010. Porém, os acidentes de trânsito que mataram 40.160 pessoas no mesmo ano, afirmou Alves Junior, não recebem a mesma atenção das campanhas oficiais.

“Não vemos o Ministério da Saúde investindo nessa doença [acidentes de trânsito], que está matando, destruindo, produzindo sequelados e incapacitando o homem para o futuro. Estamos perdendo uma grande massa produtiva e, logicamente, a longo prazo, vamos sofrer consequências”, afirmou Alves Junior no Senado.

Da mesma forma, a senadora Ana Amélia sugere que, como a campanha contra a dengue, deveria haver uma ação do Estado que mobilize o país em torno da prevenção de acidentes no trânsito.

“Temos que mostrar ao governo que, assim como há prioridade no combate à dengue, acidentes com moto são uma epidemia que tem que ser vista como problema de saúde, como problema social”, apelou a senadora.

Nesse sentido, diversas propostas — para melhorar a formação de condutores, aumentar o número de habilitados (já que em muitos estados existem mais motos que pessoas com carteira de motociclistas), ampliar as campanhas de educação no trânsito, incluir novos itens de segurança para motocicletas e motociclistas — foram apresentadas tanto pelos especialistas quanto pelos próprios parlamentares, em forma de projetos de lei (*leia mais a partir da pág. 58*).

Mas, para isso acontecer, é preciso que as políticas públicas comecem a enxergar que um quarto dos veículos em circulação no país são motocicletas e que duas em cada três vítimas do trânsito são pedestres, ciclistas ou motociclistas. Enquanto isso, o que se nota é que a educação para o trânsito e as próprias vias públicas são feitas pensando prioritariamente em veículos de quatro rodas ou mais (*leia mais sobre o tema nas págs. 45 e 76*).



Além da violência, motociclistas estão expostos a outros riscos como variação de temperatura e poluição, desenvolvendo doenças

## Dois em cada três acidentados têm lesões

Os dados do *Mapa da Violência 2012* são reforçados por pesquisa realizada em 1992 pela Abramet com motociclistas de São Paulo. De 800 motociclistas entrevistados, 365 (45,6%) tinham se envolvido num total de 552 acidentes nos seis meses anteriores à pesquisa. Desses, 69% tinham levado a lesão corporal ou doença do motociclista e 50%, do carona. “Desde então, esses índices vêm se confirmando”, afirmou no Senado Dirceu Rodrigues Alves Junior, da Abramet.

Além das lesões causadas por acidentes, Alves Junior destacou outros riscos à saúde a que o motociclista está sujeito,

especialmente nas longas horas que passam sobre o veículo:

- riscos físicos: ruído elevado, variações térmicas, vibração (que leva a desgastes articulares, na coluna vertebral, hérnia de disco etc.).
- riscos químicos: pela inalação de poeira, fuligem, gases, vapores.
- riscos ergonômicos: por conta da postura sobre a moto, que pode levar a lesões por esforços repetitivos.
- riscos biológicos: contato, principalmente de nariz, boca e olhos, com micro-organismos presentes no ar e no solo. Ou seja, além dos acidentes que causam lesões

principalmente nos membros inferiores, na coluna e na cabeça (*veja mais a partir da pág. 23*), muitos motociclistas podem desenvolver doenças crônicas, ficar incapacitados e até mesmo morrer por conta do uso prolongado do veículo de duas rodas. Esses dados, porém, não entram nas estatísticas, já elevadíssimas, de mortos e vítimas de acidentes com motocicletas atendidos no sistema de saúde, já que a Organização Mundial da Saúde (OMS) define uma fatalidade de trânsito como “uma pessoa morta imediatamente ou nos 30 dias subsequentes por conta de um acidente de trânsito”.

## Motociclista: vulnerável, negligente e em risco

Entre todas as formas de transitar pelas ruas e estradas brasileiras, andar de motocicleta é a mais arriscada. Essa tendência vem se acentuando na última década, quando o número de motociclistas mortos superou inclusive o de pedestres, grupo tradicionalmente mais vulnerável no trânsito nacional.

O estudo *Mapa da Violência 2012* mostrou que a mortalidade por veículo entre as motocicletas foi 146,3% maior que a dos automóveis nos últimos 10 anos. Já com o automóvel e com os pedestres aconteceu o inverso: a frota de carros aumentou 118% e as vítimas de acidentes com automóvel, 72%, enquanto o número de pedestres mortos caiu 15,6%.

“Se excluíssemos os motociclistas dos cálculos, veríamos que entre 1996 e 2010 o número de mortes no trânsito cairia de 33,9

mil para 27,5 mil [por ano, em média], o que representa uma diminuição de 18,7% nesse período. As taxas cairiam mais ainda: de 21,6 para 14,4 óbitos para cada 100 mil habitantes. Isto é uma queda bem significativa, de 33%. Na atualidade, as motocicletas constituem o fator impulsor de nossa violência cotidiana nas ruas, fato que deve ser enfrentado com medidas estratégicas adequadas à magnitude do problema”, afirma Julio Jacobo Waiselfisz, diretor de pesquisa do Instituto Sangari.

Pior é que o ascendente risco de morte em motocicleta afeta principalmente a população entre 18 e 24 anos do sexo masculino. “Se nada for feito, a tendência é que essas mortes continuem aumentando, em ritmo de 4% ao ano, trazendo elevados custos sociais, financeiros e emocionais”, diz Waiselfisz.



“Motocicletas são hoje o fator impulsor de nossa violência cotidiana nas ruas”, afirma Julio Jacobo Waiselfisz, autor do estudo *Mapa da Violência 2012*

## Na hierarquia da lei, maior tem que proteger menor

Se levada em consideração a filosofia do Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei 9.503/97), os motociclistas não deveriam ser os principais acusados da guerra registrada nas ruas do país. O CBT faz uma hierarquia das responsabilidades dos diversos participantes do trânsito, cabendo maior responsabilidade ao condutor do maior veículo, ou seja, ônibus ou caminhões. Por essa visão, os motociclistas só não são mais vulneráveis que os ciclistas e os pedestres (*veja o infográfico ao lado*). Porém, ao se andar a pé ou de bicicleta não se atinge a velocidade da motocicleta, o que aumenta o risco para os motociclistas.

Os dados confirmam essa vulnerabilidade. Duas em cada três vítimas do trânsito no Brasil são pedestres, ciclistas ou motociclistas. Porém, segundo o *Mapa da Violência 2012*, os últimos anos vêm assistindo à queda na mortalidade dos pedestres, leves incrementos nas mortes de

### Responsabilidades de cada um no trânsito

A lei é clara: condutor do veículo maior deve zelar pela segurança do menor. Ônibus e caminhões, depois carros, motos, bicicletas e, por fim, pedestres



Fonte: Código de Trânsito Brasileiro

ciclistas e violentos aumentos na letalidade de motociclistas.

“Os usuários mais vulneráveis do trânsito passam por riscos adicionais porque as suas necessidades não são levadas em consideração no planejamento das vias públicas, construídas para o fluxo de veículos motorizados, geralmente de quatro ou mais rodas. Pouca atenção é dada para as necessidades de pedestres e ciclistas

[e também de motociclistas], o que significa que esses grupos devem enfrentar riscos crescentes no uso e na travessia de vias públicas. Grande parte das intervenções de segurança no trânsito (uso do cinto de segurança, de cadeirinhas para crianças e testes de colisão) é direcionada a ocupantes de carros”, registra o *Relatório do Estado Global sobre a Segurança nas Estradas*, da ONU, de 2009.

# Discriminado, motoboy não está na base do problema

Ao contrário do senso comum, dados demonstram que profissionais da moto em grandes cidades usam mais equipamentos de segurança, envolvem-se em menos acidentes e são uma parte menor do problema da violência com as motocicletas. Preconceito atrapalha

Paralelamente aos engarrafamentos cada vez maiores nas grandes cidades brasileiras, principalmente a partir da segunda metade dos anos 1990, o país assistiu a outro fenômeno: o surgimento de profissionais que fazem

O serviço de motoboy, ou motofrete, é o aluguel da motocicleta como meio de transporte de pequenas cargas e a contratação do piloto como motociclista profissional. O serviço é remunerado por tempo dedicado a cada tarefa.

da motocicleta a sua ferramenta de trabalho. São os **motoboys** — ou, no português, motofretistas — e os mototaxistas, que emprestam seu tempo, coragem e equipamento para

transportar coisas e pessoas, driblando os congestionamentos cada vez maiores das grandes cidades.

“As metrópoles chegaram a um ponto de crescimento que ameaça estrangular o trânsito. Por isso, começaram a surgir empresas fornecedoras de serviços em que profissionais, no uso de motocicleta,

fazem o transporte rápido de pequenos volumes, entre outros serviços externos”, explicou no Senado o advogado especialista em trânsito Felipe Carmona.

Se, de um lado havia, um contingente de jovens, especialmente das classes C, D e E (*leia mais sobre o perfil do comprador de motos na pág. 36*) procurando emprego, a agilidade e a economia da motocicleta atenderam à demanda cada vez maior de bancos, indústrias e escritórios para o transporte de documentos e pequenas cargas, ajudando também a expansão dos serviços 24 horas de entregas de alimentos e medicamentos.

## Ferramenta de inclusão

“A motocicleta tem sido uma engrenagem de transformação nas relações sociais e no trabalho, e o motofrete é apenas uma expressão. Com a motocicleta, o trabalhador jovem, de baixa e média escolaridade e remuneração encontrou uma ocupação que o mantém em circulação permanente pela cidade. Mais baratas, com financiamento facilitado, as motocicletas se transformaram, então, em uma ferramenta para inclusão social desse jovem”, avalia o sociólogo especialista em trânsito Eduardo Biavati.

A produtividade do motoboy está diretamente relacionada ao tempo que ele leva para executar suas tarefas. Basicamente, se economizar tempo, um maior número

de entregas pode ser feito, levando a um ganho maior no dia. A presença e o cotidiano do motofretista, que passa cerca de 50% mais tempo em cima da moto em jornadas que chegam a nove ou dez horas diárias, parece, assim, perfeita para mais acidentes.

A conduta de risco (*leia mais sobre o tema na pág. 32*) observada nas motos que passam em alta velocidade pelo corredor entre os carros, avançam o sinal vermelho, realizam conversão proibida e entram na contramão (atitudes que causam 74% das mortes dos condutores) geralmente é associada ao motoboy. Mas essa hipótese não se confirma completamente em pesquisas realizadas.

“Não há uma ‘cultura do motoboy’ pelo simples fato de que esse grupo não se distingue socioeconomicamente da grande massa de motociclistas da cidade — os dois são uma única figura social: o motociclista. O motoboy não é o protagonista de comportamentos de risco. Na verdade, é uma parte menor da questão”, afirma Biavati.

Pesquisa realizada em 2006 pelo Ibope para a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo, com 1.008 motociclistas, demonstrou que o motofrete não caracteriza o uso da motocicleta na cidade, por maior que seja sua presença cotidiana nas vias centrais urbanas. A começar pelo número total de motociclistas: em dezembro de 2011, havia aproximadamente 850 mil motos registradas em São Paulo e 200 mil mototaxistas e motofretistas (*veja o perfil do profissional da motocicleta no infográfico na pág. 37*).

Biavati descarta acusações contra os profissionais: “O motoboy não é protagonista do comportamento de risco. Na verdade, é parte menor na questão”

“As variáveis socioeconômicas encontradas na pesquisa indistiguem motociclistas e motofretistas. Oriundos das mesmas regiões da cidade, de um mesmo contexto social e nível de renda, alheios ao treinamento formal para a pilotagem e, sobretudo, pertencentes a uma mesma geração, é mais correto pensar que há um único grupo: os motociclistas”, analisa o sociólogo, no estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas*, realizada em conjunto com Heloísa Martins, da CET.

## Menos acidentes

Diferentemente do que sugere o estereótipo, a categoria profissional presente aos debates na CAS mostrou-se favorável à maior regulamentação e fiscalização dos motociclistas. E apresentou dados que demonstram que os sindicalizados são mais conscientes das responsabilidades e têm maior qualificação que os motociclistas iniciantes ou sem habilitação, que seriam responsáveis pelos altos índices de acidentes. A pesquisa do Ibope, por exemplo, revelou em 2006 que os motofretistas eram os maiores adeptos de equipamentos para a segurança (capacetes, jaquetas, calças, luvas, e botas).

“A estigmatização do ‘motoboy cachorro louco’ não passa, é claro, de preconceito. Não há fundamento empírico para supor que a frota a serviço do motofrete seja responsável pela regularidade dos acidentes e das mortes”, afirma Eduardo Biavati.

Outros dados confirmam que os profissionais são mais conscientes sobre segurança que o motociclista comum. Segundo Rodrigo Carlos da Silva, consultor do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo (Sindimoto-SP), a taxa de profissionais mortos no trânsito na capital

Fila de motociclistas andando pelo chamado corredor: opinião pública ainda associa condutas de risco como essa à figura do motoboy

PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO





Senadora Ana Amélia coordena o seminário do Senado, em setembro: debatedores fizeram questão de desmentir o mito de que motoboy é responsável pela violência no trânsito

paulista vem caindo desde 2009. Nesse ano, foram 438 motociclistas mortos, sendo 65 profissionais, 15% do total. Em 2011, o índice caiu para 8%.

O presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal (Sindimoto-DF), Reivaldo Alves, confirmou que a maioria dos acidentados em Brasília não é profissional. Segundo ele, dados do Detran mostram que, em cada dez pessoas que andam de moto na capital, quatro não têm carteira.

### Falta de habilidade

“As pessoas não estão preparadas para andar de moto. Sou totalmente a favor da fiscalização, da multa, da apreensão da moto, porque os motociclistas estão morrendo. Quando acontece um acidente, dizem que é um motoboy. Mas não é um motoboy. É um usuário comum: fretista, garçom, motorista que vai ao trabalho, mas que não tem carteira de habilitação para moto, não sabe travar o capacete, não sabe frear com 70% do freio dianteiro”, alertou Alves.

O estudo *Mortos e Feridos sobre*

*Duas Rodas* confirma que a maioria das mortes ocorre nas noites e madrugadas do sábado e domingo. “É clara a relação dessa concentração de acidentes com os roteiros e atividades de lazer. É justamente nessas noites que morre mais da metade dos ‘estudantes’ motociclistas, quase todos com idade entre 14 e 17 anos, conduzindo a motocicleta sem habilitação.”

No Acre, a regulamentação da profissão funcionou como um freio no número de acidentes. O estado foi o primeiro a regulamentar os serviços de mototáxi e motoboy. Dos 22 municípios acreanos, 20 já têm a atividade regulamentada. “Segundo pesquisa sobre o índice de acidentes de trânsito no Acre, 44% envolvem motocicleta, mas nenhum ocorreu com trabalhadores. Isso mostra que quando o estado regulamenta a profissão, o serviço ganha”, considerou Pedro Mourão, presidente do Sindicato dos Mototaxistas do Acre.

Não só os trabalhadores estão se organizando. Entidades que reúnem empresas de motofrete também se envolvem na segurança dos seus funcionários. No

seminário realizado pelo Senado, o Sindicato das Empresas de Telesserviços e Entregas Rápidas (Setser-RS) informou que os filiados investem na qualificação dos motofretistas, com reflexos nas estatísticas. Segundo Luiz Carlos Mello, presidente do sindicato, os profissionais dessas empresas já ficaram 250 dias consecutivos sem sofrer acidentes. “Isso merece consideração, pois mostra que as empresas respeitam as pessoas e as leis. Aprendemos também que segurança gera lucro, pois, para cada real investido, ganham-se três de retorno”, analisou.

Outro grande desafio, afirmou Mello, é profissionalizar mais empresas. “Hoje, empresas que participam de entidades representativas, que estão regulares, que cumprem seu papel, com responsabilidade social, sobrevivem em um mercado em que 85% dos concorrentes são irregulares”, ponderou.

O presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto-RS) Valter Ferreira da Silva, corroborou o resultado positivo apontado por Mello. “No Rio Grande do Sul, construímos uma



Presidente do sindicato gaúcho das empresas de telesserviços, Luiz Carlos Mello pediu melhor regulamentação do setor para combater os irregulares

parceria entre empregadores, autarquias municipais e estaduais e institutos, todas as pessoas envolvidas com o trânsito, porque temos o objetivo de reduzir os acidentes, o número de sequelados e de óbitos e, acima de tudo, de mudar a imagem do motociclista”, explicou.

O senador Waldemir Moka (PMDB-MS) informou que os sindicatos dos mototaxistas e motoentregadores de Mato Grosso do Sul se mobilizaram e conseguiram que a prefeitura distribuísse coletes e oferecesse cursos gratuitos de

aperfeiçoamento na direção. “Mas isso porque o segmento está mobilizado e organizado. A estatística mostra hoje que os mototaxistas e os motoentregadores são os que sofrem menos acidentes, talvez porque sejam mais conscientes e porque fazem parte de uma mobilização nesse sentido”, avaliou o senador.

Senador Waldemir Moka citou o exemplo de Mato Grosso do Sul, onde mototaxistas lideraram mobilização em busca de maior segurança no trânsito



## Um grito de alerta

Os representantes dos profissionais da motocicleta reclamam que, além de viverem com medo de não voltar vivos para casa, são vítimas também de muito preconceito da sociedade, que os vê como os vilões das ruas

“A maior dificuldade é a discriminação. Mas sobre uma moto está um pai de família, um cidadão que busca o sustento de sua casa, para seu filho e para sua esposa”

**Valter Ferreira da Silva, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto-RS)**

“Existe a necessidade de mudança de paradigmas em relação ao uso da motocicleta. Ela é vista como a grande vilã no trânsito. Temos um grande número de acidentes que precisa ser diminuído, mas não podemos esquecer que a moto faz parte da sociedade e é utilizada no transporte de muitas pessoas, principalmente no interior do país. Precisamos de políticas que levem segurança e conforto a essas pessoas”

**Maria Cristina Alcântara Andrade Hoffmann, coordenadora-geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito, do Denatran**

“Quando nos discriminam, nos colocam no mesmo patamar dos que não são organizados e nem querem se organizar”

**Orlando Bindá dos Santos, da União Estadual dos Mototaxistas do Estado do Amazonas**

“O estereótipo raso e preconceituoso do motoboy como paradigma explicativo do fenômeno da motocicleta nos centros urbanos é de uma insensibilidade sociológica completa. É sempre conveniente encontrar um culpado pela desgraça do retrovisor perdido, pela violência crescente, pelas infrações e pelas mortes. Pena que esse simplismo explique muito pouco do que vem acontecendo nas ruas da capital paulista e muito menos em Ji-Paraná (RO) ou Cáceres (MT)”

**Eduardo Biavati, sociólogo especialista em trânsito**

“Não podemos generalizar. É preciso fazer distinção entre bons e maus profissionais, separar o joio do trigo. Existem profissionais muito competentes e existem alguns que não têm a mesma responsabilidade no trânsito”

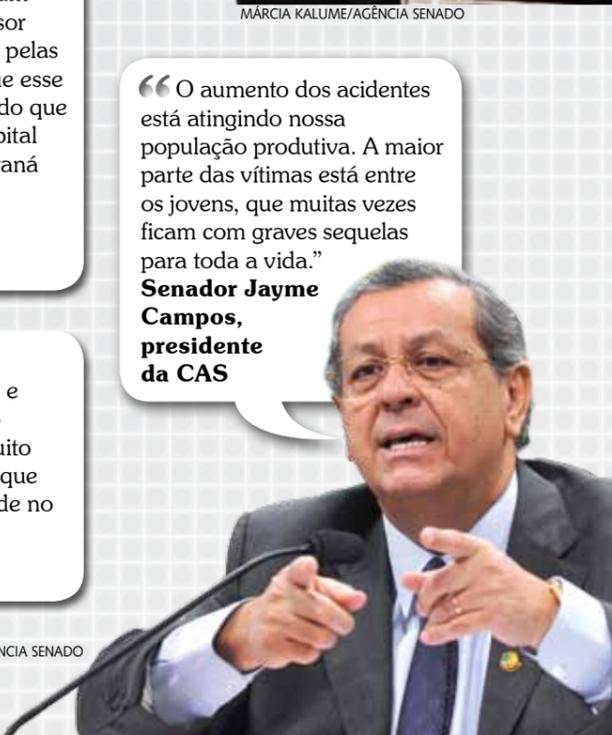
**Senadora Ana Amélia**

“O aumento dos acidentes está atingindo nossa população produtiva. A maior parte das vítimas está entre os jovens, que muitas vezes ficam com graves sequelas para toda a vida.”

**Senador Jayme Campos, presidente da CAS**



MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO



GERALDO MAGELA/AGÊNCIA SENADO

# O ponto focal no aumento das mortes

Se não fosse pelo crescimento dos óbitos de motociclistas, já a principal causa da mortalidade no trânsito, o Brasil teria apresentado queda no número de vítimas entre 1996 e 2010

Acidente na Praça dos Três Poderes: país é o quinto no ranking mundial de mortos em acidentes de trânsito

Em quinze anos, foram registradas em torno de meio milhão de mortes nos diversos tipos de acidentes de trânsito. Em 2010, o sistema do Ministério da Saúde para classificar as causas de óbitos no país contabilizou perto de 41 mil mortes no trânsito, com tendência a superar, já em 2015, o grande vilão da violência letal — os homicídios —, hoje na casa de 50 mil vítimas ao ano. Desde 2009, os acidentes com motocicletas superaram em vítimas fatais os atropelamentos, passando a ser a principal causa das mortes no trânsito. As fatalidades sobre duas rodas aumentaram 846,5% entre 1996 e 2010. Predominantemente homens (89%), as principais vítimas são jovens (40% dos óbitos estão na faixa etária de 20 a 29 anos).

“No país, as motocicletas transformaram-se no ponto focal do crescimento da mortalidade nas vias públicas”, define o cientista Julio Jacobo Waiselfisz, do Instituto Sangari, na apresentação do abrangente *Mapa da Violência 2012 — os novos padrões da violência homicida no Brasil*, divulgado em abril. O estudo indica que a taxa de mortalidade por acidentes de moto cresceu de 4,8 por 100 mil habitantes para 5,7 por 100 mil habitantes entre 2008 e 2010.

As tendências da última década no trânsito brasileiro indicaram significativas quedas na mortalidade de pedestres, manutenção das taxas entre ocupantes de automóveis, leves incrementos nas mortes de ciclistas e expressíveis aumentos na letalidade entre motociclistas, informa a publicação. A quantidade de motocicletas nas ruas, aliada à falta de preparo dos condutores e ao desrespeito dos motoristas, faz os números de acidentes crescerem significativamente a cada ano.

O médico José Luiz Dantas

Mestrinho, diretor de Assuntos Parlamentares da Associação Médica Brasileira (AMB), considera que “o cenário é de guerra, grave”.

“O que nos assusta é que, até hoje, não foi tomada uma decisão para que essa carnificina seja estancada. Temos assistido a coisas brutais. Sou cirurgião. Poderia ter trazido cenas horripilantes de pessoas sem cabeça, pernas amputadas, intestinos expostos, mas acho que não vale a pena nos expormos a tanto. Um acidente aéreo, quando ocorre, cria uma comoção nacional porque morreram trezentas e tantas pessoas. Aí, todo mundo começa a tomar providências. O motociclista, coitado, ou um atropelado, por mais triste que seja a situação dele ao ser atropelado ou acidentado, é um. Mas faz parte de uma estatística que só faz crescer. Isso é fundamental para que coloquemos no papel e discutamos com as autoridades projetos de lei para que as coisas tomem um rumo diferente.”

Tanto com motocicletas como em outras formas de acidentes, os óbitos no trânsito do país tiveram um crescimento quase constante a partir do ano 2000, mas apresentaram um detalhe importante: praticamente estagnaram nas capitais na primeira metade da década e desde então vêm caindo, enquanto no interior e nas cidades de médio porte as taxas já superaram, em muitos casos, as médias estaduais e nacionais (*leia mais a partir da pág. 28*). Cidades que ultrapassam os 10 mortos por 100 mil habitantes estão espalhadas por todo o país, porém mais fre-

quentemente nas regiões de menor desenvolvimento.

O senador Cristovam Buarque (PDT-DF) fez, em Plenário, um relato dramático de uma viagem ao interior do Ceará, quando participava da última campanha eleitoral. Ele testemunhou o crescente número de vítimas da violência no trânsito e disse que não podemos deixar que o país tenha uma paisagem de guerra civil “pela incompetência de motoqueiros e dos governantes, pela falta de educação no trânsito de todos nós”.

“Houve um momento em que tive uma espécie de incômodo, de arrepio como se estivesse em uma cidade de Angola que sofreu guerra civil e onde há muitas pessoas paráliticas, de muletas, de cadeira de rodas. Perguntei: ‘Por que é que tem tanta gente assim?’ E me disseram: ‘Moto’. A motocicleta está fazendo de algumas cidades brasileiras a paisagem que se tem em cidades que saíram de guerra civil, em que a mutilação é por causa de minas, por causa de balas”, contou o senador.

#### Quem morre e quando morre

São muitos os fatores que podem explicar o rápido crescimento das mortes de motociclistas, mas todos os estudos recentes apontam que as causas principais são procedimentos de risco dos próprios condutores, como andar no chamado corredor das vias (*leia mais a partir da pág. 32*), e também o consumo de álcool. Se o risco



ANTÔNIO CRUZ/ABR

Motoqueiros em manifestação pela paz, em Brasília: aumento crescente no número de vítimas fatais

de morrer em uma colisão de automóvel já é significativo, a depender das circunstâncias do acidente, sobre uma motocicleta essas chances são 20 vezes maiores. Esse número sobe para 60 vezes se a pessoa não estiver usando o capacete, item obrigatório pela legislação (*veja infográfico na página 20*).

“Acho que não existem acidentes de moto, existem acidentes de trânsito em que as motos estão envolvidas. E as motos se envolvem mais porque vemos mais vítimas. Quando dois carros batem, apenas amassa o para-choque, já na moto o para-choque do motociclista é ele mesmo”, resume Julia Greve, médica fisiatra, professora associada

da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP) e coordenadora do Laboratório de Estudos do Movimento, do Hospital das Clínicas.

Cada vez mais, os serviços de resgate nas ruas, os atendimentos de emergência dos hospitais e mesmo as unidades de terapia intensiva vêm sendo dominados pelas vítimas de acidentes de motocicletas. Em 2011, de acordo com dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), ocorreram 72,4 mil internações de vítimas de acidentes de trânsito. Desse total, 35,7 mil foram vítimas de acidentes de

moto, o que representa quase 50% (*leia mais a partir da pág. 23*).

Maiores vítimas de homicídio, homens jovens, negros e pobres também são os que mais morrem de acidentes de motocicleta, segundo pesquisa do Centro de Estudos de Segurança e Cidadania da Universidade Cândido Mendes e da Secretaria Municipal de Saúde e Defesa Civil do Rio de Janeiro. Uma explicação é o fato de que 85% dos compradores de motos pertencem às classes C, D e E, que têm menos brancos.

“O recém-habilitado, quando coloca a carteira no bolso, já se acha piloto, que pode fazer o que um profissional da moto faz. Mas



MÁRCIA KALUWE/AGÊNCIA SENADO

José Luiz Dantas Mestrinho, da AMB: “Até hoje, não foi tomada decisão para que essa carnificina seja estancada”



No Plenário, Cristovam fez um relato emocionado do "cenário de guerra civil" que encontrou em sua viagem ao interior

WALDEMAR BARRETO/AGÊNCIA SENADO

rodas em São Paulo, por exemplo, são frentistas, garçons, manobristas, motoristas, porteiros, seguranças e vigilantes, ajudantes gerais, mecânicos, eletricitas e pedreiros, diz o estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas: estudo sobre a acidentalidade e o motociclista em São Paulo*, de Heloisa Martins e Eduardo Biavati.

ele não consegue; acaba sendo uma vítima do trânsito e, sem querer, acaba sendo um camicase", acrescenta Valter Ferreira da Silva, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto-RS).

De fato, quem morre nas noites e madrugadas sobre duas

"Em 2008, mais da metade das mortes a partir de 21h até 6h59 são de motociclistas dos grupos de trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados e trabalhadores da produção de bens, manutenção e reparação — quase todos (80%) os garçons mortos em 2008 enquanto pilo-

tavam suas motocicletas morreram nesse intervalo de horário, retornando para casa após o trabalho", relata a publicação.

Ao contrário do que se imagina, as categorias que usam a moto como fonte de renda (motofretistas, motoboys e mototaxistas) não estão entre as principais vítimas. Na capital paulista, as estatísticas divulgadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da prefeitura revelaram que apenas 8% dos 512 mortos eram profissionais.

### É preciso reagir

Médicos, especialistas, senadores, profissionais motociclistas e representantes da indústria foram unânimes em defender um esforço para dar fim ou pelo menos reduzir consideravelmente a espiral de óbitos sobre duas rodas.

"Nosso cenário é de estarecedor caos, dor e prejuízo para toda a sociedade. E de quem é a responsabilidade? Dos motoboys? Das empresas? Dos fabricantes? Do município? Do estado? Do governo federal? No cenário desordenado, jovens de 18 a 26 anos morrem ou se aposentam por invalidez, enquanto contribuintes pagam as contas das altas taxas de hospitalização e da Previdência Social", lamenta Luiz Carlos Mello, presidente do Sindicato das Empresas de Telesserviços e Entregas Rápidas do Rio Grande do Sul.

"Ao mesmo tempo em que as pessoas têm a possibilidade de ter algum equipamento e ascensão social, estamos caminhando para ser recordistas de números trágicos. O número de vítimas do trânsito segue para superar os homicídios", adverte o senador Jorge Viana (PT-AC), que é médico.

## Catástrofe mundial que ceifa 1,3 milhão de vidas

A Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a "Década de ações para a segurança no trânsito". O documento foi elaborado com base em estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) que contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com sequelas.

São 3 mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos e o terceiro na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518 bilhões por ano, ou um percentual entre 1% e 3% do produto interno bruto de cada país.

Se nada for feito, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões



O caos nas cidades da Índia, país que detém o triste título de campeão mundial de mortes no trânsito

de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a "Década de ação para a segurança no trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020.

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito.

O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento,

entre os quais se inclui o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do planeta (48%), o que demonstra que é muito mais arriscado dirigir um veículo — especialmente uma motocicleta — nesses lugares.

As previsões da OMS indicam que a situação se agravará mais justamente nesses países, por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas. "Se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito", afirma o especialista de trânsito Eduardo Biavati.

### Sobre duas rodas, risco de morte é 20 vezes maior

Perfil médio das vítimas fatais no trânsito é de homens jovens. Um em cada quatro mortos estava em uma motocicleta

**Na moto, o risco é muito maior**  
20 vezes mais chances de morte do que com carro  
7% dos acidentes de carro têm vítimas  
71% dos acidentes de moto têm vítimas

Em 2011, apenas 40 dos 512 motociclistas (8%) que morreram no trânsito da cidade de São Paulo eram profissionais

#### Homens, jovens e despreparados

- 78,3% das vítimas fatais do trânsito são homens
- 21,7% morrem após quedas de motos
- 52,8% dos motociclistas mortos tinham até 29 anos

Risco aumenta em 60 vezes se estiver sem o capacete

73% dos acidentes com moto comprometem membros inferiores

15,6% haviam consumido álcool

Fontes: Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde e Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet)

### Brasil não é o que tem mais motos, mas está em 2º no ranking de vítimas por habitante

País registra a proporção de 10 habitantes por motocicleta, bem abaixo da Tailândia, onde taxa de mortalidade é menor

#### Número de habitantes para cada moto em circulação<sup>1</sup>

China	15
Alemanha	14
Brasil	10
Japão	10
Espanha	6
Itália	7
Indonésia	5
Tailândia	4
Vietnã	3,5

Com 7 mortes para cada 100 mil pessoas, Brasil tem a segunda maior taxa de óbitos por habitante em acidentes de motos, atrás do Paraguai



Fontes: Mapa da Violência 2012 e Banco Mundial (1)

## Ganhando a vida sobre duas rodas

Categorias que fazem da motocicleta o seu ganha-pão conquistaram a regulamentação profissional em 2009, mas rotina continua marcada pelo perigo e pela insegurança

### De dia, exposto às quedas

Fernando de Paula Assunção, 27 anos, solteiro, nascido em Taguatinga (DF), antes de ser motoboy só trabalhou como feirante. Parou de estudar no ensino médio. Há cinco anos é entregador de uma das maiores redes de lanchonetes da capital. Trabalha oito horas e em dias de maior movimento pode fazer até 20 viagens. Já caiu três vezes, mas apenas uma delas com maior gravidade (fraturou um braço). “Quando caí, foi meio culpa minha, meio culpa do motorista. Fazia uma entrega e já estava anoitecendo, por isso o trânsito estava intenso. Tentei passar entre as duas faixas e um dos carros parados saiu de repente e me

acertou. O cara deveria ter olhado melhor antes de entrar, mas eu acho que estava a uns 50 quilômetros por hora e os carros, parados. Sempre é arriscado, mas não dá para ficar esperando o tempo todo.” Para ele, o entregador não tem alternativa a não ser usar o corredor, passar pelas brechas deixadas pelos congestionamentos para não ficar preso no meio dos carros. “É claro que a gente está se arriscando, mas é meio calculado. Com o tempo de moto você aprende a sacar se o motorista perto de você está te vendo ou não. É ficar tentando ver os olhos dele pelo retrovisor, por exemplo.” Fernando diz que, entre os seus

colegas de trabalho, ele é o que caiu menos vezes. Até ri quando lembra que um veterano no serviço já caiu tantas vezes que perdeu a conta. “Onde a gente anda a velocidade é menor. Já vi colegas se machucarem feio, mas em geral o pior é estragar muito a moto e o tempo que se fica sem poder trabalhar”. Ele acha que muita coisa poderia ser feita para reduzir os acidentes e as mortes com motocicletas, a começar por um treinamento melhor. “Eu vejo muito motoqueiro por aí que nem sabe andar direito e já está fazendo entregas. Não sei não, mas acho que metade da turma que cai poderia ter evitado o acidente”, avalia Fernando.

### À noite, fugindo do perigo

Manoel Messias Oliveira Miranda, 40 anos, casado, dois filhos, deixou o Maranhão ainda jovem para tentar a sorte em garimpos de Mato Grosso. A aventura não rendeu muito dinheiro e ele decidiu vir para Brasília, há 11 anos.

Com apenas o ensino fundamental, chances de emprego eram escassas e ele decidiu tirar carteira de motociclista para tentar a profissão.

“O exame aqui é bem rigoroso. Se colocar o pé no chão, já está reprovado. Se não fechar a cinta do capacete, no pescoço, não precisa nem montar na moto, também está reprovado. Se deixar a moto morrer, a mesma coisa.” A oportunidade de trabalhar na Associação dos Motoboys de Quadra de Brasília surgiu há nove anos. A entidade tem cerca de 2 mil associados, que atendem todo o Distrito Federal oferecendo um serviço de vigilância motorizada das ruas e conjuntos dos bairros. O sistema é de contribuição voluntária dos moradores e Manoel diz que consegue ganhar até três salários mínimos por mês. A associação oferece o material de trabalho, mas a manutenção da moto e o combustível são rateados entre os cooperados.

Trabalhando de noite e de madrugada nas quadras, ele fica sossegado. “Me livrando do bandido nas ruas, não tem perigo”, brinca Manoel Messias, que tem uma moto de 125 cilindradas com seis anos de uso.

Ele nunca quis trabalhar com entregas, com medo de acidentes. “O cara tem que andar rápido, o tráfego é complicado, perigoso, violento, principalmente porque o motorista não respeita motoqueiro e o motoqueiro também não respeita o motorista, vive andando no corredor”, explica.

Ele acha que o melhor caminho para aumentar a segurança dos motociclistas é a adoção da moto-faixa. Para ele, andar no corredor é muito arriscado, porque além dos pontos cegos dos motoristas nos carros ao redor existem as sinalizações aplicadas sobre as demarcações de faixas, que podem fazer a moto derrapar.

“Só bati uma vez, na traseira de uma van, mas nem me machuquei, só estragou a frente da moto. Não é que eu seja mais cuidadoso, é porque ando pouco no trânsito mesmo. Motociclista vive caindo”, resigna-se.



SYLVIO GUEDÉS

## Uma conta amarga a se pagar

De acordo com o *Relatório do Estado Global sobre a Segurança nas Estradas*, da Organização das Nações Unidas (ONU), de 2009, o Brasil respondeu por 2,75% (35 mil em 1,27 milhão) das mortes em 178 países no ano de 2004, o dado mais recente utilizado pela Organização Mundial da Saúde (OMS). O mesmo estudo revela que esses acidentes representaram um custo global anual de US\$ 518 bilhões. Fazendo-se uma compilação de ambas estatísticas, é possível estimar, portanto, que a fatia do Brasil nessa conta seria de US\$ 13,9 bilhões (cerca de R\$ 29,6 bilhões). Além das perdas irreparáveis para as famílias das vítimas, os custos oneram toda a sociedade, que sustenta, com o pagamento de impostos e contribuições, o sistema de saúde pública, responsável por grande parte do socorro às vítimas.

O Brasil ainda não produziu um estudo abrangente que fixe o custo econômico e social que as mais de 40 mil mortes e as centenas de milhares de feridos no trânsito causam ao país, e tampouco específico sobre os motociclistas vitimados. Os dados que mais perto chegam de um quadro realista foram trazidos pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea), em dois levantamentos (2003 e 2006), tratando respectivamente dos acidentes nas cidades e nas rodovias.

Nos dois casos, foram computadas perdas com produção,

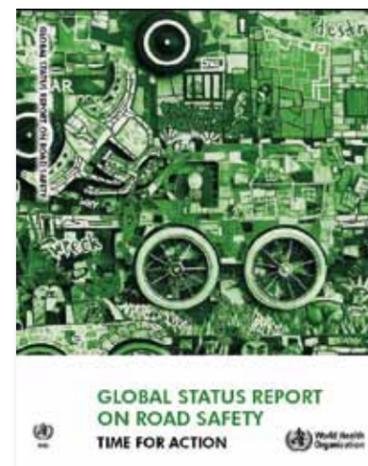
associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar, remoção e traslado) e os prejuízos materiais,

associados aos veículos danificados ou destruídos, entre outros.

No estudo *Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas*, realizado entre 2001 e 2003, a



Serviço de socorro resgata motociclista acidentado nas ruas de São Paulo: estudos do Ipea confirmam estimativa de que vítimas da violência do trânsito custam ao país quase US\$ 14 bilhões a cada ano



conclusão do Ipea é de que as perdas anuais relativas aos acidentes de 2002 foram de R\$ 5,3 bilhões (a preços de abril de 2003). A pesquisa estimou, ainda, os custos médios unitários de cada incidente: R\$ 3,3 mil, para os acidentes de trânsito sem vítimas; R\$ 17,5 mil, para os acidentes com feridos; e R\$ 144,5 mil, para cada morte.

Em dezembro de 2006, o Ipea divulgou seu segundo estudo, mensurando o custo anual dos acidentes de trânsito nas rodovias: R\$ 22 bilhões, a preços de dezembro de 2005 — 1,2% do PIB brasileiro.

A pesquisa, em parceria com o Denatran e a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), usou dados dos dois anos anteriores. No caso dos acidentes rodoviários, o Ipea estimou os custos individuais em R\$ 1.040 por vítima sem ferimentos, R\$ 36,3 mil para os feridos e R\$ 270,1 mil por vítima fatal.

Graças aos registros do sis-

tema de informações hospitalares do Sistema Único de Saúde (SUS), é possível saber com considerável precisão o número de mortos por acidentes de trânsito e, mais especificamente, de motocicletas. Já as vítimas não fatais são de difícil mensuração. “A subnotificação aqui é certamente gigantesca, mas se aceitarmos os números oficiais de feridos internados, teremos aproximadamente para cada 1 morto, cerca de 20 a 25 motociclistas sobreviventes no Brasil”, diz Eduardo Biavati, mestre em Sociologia pela Universidade de Brasília (UnB) e especialista em segurança no trânsito.

#### Vítimas incapacitadas

Quantos desses sobreviventes ficam com alguma seqüela gravemente incapacitante? O Brasil tampouco tem dados confiáveis neste quesito, mas Biavati citou as estimativas “sólidas e aceitas internacionalmente” dos Centros para Controle de Doenças (CDC) dos Estados Unidos. “Nos EUA,

com todo o aparato de resgate e atendimento, cerca de 30% das vítimas do trânsito sobrevivem com sequelas gravemente incapacitantes, principalmente lesões cerebrais e medulares”, informa o professor. Se transportarmos esta proporção para o Brasil, seriam pelo menos 80 mil motociclistas incapacitados fisicamente por ano. Por mais assustador que o número possa parecer, ele está bem dentro da realidade. Afinal, o seguro DPvat relata ter pago, em 2011, 239.738 indenizações por incapacidade permanente para vítimas do trânsito. Se um em cada morto é motociclista, isso daria pelo menos 60 mil indenizações para quem estava de moto.

“A maior parte das vítimas de acidentes e violências sobrevive a esses eventos, demandando atenção dos serviços de saúde. Na última década, a título de exemplo, para cada morto em acidente de trânsito no Brasil, as estatísticas oficiais registraram cerca de 13 feridos. Em números absolutos,

## Acidentes com motocicletas desafiam o sistema de saúde pública

Atendimentos a vítimas pelas equipes de resgate nas ruas mais que dobraram nos últimos dez anos, enquanto a ocupação de leitos nas UTIs por vítimas das motos já representa 40% do total

70% dos acidentes com motocicletas geram vítimas que requerem serviços de resgate e atendimento médico-hospitalar



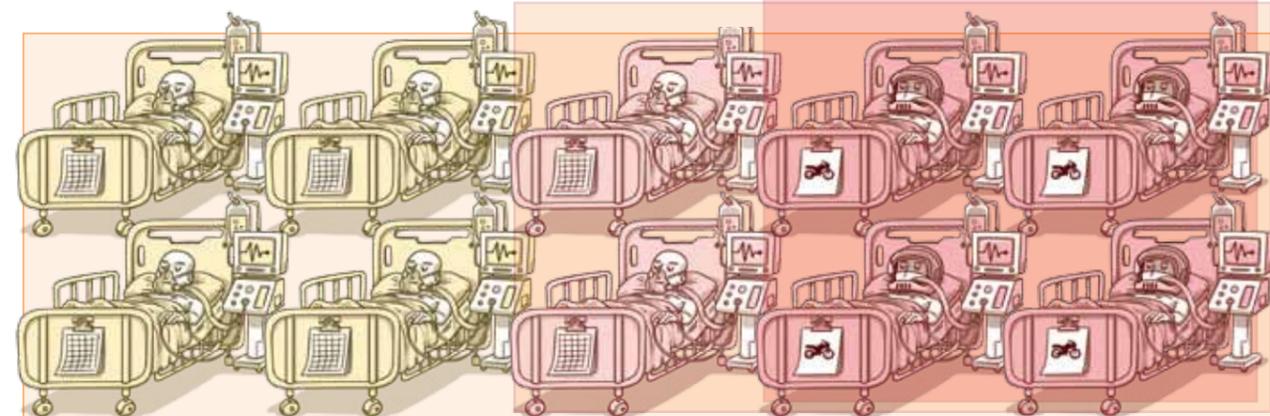
Em dez anos, os atendimentos feitos pelos bombeiros a vítimas de acidentes com motocicletas em São Paulo cresceram 148,6%



De cada 10 leitos de uma UTI

6 são de vítimas do trânsito

Destas, 4 são motociclistas



Fonte: Mortos e Feridos Sobre Duas Rodas: estudo sobre a acidentalidade e o motociclista em São Paulo, de Heloisa Martins e Eduardo Biavati e Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet)

Vítima atendida em pronto-socorro: Ipea estimou custo anual dos acidentes nas rodovias em R\$ 22 bilhões



VALTER CAMPANATO/ABR

mais de 3,3 milhões de pessoas sobreviveram aos acidentes de trânsito, requerendo, em maior ou menor grau, assistência médico-hospitalar”, complementa Luiz Guilherme Nadal Nunes, estatístico do Centro Nacional de Controle de Qualidade da Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação, uma das maiores do mundo (1.639.451 de atendimentos a pacientes em 2010).

Na Rede Sarah, informa Nunes, os acidentes de trânsito foram responsáveis por 760 internações no primeiro semestre do ano passado (45,5% do total por causas externas). Dessas internações, 45,8% eram de motociclistas acidentados. Neste grupo, a maioria é do sexo masculino (87,9%), solteiros (66,1%), seguidos de casados (29,9%), com escolaridade até o ensino fundamental (43,4%) e moradores em área urbana (81%).

#### Custo no SUS

O Ministério da Saúde divulgou estatísticas mostrando que o custo de internações por acidentes com motociclistas pagas pelo SUS aumentou

113% em apenas quatro anos (2008—2011), passando de R\$ 45 milhões para R\$ 96 milhões — ou metade das despesas com atendimento de acidentados no trânsito em geral. O crescimento acompanha o aumento das internações que passou de 39.480 para 77.113 hospitalizados no período.

“O Brasil está definitivamente vivendo uma epidemia de acidentes de trânsito e o aumento dos atendimentos envolvendo motociclistas é a prova disso. Estamos trabalhando para aperfeiçoar os serviços de urgência no SUS, mas é inegável que essa epidemia está pressionando a rede pública”, admitiu o ministro da Saúde, Alexandre Padilha, ao divulgar os dados.

Os números do Ministério da Saúde são recebidos com cautela pelos especialistas ouvidos no Senado. Um levantamento do Departamento de Medicina Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), por exemplo, estimou em US\$ 98 milhões por ano o custo dos acidentes de motocicleta apenas na cidade de

São Paulo.

Na avaliação de Eduardo Biavati, esse total de despesas divulgado pelo SUS não é uma referência precisa acerca da gravidade da situação. Segundo o especialista, o baixo valor pode indicar, tão somente, o inadequado padrão de atendimento que se pode oferecer ao cidadão.

“Um longo e custoso processo de tratamento e cuidado de fraturas complexas de membros inferiores (sempre a área mais machucada em motociclistas) que imobilizaria por meses um leito escasso na rede pública, pode ser drasticamente reduzido por uma amputação de uma ou das duas pernas do motociclista, a título de exemplo hipotético”, justifica.

Para se ter uma noção mais firme sobre a longa duração de dependência e a incapacitação física resultante dos acidentes sobre duas rodas, acredita Biavati, outros dados são mais relevantes do que aqueles divulgados pelo Ministério da Saúde.

“Seria mais importante indicar o crescimento da despesa em um período determinado, os tempos médios de internação, como uma medida da

imobilização dos leitos públicos, comparando-se motociclistas e outras vítimas (pedestres, condutores, passageiros, ciclistas) e a proporção de motociclistas com lesão cerebral e amputações de membros inferiores em relação ao total de casos de trânsito”, enumerou.

### Sem alternativas

De todo modo, a rede pública é um destino certo do motociclista ferido no trânsito no Brasil pelo simples fato de que é para algum dos hospitais gerais de referência que o resgate está orientado a transportá-lo.

“Se os ferimentos do motociclista levarem a uma internação maior do que 24 horas e, especialmente, maior do que sete dias, é provável que ele tenha sofrido politraumatismos graves, amputações e, talvez, neurotraumas — lesão cerebral especialmente — significativos. Em todas as situações, é a rede pública de saúde que arcará com o ônus integral do cuidado dessa vítima, tenha ou não a vítima o melhor plano de saúde privado que o dinheiro pode comprar”, explica Biavati.

Para enfrentar o problema, a Rede Saúde Toda Hora, criada pelo governo federal tendo como meta melhorar o atendimento pelo SUS aos usuários em situação de urgência, incorporou a prevenção das lesões e mortes no trânsito como prioridade na rede de urgência (tanto a rede móvel, que é o Samu, como o serviço

hospitalar), a abertura de novas unidades de pronto-atendimento (UPAs) e outros serviços, disse no Senado a coordenadora da Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde, Marta Maria Alves da Silva.

O senador Paulo Davim (PV-RN), como médico, também foi testemunha dessa epidemia a que se refere o ministro Alexandre Padilha. Para ele, falta fiscalização do trânsito para reduzir o número de mortos e feridos.

“O acidente de moto é um prejuízo muito grande, não traz prejuízos só para a vítima, mas financeiros para o SUS. Além das internações, há os pacientes que foram atendidos e receberam alta. Tampouco está contabilizado o paciente que recebeu benefícios da Previdência, o gasto com a recuperação, com fisioterapia, além do prejuízo social por conta de um cidadão que deixou de trabalhar, de produzir”, avalia o senador.

### Os tipos de ferimentos

Mais ainda do que os acidentes de automóvel, uma queda de motocicleta dificilmente passa impune. As estimativas indicam que as chances de morte são 20 vezes maiores, 60 vezes maiores se a pessoa não estiver usando o capacete (veja o infográfico à pág. 20). Dirceu Rodrigues Alves Junior, diretor de Comunicação da Abramet, disse no Senado que os traumatismos cranianos nos motociclistas correspondem a 25%, mas o comprometimento dos membros inferiores — lesões graves e gravíssimas — corresponde a 73%. De acordo com Ricardo Xavier, diretor-presidente da seguradora Líder DPvat, que administra o seguro, 25% das indenizações pagas por invalidez foram por perda funcional de um dos membros inferiores. Outros 12%, por um dos membros superiores.

“Um indivíduo que cai da

moto vai ter lesões complicadíssimas nos membros inferiores. Chega ao hospital faltando tecido, perdido no asfalto, com infecção, precisando fazer enxertos, tratamentos cirúrgicos múltiplos, aumentando o custo da hospitalização”, informou o médico. Pós-graduado em Medicina do Trabalho e Medicina de Tráfego, Dirceu critica alterações do Conselho Nacional de Trânsito nos equipamentos obrigatório de proteção. “Retirou a queixeira, a viseira e desprotege a face, local de maior impacto num acidente. E permite que o indivíduo ande de capacete, mas de calção, de chinelo, sem chinelo, sem outra proteção”.

Como revela Luiz Guilherme Nadal Nunes, da Rede Sarah, no primeiro semestre de 2011 as



Vítimas de acidentes de moto com lesões nas pernas fazem reabilitação no hospital da Rede Sarah, em Brasília

vítimas de acidentes de moto que chegaram às unidades apresentaram, predominantemente, lesões medulares, lesões ortopédicas e lesões cerebrais, representadas, em sua quase totalidade, por traumatismos crânio-encefálicos. As paraplegias foram responsáveis por 70,6% do total de casos registrados de lesão medular. A maior incidência de casos de lesões decorrentes de acidentes de trânsito ocorreu entre os 15 e os 39 anos (73,6% dos casos).

Para o senador Waldemir Moka (PMDB-MS), que é médico, o Brasil precisa preparar a prevenção e, sobretudo, a área de atendimento à saúde, porque, quando não se

usa capacete, na maioria das vezes um traumatismo craniano ou é fatal ou vai deixar sequelas que vão complicar a vida das pessoas. “Se não tiver um centro cirúrgico, uma UTI, não salva o paciente! E o que tem acontecido? O Samu socorre, o paciente chega à urgência, e não há estrutura! Quer dizer, você salva uma vida, mas a perde em seguida, porque o atendimento não tem continuidade, porque os serviços não estão preparados”, lamenta Moka.

O presidente da Associação de Medicina Intensiva Brasileira (Amib), José Mário Meira Teles, professor na Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública,

também não se conforma com os números da epidemia e concorda com Moka em relação à falta de estrutura da rede pública para socorrer as vítimas.

“Fico impressionado quando vou a São Paulo e ouço pelo rádio, às 9 horas da manhã, que 35 acidentes de motos já haviam sido registrados. Durante dois anos no interior da Bahia, em Ribeira do Pombal, num hospital terceirizado, os jovens chegavam ao pronto socorro sem capacete, sem nenhum tipo de habilitação. Muitas vezes vi jovens de 13, 14, 15 anos com traumatismo craniano grave. Mas não havia um centro de trauma especializado”.



Para José Mário Teles, da Amib, falta estrutura na rede pública para socorrer adequadamente as vítimas

# Menos mortes nas capitais e mais no interior

A mortalidade causada por acidentes de trânsito teve um crescimento na década passada em praticamente todo o país. Considerando o aumento da população, o incremento real da mortalidade foi de 25,8%. A exceção foi o Rio de Janeiro, com queda de 11,6% e taxa de 14,4 mortes por cada 100 mil habitantes. Minas Gerais é o estado que tem a menor proporção de mortes de motociclistas em relação aos óbitos totais do trânsito (20,7% do total), apesar de ser o único estado fora das Regiões Norte e Nordeste onde existem mais motos registradas do que motoristas habilitados (*leia mais sobre o tema na pág. 34*).

O *Mapa da Violência 2012* relata que, na década passada (2001—2010), apesar da maior densidade e volume do tráfego, a evolução da mortalidade no

trânsito das capitais foi bem menor, se comparada às estatísticas por estados e mesmo em escala nacional. Nos estados e no DF, o crescimento médio foi de 25,8%, enquanto nas capitais ficou em 7,4%. Contribuiu para isso o fato de que, em muitas unidades da Federação, o aumento foi vertiginoso. É o caso do Maranhão, onde o número de mortes praticamente triplicou, e do Pará e do Piauí, onde mais que duplicou.

O coordenador do estudo, Julio Jacobo Waiselfisz, atribuiu essa discrepância à maior concentração da fiscalização e das campanhas educativas e à melhor estrutura de ordenamento nas vias públicas, entre outras. Praticamente a metade das capitais — 13 ao todo — registrou redução nas mortalidades do trânsito (Belém, Natal e Porto Alegre entre as que mais conseguiram reduzir seus índices), mas cidades como Teresina foram na contramão desta tendência. A capital piauiense é uma das quatro capitais a figurar na lista de 50 cidades com maiores taxas de óbitos de motociclistas em 2010, com 30,9 mortes/100 mil habitantes.

Nessa relação, fica evidente a interiorização do fenômeno do uso da motocicleta e, triste consequência, do aumento das vítimas fatais. As oito primeiras colocadas são todas cidades do interior do Norte e do Nordeste, encabeçadas por Barbalha (CE). Município com 55.323 habitantes e uma frota de 4.792 motos, Barbalha registrou 84 mortes no trânsito em 2010, 36 das quais de motociclistas. A taxa por 100 mil habitantes é de impressionantes 65,4 óbitos, três vezes maior que a média nacional (21,5).

## Interiorização

De acordo com o *Mapa da Violência 2012*, em cinco estados das Regiões Norte e Nordeste as mortes de motociclistas já respondem por mais da metade do total, muito acima da média nacional, de 32,8%: Amapá (62,5%), Acre (57,5%), Piauí (57,4%), Paraíba (51,7%) e Rio Grande do Norte (51,2%). A diferença entre as regiões mais e menos desenvolvidas do país, neste quesito, é colossal. Enquanto no Sul e Sudeste o estado com pior índice é o Espírito Santo (35,6%), nas demais regiões só três unidades federadas ficaram abaixo do patamar de 30%: Bahia (23,1%), Distrito Federal (23,5%) e Amazonas (25,6%).

No estudo *Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil na Última Década: tendência e aglomerados de risco*, publicado pela revista *Ciência*



VALTER CAMPANATO/ABR

MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO



Marta Silva, do Ministério da Saúde, alertou que acidentes crescem mais nos estados do Norte e do Nordeste

Motocicletas são meio de transporte mais comum para moradores da distante Tabatinga (AM), na fronteira com a Colômbia

& Saúde Coletiva em setembro passado, outra estatística comprova a amplificação das mortes de motociclistas no interior. Em 2000, dez aglomerados que somavam 1.020 municípios (18,5% do total) e 25.422.029 habitantes (15% da população) respondiam por quase a metade (46%) dos óbitos de motociclistas naquele ano (1.010). Dez anos depois, os aglomerados passaram de 10 para 14, de 1.020 para 1.674 municípios e 40,8% do total de óbitos de ocupantes de motos.

“O jumento, o jegue está sendo substituído pela motocicleta! No Amazonas, em muitas cidades, não há carros, mas muitas motocicletas! E, por ser cidade pequena, a gente acha que não tem acidentes, mas tem muitos!”, comentou a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM).

Marta Maria Alves da Silva,

do Ministério da Saúde, lembrou que, no caso de motocicletas, os líderes são Piauí, Roraima, Sergipe, Mato Grosso, Tocantins e Mato Grosso do Sul. Houve aumento do número de mortes envolvendo motociclistas em todos os estados à exceção do Acre e do Amazonas. Outro dado preocupante é o aumento da mortalidade em municípios de pequeno porte, com menos de 20 mil habitantes, onde há precariedade ou ausência de transporte público e insuficiência de fiscalização.

“Não é nos grotões do país! Vimos a imagem, registrada em Brasília! Em Taguatinga [cidade-satélite da capital federal], uma moto com quatro ou cinco pessoas, com uma criança na frente. Aquilo é a crônica anunciada de uma tragédia. Poderiam morrer quatro pessoas ao mesmo tempo, com essa irresponsabilidade. A fiscalização

é muito importante, mas cada cidadão precisa entender que é dono da sua sobrevivência, da sua vida”, assustou-se a senadora Ana Amélia (PP-RS).

O crescimento dos acidentes de motocicletas acaba causando sobrecarga aos já habitualmente precários sistemas públicos de atendimento médico-hospitalar (*leia mais sobre o assunto na pág. 23*). Levantamento do Ministério da Saúde mostra que, em Sergipe, o custo de internações por acidentes com motociclistas pagas pelo SUS cresceu 114% de 2008 a 2011, passando de R\$ 204 mil para R\$ 438 mil. O crescimento dos gastos acompanha o aumento das internações que saltou de 196 para 515 hospitalizados no período. O número de mortes por este tipo de acidente também aumentou no estado, passando de 172, em 2008, para 268 em 2010.

# Migração da violência preocupa especialistas

As verdadeiras causas ainda podem ser tema de debate e pesquisas científicas, mas o crescimento da mortalidade por acidentes de motociclistas nas cidades menores é causa de grande preocupação, como reconheceram os debatedores no Senado. Estudo do Ministério da Saúde de 2008 já mostrava que a violência no trânsito está migrando das cidades maiores para as menores.

Em 1990, a mortalidade nos municípios com até 20 mil habitantes (13 mortes por 100 mil habitantes) correspondia à metade da registrada naqueles com população acima de 500 mil pessoas. Dezesesseis anos depois, a situação se inverteu. Nas grandes cidades, que ainda concentram 30% das mortes, a taxa caiu para 15,8 mortes por 100 mil habitantes, enquanto nas menores chegou a 19,7 mortes para cada 100 mil

habitantes. As outrora tranquilas cidades do interior viram a taxa de mortalidade crescer a um ritmo até oito vezes maior.

“O crescimento da população nas pequenas cidades, de apenas 12%, não explica a explosão das mortes no trânsito verificada no período”, diz Eduardo Biavati, especialista em segurança no trânsito.

## "Asianização" do trânsito

No interior do país, conta Biavati, as motos passaram a representar 60%, 70% e até 80% do total de veículos. “É quase um processo de asianização do trânsito brasileiro. Vale lembrar: no Vietnã e em vários países asiáticos, 90% da frota é de motocicletas”, completou o especialista.

Recente levantamento realizado pelo IBGE, em parceria com o Denatran, apontou que, das dez cidades com maior

índice de motos por habitantes, apenas uma (Palmas) é capital de estado. A campeã foi Ji-Paraná (RO), com 116 mil pessoas e uma proporção de 26,4 motos para cada 1.000 (veja o infográfico na página seguinte).

“Verificamos o aumento da mortalidade nas Regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e nos municípios de pequeno porte, com menos de 20 mil habitantes, onde há precariedade ou ausência de transporte público e precariedade de fiscalização”, disse Marta Maria Alves da Silva, coordenadora da Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde.

De fato, a análise do IBGE e do Denatran indicou que cidades do interior carentes em infraestrutura de transporte, porém experimentando um boom econômico, são as mais presentes na relação. Um exem-

**Blitz de trânsito no Pará: no interior do país, motos passaram a representar 60%, 70% e até 80% do total de veículos**



JORGE WOLL/AGÊNCIA PARANÁ

## As dez cidades com mais motos por 100 habitantes

Levantamento de 2010 apontou nove municípios do interior nas dez primeiras colocações

	Cidade	Índice*
1º	Ji-Paraná (RO)	26,4
2º	Araguaína (TO)	25,8
3º	Araçatuba (SP)	24,6
4º	Birigui (SP)	24,6
5º	Rondonópolis (MT)	24,0
6º	Sinop (MT)	22,5
7º	Rio Claro (SP)	20,5
8º	Brusque (SC)	20,2
9º	Palmas (TO)	20,0
10º	Parnaíba (PI)	19,9

Fonte: IBGE/Denatran

plô é Birigui (SP), quarta colocada com 24,6 motos por mil habitantes. As indústrias locais empregam em torno de 18 mil pessoas, mais de 60% do total, e a grande maioria optou pela motocicleta como forma de ir e voltar do trabalho.

## Caso pernambucano

Pesquisa elaborada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Estado de Pernambuco também comprovou que a incidência de mortos em acidentes no interior chega a ser até dez vezes maior do que na capital. No *Perfil da Mortalidade de Acidente de Motos em Pernambuco*, de 2010, o DER indicou que as motos compõem a segunda maior frota de veículos registrados no Detran (29,3%), mas em 63% dos municípios pernambucanos, elas já são mais numerosas do que os carros.

Naquele estado, os municípios com os maiores índices de acidentes e com maior possibilidade de ocorrências fatais são justamente os pequenos, com menores taxas de crescimento urbano e com baixo PIB, como indicou trabalho publicado pelo Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães, da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz).

As conclusões de um trabalho de doutorado em Saúde

Pública formaram um perfil dos municípios com maior chance de apresentarem elevados coeficientes de mortalidade por acidente de moto. Eles têm em comum fatores associados ao crescimento populacional e à atividade econômica (veja infográfico abaixo). Despontaram cinco áreas, formadas por 16 dos 185 municípios onde o risco é maior, regiões fora do eixo metropolitano, porém de movimentação econômica mais significativa.

Segundo a tese *Epidemiologia dos Acidentes de Trânsito com Foco na Mortalidade de Motociclistas no Estado de Pernambuco: uma exacerbção da violência social*, de 2012, do doutor em Ciências Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos Silva, o município de Calumbi, no Sertão do Pajeú, deteve o maior coeficiente de mortalidade, nove vezes maior do que o apresentado por Recife, onde existe um número muitas vezes maior de veículos em circulação.

Para o autor da tese, ações pontuais dirigidas à mudança de comportamento dos motociclistas terão pouco resultado,



ARQUIVO PESSOAL

**Paul Nobre critica postura da mídia e das autoridades, que tendem a direcionar a culpa para as vítimas**

uma vez que o acidente não está relacionado apenas ao que faz o condutor, mas tem a ver “com o meio e com as regras do mercado estabelecidas por patrões e clientes”.

“Os resultados sugerem que, para se prevenir as mortes por acidentes de motocicletas, é preciso atuar em questões estruturais muito mais do que simples ações concentradas apenas nos aspectos comportamentais dos motociclistas”, conclui Paul Nobre.

## Estudo em PE comprova maior mortalidade no interior

Em municípios pequenos, com baixas taxas de crescimento urbano e PIB acanhado, as médias de óbitos são mais elevadas



## Características em comum

Municípios onde mortalidade é maior têm perfil semelhante

- fatores de crescimento populacional altos
- PIB per capita baixo
- fatores de crescimento da frota total altos
- mais de 20 motocicletas por 1.000 habitantes
- densidades demográficas baixas

Fonte: Epidemiologia dos Acidentes de Trânsito com Foco na Mortalidade de Motociclistas no Estado de Pernambuco: uma exacerbção da violência social, tese de doutorado de Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos Silva

# Uma em cada três vítimas consumiu álcool

Não é novidade que o álcool é uma droga que pode ter efeito depressor ou estimulante sobre o cérebro. Seu consumo aumenta o risco de acidentes porque modifica a capacidade de discernimento, torna reflexos mais lentos, deteriora a visão. Ainda assim, é comum e amplamente registrado o uso de álcool por motociclistas brasileiros, atitude ainda mais temerária do que dirigir embriagado um carro.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o Hospital das Clínicas da USP e o Instituto Médico Legal de São Paulo comprovam a alcoolemia positiva exagerada em motociclistas vitimados na maior cidade brasileira. Um estudo do Hospital das Clínicas mostrou que 35% dos motociclistas acidentados e atendidos naquela instituição estavam sob efeito de álcool.

De acordo com Maria Cristina Hoffmann, coordenadora geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), um

motociclista com alcoolemia superior a 0,05g/100ml (cerca de quatro doses) corre até 40 vezes mais risco de se envolver em um acidente.

“As causas dos acidentes de trânsito são múltiplas, complexas e estão relacionadas com várias determinantes sociais e econômicas e também com comportamentos, fatores de risco, como o excesso de velocidade e o álcool”, confirma Marta Maria Alves da Silva, coordenadora da Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde.

## Prejuízos e mortes

Um grupo de pesquisadores gaúchos passou o ano de 2008 nos prontos-socorros e necrotérios de Porto Alegre para concluir o estudo *Custos dos Acidentes de Trânsito com Vítimas Causados por Abuso do Álcool*. Assinado por Sabino Porto Júnior e outras quatro pesquisadoras, o levantamento constatou a presença de álcool no sangue em 36,7% das 155 vítimas fatais de trânsito analisadas. Entre

esses mortos, com média de idade de 34 anos, um em cada três era motociclista.

O mesmo estudo estimou o que essa mortalidade representou de sobrecarga ao sistema de saúde e em perda de produtividade econômica. O SUS avaliou o custo total dos acidentes causados por abuso de álcool em R\$ 66,44 milhões, enquanto a Associação Médica Brasileira (AMB) estimou em R\$ 69,9 milhões. As 155 mortes equivalem a 5.881 anos de vida desperdiçados (levando-se em conta a expectativa média da população brasileira) e a 33.932 dias perdidos de trabalho. As despesas médicas diretas, ressalta o trabalho acadêmico, compõe pequena parcela do montante (11,6%), cabendo aos custos indiretos (dias perdidos e mortalidade) a maior parte.

Mesmo entre aqueles que sobrevivem ao acidente as perdas são tremendas. No universo avaliado pelo estudo, 35% perderam renda após o acidente e, destes, 60% admitiram ter perdido de 75% a 100% da

renda, devido a sequelas e posterior incapacidade parcial ou total para o trabalho.

“A lei seca age nos veículos sobre quatro rodas e esquece o motociclista, principalmente no Norte e Nordeste. Não vemos no noticiário nenhuma apreensão de motociclistas utilizando álcool. Se esqueceram deles”, alerta Dirceu Rodrigues Alves Junior, diretor de Comunicação da Abramet, que participou dos debates no Senado.

## Outras condutas de risco

Além do consumo de álcool, a direção temerária, a negligência e a imprudência continuam no topo das condutas de risco de motociclistas, de acordo com o trabalho *Mortos e Feridos sobre duas rodas — estudo sobre a acidentalidade e o motociclista em São Paulo*, de Heloísa Martins e Eduardo Biavati. A conduta de risco do motociclista determina a morte e o acidente: 74% das mortes foram causadas por práticas como andar no corredor entre os carros, avanço do sinal vermelho, conversão proibida e trafegar na contramão.

“A conduta do motociclista leva ao extremo a invisibilidade. No corredor, a velocidade diferencial potencializa o acidente, que ocorre em meio ao

congestionamento da via; nas noites, é o não congestionamento que permite a velocidade. As mortes dos motociclistas ocorrem predominantemente em colisões (60%) com outros veículos, seguidas de choques com objetos fixos (15%) e tombamentos (15%), o restante ocorrendo em atropelamentos de pedestres (10%)”, revela o estudo.

Em 33% dos casos analisados, nas colisões o posicionamento no corredor foi o principal fator contribuinte para o impacto. A motocicleta foi atingida por trás ou lateralmente em mais de 30% das colisões, seja porque se interpôs inesperadamente à frente do veículo, impossibilitando a frenagem, seja porque foi derrubada pelo veículo que realizava manobra de mudança de faixa.

“A invisibilidade é fatal para o motociclista, mas não apenas para ele. Em 2007, 2.236 pessoas foram atropeladas por motocicletas. Representando apenas 10% da frota registrada, esse veículo esteve envolvido em 30% dos atropelamentos registrados em São Paulo. Em comparação, com uma frota seis vezes maior, os automóveis foram responsáveis por 54,3% dos atropelamentos na cidade”, diz o texto.



Lei Seca esquece o motociclista, principalmente no Norte e Nordeste, afirma Dirceu Alves, da Abramet

MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO



PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO

# A rápida invasão sobre duas rodas

Foi um salto gigantesco, em curtíssimo espaço de tempo. A motocicleta, personagem raro nas ruas brasileiras há apenas três décadas, se tornou tão presente no cotidiano das cidades de qualquer porte que é virtualmente impossível sair à rua sem ver uma delas — e, lamentavelmente, motoristas e pedestres também já se habituaram a vê-las caídas. Em 1970, as 62 mil motocicletas registradas no

Brasil respondiam por 2,4% do total da frota. Em 2012, segundo estimativas dos fabricantes e do próprio Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), vamos chegar a quase 19,5 milhões, ou mais de um quarto de todos os veículos automotores em circulação (veja infográfico na pág. 7).

Dos anos 1970 até o final da década de 1990, o crescimento do uso da motocicleta pelo brasileiro foi constante, porém em ritmo muito inferior ao atual. Tanto que no ano 2000 eram apenas 4 milhões de motos (13,6% da frota). Na velocidade atual de produção e comercialização (veja infográfico nesta página), não é difícil imaginar que, até 2020, os veículos sobre duas rodas passem a compor um terço da frota. Afinal, com base na média dos últimos anos, a produção de motocicletas e ciclomotores tem crescido em ritmo até quatro vezes maior que a de automóveis, caminhões e ônibus. Se 2012 ainda mostra retração nas vendas, o setor, quinto maior produtor mundial, segue otimista em relação aos próximos anos.

O rápido crescimento da presença das motocicletas no trânsito brasileiro é resultado de uma série de fatores combinados (leia mais a partir da pág. 6), entre eles a decisão de abandonar o transporte coletivo e passar a transitar em seu próprio veículo. O problema é que nem o sistema viário está adequadamente preparado para esta súbita invasão e nem as autoridades de trânsito reagiram com a velocidade necessária para melhorar o treinamento dos futuros motociclistas, oferecer alternativas de segurança e apertar a fiscalização, como forma de combater a mortalidade.

Em 10 das 27 unidades da Federação, segundo o Denatran,

a frota de motos circulante é superior ao de habilitados. A óbvia conclusão é de que há milhões de motos sendo dirigidas, todos os dias, por pessoas que sequer têm a habilitação exigida pela lei (carteira categoria A). No Maranhão, o recordista, há 2,14 motos para cada habitante do estado autorizado a conduzi-las.

Dos dez estados nesta situação, apenas Minas Gerais não está nas regiões Norte ou Nordeste, onde pesquisas acadêmicas e levantamentos do setor produtivo confirmam uma verdadeira invasão em duas rodas — sobretudo no interior, onde já virou folclore se dizer que a moto está substituindo o jumento como meio de transporte.

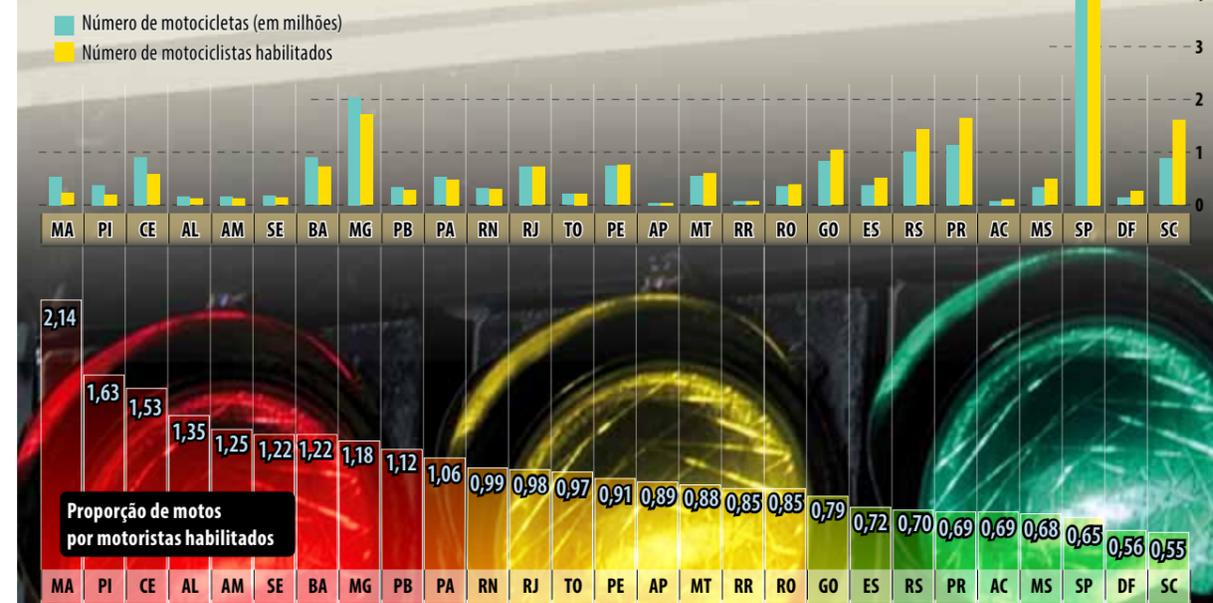
“Não há cidade no país, em qualquer região, sertão ou litoral, que tenha ficado imune à invasão das motos. A cena urbana de São Paulo traduz a imagem imediata dessa revolução — o mar de motos disputando metro a metro o asfalto. Mas revolução mesmo aconteceu no interior, nos pequenos centros urbanos, onde as pessoas ainda se deslocavam tranquilamente a pé ou no ritmo lento da bicicleta ou no lombo do jegue velho de guerra. As pessoas simplesmente largaram o jegue no mato, aposentaram a bicicleta, em prol do conforto, da velocidade e da economia inegáveis da motocicleta e ascenderam social e economicamente sobre duas rodas”, explica Eduardo Biavati, especialista em segurança no trânsito.

## Jovens sem carteira

Iniciativa do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, o estudo *O Jovem e o Trânsito*, de 2007, já comprovou que o uso de motocicleta sem habilitação é corriqueiro no país. A pesquisa, realizada pelo Ibope, consultou mil jovens entre 16

## Em dez estados, há mais motos do que habilitados

Comparação entre o número de motoristas com Carteira A e a frota mostra que há muitas motos sendo dirigidas por pessoas sem treinamento. Maranhão é o recordista, com 2,14 moto por habilitado



Fonte: Denatran

e 25 anos, em 67 municípios — entre capitais, municípios de periferia e interior — com pelo menos 300 mil habitantes. Entre os maiores de idade que dirigem carros, 42% admitiram que não têm carteira. Dos condutores de motocicletas, a irregularidade é ainda maior: apenas 24% declararam estar habilitados.

Para Maria Cristina Alcântara Andrade Hoffmann, coordenadora Geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Denatran, existe o uso indevido da moto.

“A pessoa, até sem habilitação, compra a moto. Muitas vezes nem vai fazer o cadastro do veículo no Detran. Isso acontece principalmente no Norte e no Nordeste. Falta fiscalização dos órgãos gestores em relação à habilitação e em relação à documentação de veículos. Isso compete, no estado, ao Detran. Mas a fiscalização tem sido deixada de lado”, lamentou a coordenadora.

O diretor-executivo da Abra-ciclo, José Eduardo Gonçalves, acredita que há pessoas

conduzindo a motocicleta sem habilitação por falta de dinheiro para tirar a carteira. De fato, em alguns estados o custo da habilitação é bastante alto, se comparado, por exemplo, com a prestação paga para se comprar uma moto nova de 125 cilindradas.

## CNH social

“A saída, no caso daqueles que adquirem uma motocicleta mais popular, é estimular descontos para a habilitação ou até mesmo oferecer gratuidade para candidatos sem recursos financeiros, como já existe em Pernambuco”, sugeriu o representante da indústria (leia mais sobre a CNH social na pág. 74).

No Rio Grande do Sul, confirma a senadora Ana Amélia, o Detran apurou que 27% dos motociclistas que morreram em acidentes não tinham habilitação. “Isso indica que há um problema grave de imprudência e de falta de formação de alguns motociclistas”, preocupou-se a senadora.

“Hoje, há um exército de motociclistas em nossas vias

sem o mínimo de habilidade e conhecimento no trânsito. Isso vem aliado à facilidade para obter uma habilitação, com apenas cinco horas de aulas práticas em situações incomparáveis com o cotidiano das ruas”, concorda Luiz Carlos Mello, do Sindicato das Empresas de Telesserviços e Entregas Rápidas do Rio Grande do Sul.

Reivaldo Alves, representante dos motofretistas do Distrito Federal, acredita que o problema do interior se repete até mesmo na capital. Em Brasília, de dez pessoas que andam de moto, quatro não têm carteira. “Essa é a realidade, com base em um dado do Detran. Então, o Detran, entre outras autoridades, está sendo omisso em não fiscalizar e não punir os motociclistas que estão errados”.

Um aumento da fiscalização, aliás, foi uma das principais recomendações feitas pelos participantes dos debates do Senado, para tentar reverter os números alarmantes de mortos e feridos em acidentes com motos no país (leia mais na pág. 9).

## Produção em 2011

Indústria de veículos automotores registra crescimento de vendas no país, mas motos têm aumento muito maior que os carros de passeio

3.406.150



automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus

2.136.891



motocicletas

46.187



ciclomotores

(veículo de duas ou três rodas, com motor de até 50cc e velocidade máxima de 50km/h.)

Fontes: Anfavea e Abraciclo

# Rodas bastante populares

Fabricantes atestam que metade dos brasileiros que compram motocicletas pertence às emergentes classes D e E

Quase metade (48%) dos compradores de motocicletas está nas classes D e E, que correspondem a cerca de 35% da população brasileira. Se for acrescida a classe C, somam 85% dos consumidores do produto. É o que revela o diretor-executivo da Abraciclo, José Eduardo Gonçalves, que nos debates do Senado classificou a moto de “verdadeiro veículo popular em todos os seus aspectos”. Segundo Gonçalves, existem razões bem fortes que explicam a atração desses brasileiros pela

motocicleta: baixo custo de aquisição e manutenção, economia de combustível e transporte rápido para qualquer localidade. Associadas a isso, a possibilidade de usar o veículo para gerar renda e a natural inclusão social que o transporte próprio traz às famílias.

De acordo com o *Anuário Abraciclo 2012*, citando dados do Censo de 2010, mais de um terço das pessoas ocupadas e que trabalham fora de seu domicílio gasta pelo menos meia hora para se deslocar para o trabalho. São mais de

7 milhões que consomem mais de uma hora em cada deslocamento. Em regiões que concentram maiores aglomerados metropolitanos, como o Sudeste, o percentual de pessoas que levam mais de meia hora para ir ao trabalho passa dos 40%.

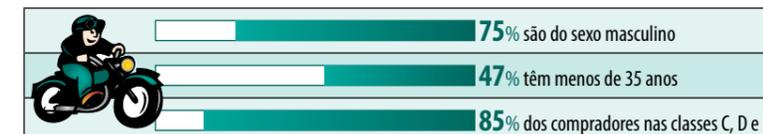
## Quem dirige

A comparação entre o crescimento populacional e o da frota de veículos e de motos atesta que a expansão de venda de motocicletas veio no rastro do ingresso

de milhões de famílias no mercado consumidor brasileiro. Em 2006, eram 186 milhões de habitantes para uma frota de 27 milhões de automóveis e quase 8 milhões de motos. Em 2011, eram 192 milhões de habitantes, 41,3 milhões de automóveis, 18 milhões de motocicletas.

Um a cada dois motoristas masculinos também está apto a dirigir motocicletas. Entre as mulheres, esta proporção cai para 25%. Os dados do Denatran a respeito dos habilitados para dirigir motocicletas mostram que esse público é formado por 21,3 milhões de pessoas — 17,3 milhões de homens e 4 milhões de mulheres. Mas esse amplo domínio masculino já foi maior. Em 2001, 83% dos habilitados eram homens, contra 75%

## O perfil demográfico do motociclista...



## ...e do motofretista



Fontes: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) e Sindicato dos Mensageiros Motociclistas de São Paulo (Sindimoto-SP)



PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO

em 2011, ano a que se referem todos os dados acima.

Depois de romper a barreira dos sexos, a escolha da moto como meio de transporte e/ou lazer pelos brasileiros começa a avançar também sobre as faixas etárias. A antiga associação do veículo aos jovens ainda é dominante (67% entre os homens e 82% entre as mulheres têm entre 18 e 40 anos), mas já é notável perceber que, dos portadores de habilitação categoria A, um terço dos homens e 19% das mulheres já são pelo menos quarentões.

Outro importante fenômeno que se registra no mercado consumidor das motocicletas é o seu avanço para o interior e sobre as regiões mais pobres (Norte e Nordeste). De acordo com a Abraciclo, deve-se destacar a grande eficácia que o veículo tem demonstrado como meio de transporte destinado aos mais variados pavimentos, circunstâncias e necessidades — em particular, para utilização profissional e em regiões menos favorecidas por estrutura adequada de transporte. “A evolução da comercialização nas regiões Norte e Nordeste é indicador indiscutível da descoberta da

**Das pessoas que compraram motos no ano passado, 16% disseram que iam usá-la como instrumento de trabalho**

motocicleta como meio de transporte ideal: baixo custo de aquisição e despesas moderadas com manutenção”, diz o anuário da entidade.

## Motociclistas profissionais

A Abraciclo também traçou o perfil específico dos mototaxistas e motofretistas. A maior parte, 98,33%, são homens (*ver infográfico acima*) e cerca de 61% deles têm até dois anos de profissão, dado importante, conforme ressaltou José Eduardo Gonçalves, pois os anos de experiência são determinantes para os índices de acidentes. Quanto menor o tempo de habilitação, maiores os riscos sobre duas rodas.

Dos compradores, 16% afirmaram ter adquirido uma motocicleta para utilizá-la como instrumento de trabalho. Em relação à jornada, 58,8% trabalham de seis a oito horas por dia e 28,75%, de oito a dez horas. A maioria, 56,25% possui ensino médio completo.

Em São Paulo, a renda média é de R\$ 2 mil, de acordo com o Sindimoto-SP. Os setores que mais empregam a categoria são os de alimentação *delivery*, entrega *express*, jornais, bancos, farmácias, hospitais e supermercados. Mas os salários e os regimes trabalhistas — e a informalidade — variam de acordo com a região. “Ganho R\$ 1.580 por mês, mas apenas R\$

580 estão registrados na carteira de trabalho”, contou Orlando Bindá dos Santos, representante da União Estadual dos Mototaxistas do Estado do Amazonas.

O presidente do Sindicato das Empresas de Telesserviços e Entregas Rápidas do Rio Grande do Sul (Setser-RS), Luiz Carlos Mello, alertou para a existência de um motociclista que não é profissional, mas trabalha na área fazendo bico, sem o devido preparo e as garantias sociais. Ou o bico é feito pelo próprio profissional em horário alternativo àquele em que é contratado regularmente por uma empresa.

“O funcionário trabalha em horário comercial em nossas empresas e, após o expediente, vai prestar serviço a restaurantes e farmácias, que se beneficiam da nossa mão de obra, não assumem responsabilidades nem garantem direitos,

oferecendo valores abaixo do mercado, pressionando o funcionário a correr para fazer entregas do produto quentinho. Essas empresas colocam em risco a vida e a saúde do entregador”, afirmou Mello.

### Preferida dos trabalhadores

Outra pungente evidência de que a moto é o veículo de escolha dos trabalhadores brasileiros está nas tristes estatísticas coletadas no estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas: estudo sobre a acidentalidade e o motociclista em São Paulo*, de Heloísa Martins e Eduardo Biavati. De 2005 a 2008, metade dos mortos concentrou-se em três grupos ocupacionais: trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados (21,6%), trabalhadores da produção de bens, manutenção e reparação (19,9%) e trabalhadores de serviços administrativos (9,4%).

“A notável constância da distribuição dos mortos nas mesmas categorias ocupacionais ao longo dos anos é reforçada, por outro lado, por um mesmo perfil na distribuição de escolaridade, dividida em partes iguais entre o ensino fundamental (34,7%) e o ensino médio (38,2%)”, relata o estudo.

“Apesar da escolaridade média, muitos desses jovens eram simples generalistas (como, por exemplo, os auxiliares de serviços gerais), ou ajudantes de funções mais técnicas e qualificadas (auxiliares administrativos e todas suas variantes) no mercado de trabalho. Para esses jovens, assim como para os motofretistas, a motocicleta era provavelmente muito mais do que meio de transporte para os deslocamentos casa—trabalho; ela era condição para o desempenho do trabalho”, conclui o estudo.



FABIO RODRIGUES POZZEROM/ABR

## Fugir do ônibus e dos engarrafamentos

Motos escapam entre carros e ônibus parados no congestionamento: 40% dos compradores adotam o veículo para cumprir o trajeto casa-trabalho

Dois fatores intrinsecamente ligados contribuíram para o impressionante crescimento da presença das motocicletas no Brasil: a péssima qualidade do transporte coletivo, que é a regra geral, e o conturbado trânsito nas grandes cidades. Versátil, a motocicleta ainda desempenha com facilidade uma série de tarefas que são complicadas para outros veículos, em especial na área de prestação de serviços públicos. Hoje, é impensável se imaginar um sistema de socorro, um policiamento ostensivo ou o trabalho do Corpo de Bombeiros sem as motocicletas.

“A grande maioria dos compradores opta por esse transporte como substituição ao transporte público, cada vez mais precário, caro e sem cumprir horários. Está difícil circular nas grandes metrópoles por causa do caos urbano e da falta de estrutura adequada.

Então, essa é a alternativa que resta, especialmente para aqueles que fazem da motocicleta o seu veículo de trabalho”, avalia a senadora Ana Amélia (PP-RS).

Segundo trabalho apresentado pela chefe da Assessoria da Superintendência de Segurança de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo, Heloísa Martins, no Congresso Internacional de Trânsito de 2012, em Porto Alegre, a motocicleta é encarada hoje como uma solução de mobilidade, por fatores como baixo valor de compra, facilidade de pagamento, baixo custo de manutenção, agilidade no trânsito (para superar os congestionamentos e a falta de espaços para estacionar, problemas que atormentam os donos de automóveis), independência e possibilidade de ser usada como instrumento de trabalho (veja quadro na pág. 41).

“Por que aumenta a adesão à motocicleta? Em primeiro lugar, porque as pessoas estão insatisfeitas com o transporte público. 40% dizem que estão trocando o transporte público pela motocicleta. 19% das pessoas dizem que a utilizam para lazer. 16% a utilizam como instrumento de trabalho, onde se encaixam os motofretistas. 10% utilizam a motocicleta em substituição ao automóvel, pela dificuldade de circulação no espaço urbano”, detalha o diretor-executivo da Abraciclo, José Eduardo Gonçalves, citando dados de levantamento realizado pela entidade no final do ano passado.

### Classes C, D e E

E quem está procurando a moto como solução para esses problemas é justamente a população que mais depende dos



ANA VOLPE/SENADO FEDERAL

Motoboy na Esplanada dos Ministérios, em Brasília: mais de 90% dos profissionais são do sexo masculino, 61% casados e 40% só concluíram o ensino fundamental

metrô, ônibus e trem. Tanto que, conforme as estatísticas da Abraciclo, 85% das vendas são de veículos mais baratos, de até 125 cilindradas, cujo preço parte de R\$ 4 mil. Advogado especialista em trânsito, Felipe Carmona afirmou que não são só profissionais que compram motos, mas também pessoas que as utilizam para se locomover para o trabalho e até altos executivos, para fugir do trânsito.

No estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas*, Heloísa Martins e Eduardo Biavati lembram ainda que a motocicleta pode ter sido fator determinante na empregabilidade de muitos jovens das classes C, D e E, na medida em que proporcionou mobilidade para essas pessoas, “especialmente quando a ocupação está ligada à prestação de serviços noturnos ou às escalas horárias móveis dos serviços 24h – isto é, quando a disponibilidade de transporte público (ônibus, metrô ou trem) é muito reduzida ou inexistente”.

Historiadora formada pela Universidade de São Paulo (USP) e mestre em Administração Pública e Planejamento Urbano pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Heloísa diz que uma evidência clara de que, para essas pessoas, as motos são muito mais que um mero meio de transporte é o fato de a presença das motos não se li-



Heloísa Martins, do CET-SP, disse em estudo que a motocicleta pode ter sido um fator crucial na empregabilidade de uma enorme legião de jovens das classes C, D e E

mitar aos horários tradicionais de pico, na ida e volta do trabalho.

“O que se verifica, no entanto, é um volume maciço de motocicletas a partir de 7 da manhã que só começa a ceder por volta de 22 horas, correspondendo à circulação constante de trabalhadores em busca do trabalho, por vezes mais de um, em um ou mais locais, e em turnos horários flexíveis. É o caso de muitas ocupações típicas da construção civil (pintor, marceneiro, eletricista, pedreiro, serralheiro e seus auxiliares e ajudantes), do comércio (vendedores, promotores, representantes), além de diversos prestadores de serviços (chaveiro, encanador, montadores e instaladores dos mais diversos bens, manobristas, seguranças particulares, frentistas de postos de combustível, porteiros e operadores de telemarketing)”, escreveu Heloísa, que há 30 anos se dedica ao planejamento urbano e de trânsito.

**Status e liberdade**

Porém, segundo o sociólogo Eduardo Biavati, a explicação da troca do transporte público pelo individual não é suficiente. Ele cita a pesquisa sobre origem-destino entre os usuários do Metrô de São Paulo que aponta que o crescimento das viagens sobre duas rodas entre 1997 e 2007 não se fez às custas da redução das viagens de ônibus, metrô ou trem na cidade.

“A população trocou o ônibus pela moto? Em Ji-Paraná (RO), qual sistema de transporte público havia antes da opção da motocicleta? E em Assis, no Oeste Paulista? E em Mossoró (RN)?”, questiona Biavati.

Ele não discorda que a motocicleta também se traduz em status social e em conquista de autonomia de mobilidade, que pode ser interpretada como a libertação das condições desconfortáveis e insuficientes dos transportes públicos. Esses fatores, avalia Biavati, são bem explorados pelo marketing da indústria de duas rodas.

Porém, o pesquisador lembra que pesquisa realizada pelo Ibope em 2006 apontou que, para 38,5% dos motofretistas, a aquisição da motocicleta coincide com a primeira habilitação, o que permite supor que o comprador passou de passageiro do transporte coletivo para a de condutor autônomo. No entanto, a maioria dos motociclistas (75,1%) e dos motofretistas (61,5%) já possuía experiência de direção de automóveis antes de pilotar a motocicleta.

“É possível que muitos tenham trocado o carro pela moto, pois foram justamente as viagens de automóvel, seja como motorista ou passageiro, que diminuíram cerca de 12,5% na década analisada pela pesquisa do Metrô”, afirma Biavati. O número é parecido com os que revelaram aos

filiados da Abraciclo que compraram a moto em substituição ao carro.

Por conta desses dados, o senador Paulo Davim (PV-RN) acredita que a solução para o problema das mortes no trânsito passa pela melhoria do transporte público no Brasil.

Já a senadora Ana Amélia critica o preço das passagens de ônibus, que serviria como incentivo à troca pelo transporte individual: “um litro de gasolina (cerca de R\$ 2,85) pode fazer 30 km com uma moto. Esse preço é inferior ao preço de uma passagem de ônibus de uma cidade satélite até Brasília, em um transporte ruim e caro”.

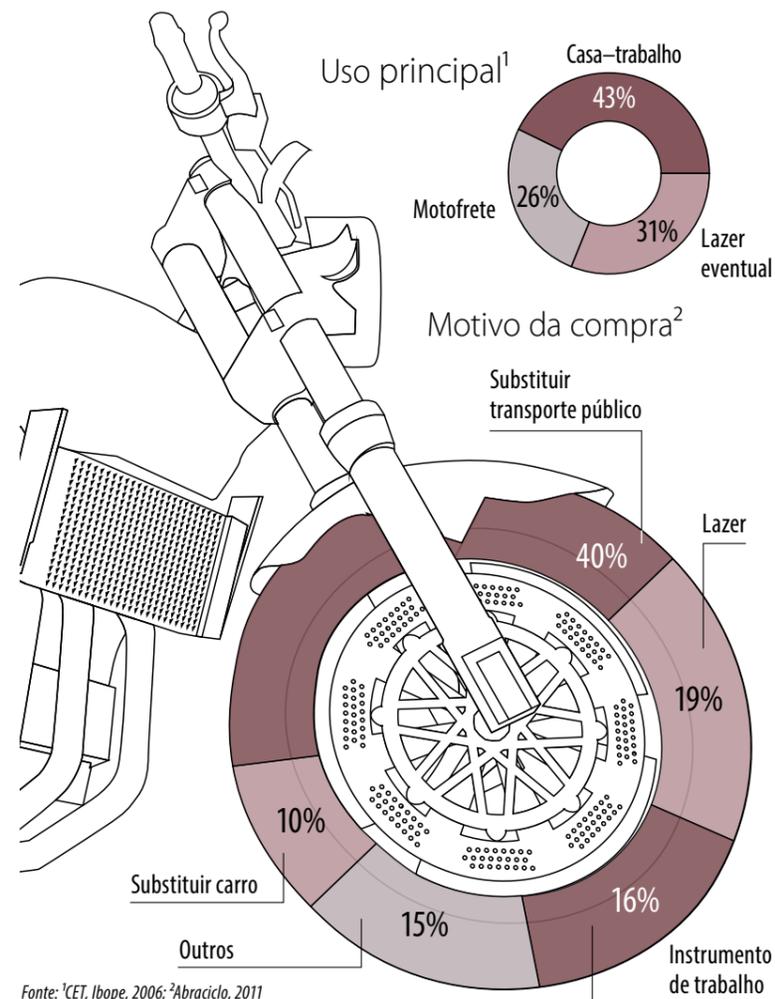
**Fator socioeconômico**

Segundo Sérgio Luiz Perotto, consultor da Confederação Nacional de Municípios (CNM), essa visão de que são as classes C, D e E que mais compram motos, deve ser observada para que o problema seja atacado pelo ângulo correto.

“As pessoas dizem que, quando houver transporte adequado, bom, eficiente e barato, deixarão o automóvel em casa. Mas tem gente que quer garçom servindo água mineral gelada e lanche no ônibus. Esqueceram-se de dizer

**Razões que levam o brasileiro a ter uma motocicleta**

Quatro em cada dez compram motos para fugir ao transporte público ruim



Fonte: <sup>1</sup>CET, Ibope, 2006; <sup>2</sup>Abraciclo, 2011



Felipe Carmona lembra que até altos executivos têm aderido às motocicletas para fugir dos engarrafamentos



José Eduardo, da Abraciclo: comprador mais pobre tem dificuldades para pagar licenciamento, seguro e outras despesas

que o transporte melhorou muito ao longo dos anos. Deixar o carro em casa significa mudar de comportamento. Hoje carro é status, tem conotação social.”

A psicóloga Sandra Crescente, coordenadora Nacional da Psicologia para o Trânsito, da Federação Nacional de Psicólogos da Argentina, participou dos debates do Senado pela internet e argumentou que é preciso se levar em conta o perfil socioeconômico do comprador de motocicletas antes de fixar novas regras para o seu uso.

“Se é a classe baixa que compra as motos por não ter poder aquisitivo para comprar um automóvel, que é bem mais caro, como o senhor pensa que esse motociclista poderá custear um curso de capacitação e toda a

roupa, o uniforme e também a revisão mecânica da moto, entre outras sugestões na questão da segurança? Seria com recurso do Estado ou do próprio motociclista? Quer dizer, o sistema, para a compra de moto, é fácil; o problema é atender a essas exigências”, explica.

José Eduardo Gonçalves, da Abraciclo, admite que o consumidor das classes mais pobres tem dificuldades não só para comprar a moto, mas também para pagar o licenciamento, o seguro obrigatório e outras despesas. Esse aperto financeiro justificaria, como alega Gonçalves, o fato de que muitos motociclistas não têm treinamento adequado, já que fazer o curso e tirar a carteira custa caro (leia mais sobre o tema a partir da pág.74).

## Sistema viário é protagonista nas mortes

A questão da segurança nas ruas e estradas é um trinômio de difícil integração. Máquina, via e condutor precisam contribuir para que o ambiente seja o mais seguro possível para todos, incluindo as partes ainda mais frágeis nesta equação, os pedestres.

“A máquina tem que ser utilizada em perfeitas condições, respeitando o meio ambiente, com emissão de poluentes controlada. A via precisa estar sinalizada, fiscalizada e em condições adequadas. O homem precisa no mínimo de habilitação, tem de estar consciente do seu papel, utilizar equipamentos de segurança e respeitar as leis de trânsito”, ensina José Eduardo Gonçalves, diretor-executivo da Abraciclo.

A realidade, porém, é muito diversa. Vias mal conservadas e pessimamente planejadas acolhem um número além do razoável de veículos, conduzidos muitas vezes de forma inadequada e não raramente irresponsável. Experiências em metrópoles brasileiras têm comprovado que intervenções no sistema viário são capazes de melhorar a fluidez do tráfego e reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito.

### Intervenções diretas

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da cidade de São Paulo revela que a criação de faixas exclusivas para motocicletas nos corredores Avenida Sumaré/Paulo VI e Avenida Vergueiro/Liberdade contribuiu para a queda dos óbitos. Da mesma forma, a proibição de circulação de motos em uma

das três pistas da Marginal Tietê reduziu os acidentes em 35% em um ano. Já a redução da velocidade máxima de 70 km/h para 60 km/h representou uma queda de 22% nos acidentes com motocicletas no eixo Norte/Sul da via.

O mesmo estudo mostrou como o uso do sistema viário pode ser fator preponderante no aumento das mortes. A combinação de três fatores muito comuns ao trânsito paulistano — vias congestionadas, despreparo da fiscalização e aumento da frota de motos — incentiva os motociclistas a conduzir entre os veículos, no corredor entre os carros. E esse comportamento respondeu, em 2010, por 35% dos acidentes fatais com motocicletas, como relatou a chefe da Assessoria de Superintendência de Segurança de Trânsito da CET, Heloísa Martins, durante o Congresso Internacional de Trânsito de 2012, realizado em Porto Alegre.

Rodrigo Carlos Ferreira da Silva, consultor da diretoria do Sindimoto-SP, concorda que as motofaixas e os corredores exclusivos são uma das ferramentas para a redução dos acidentes. “É bastante importante separar as motocicletas dos carros. São Paulo é a única cidade no país a criar motofaixas. Temos duas. A moto anda entre os carros, então, é preciso sinalizar esse tráfego. Estamos trabalhando junto com a CNT [Confederação Nacional do Transporte] em estudos para que haja vários corredores virtuais na cidade”, informou.



Flagrante de acidente em motofaixa, em São Paulo: corredor exclusivo tem defensores, mas autoridades não estão convencidas de que reduz a mortalidade

NEWTON SANTOS



MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

**Rodrigo Silva, do Sindimoto-SP, destacou aos senadores a importância de separar as motos dos carros, com faixa exclusiva**

No estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas*, Eduardo Biavati alerta que a combinação de altos volumes de tráfego, problemas físicos e falta de fiscalização sistemática amplia a insegurança e os conflitos nas pistas, o que se reflete no número de acidentes.

### Vias muito perigosas

As avenidas que ligam as periferias aos centros das metrópoles figuram, segundo Biavati, entre as mais perigosas para os motociclistas, indicativo de que problemas específicos existem nesse tipo de via, desde erros de geometria (traçado sinuoso, descontinuidade na largura das pistas e passeios, trechos com muita declividade) até falhas na manutenção do pavimento e sinalização, passando por uma presença menor de fiscais de trânsito.

“Muitas dessas vias também apresentam altos índices de acidentes entre veículos e atropelamentos. A maior parte dessas vias constitui a única rota de acesso a extensas regiões residenciais de renda média e baixa,

onde a rede viária é formada por ruas estreitas e de pequena extensão. Por esse motivo, essas vias principais concentram necessariamente grandes volumes de veículos, todas as linhas de ônibus e o transporte de carga”, destacou o especialista.

O pesquisador da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro), Eugênio Paceli Hatem Diniz, mestre em Engenharia da Produção, listou problemas comuns ao sistema viário brasileiro — avenidas com poucos pontos de retorno, faixas de circulação estreitas e vagas de estacionamentos insuficientes. Para ele, medidas simples poderiam ser implementadas e trariam resultados quase imediatos na segurança de carros e motocicletas, como minirrotatórias nos retornos e tinta não escorregadia na pintura de faixas. Entre os projetos sobre trânsito em discussão no Senado, um deles defende a necessidade de mudança nos *guard rails*, que costumam causar ferimentos fatais nos motociclistas em caso de queda (*leia mais sobre as propostas a partir da pág. 58*).

Presidente da Associação Brasileira de Motociclistas (Abram),

Lucas Pimentel enfatizou que o sistema viário do país não foi desenvolvido para um cenário onde a motocicleta é protagonista da frota, como é a tendência atual.

“A norma ASTM e outras que norteiam a construção de vias no mundo foram feitas com base em estudo técnico do comportamento do automóvel, do ônibus e do caminhão, e não o da motocicleta. O DNIT detectou 2.500 pontos de vulnerabilidade a acidente de veículos nas estradas federais. Admitiu isso. As nossas vias não são apropriadas para motocicleta. Sem falarmos de pavimentação e de sinalização, entre outras”, disse Pimentel.

*ASTM (American Society for Testing and Materials) é uma organização norte-americana que desenvolve e publica normas técnicas para uma ampla gama de materiais, produtos, sistemas e serviços, como as que orientam a construção de estradas e rodovias em dezenas de países do mundo, inclusive o Brasil. Porém, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), fundada em 1940, é o órgão responsável pela normalização técnica no país.*



MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

**Eugênio Hatem realizou estudo sobre influência do sistema viário nos acidentes: medidas simples poderiam trazer resultados quase imediatos na segurança de carros e motocicletas**

## Importadas são alvo de críticas

No rastro de um mercado em forte e constante crescimento, mais de 30 marcas chinesas de motocicletas chegaram ao Brasil nos últimos três anos, algumas com produção local (apenas montagem) e outras trazidas prontas do exterior, conforme a Abraciclo. Empurradas pelo preço baixo, marcas como Dayun, Zhejiang, Shineray, Panyu, Chituma e Jailing já começam a ocupar as ruas, em especial em estados do Nordeste, mas sua chegada ainda é vista com desconfiança.

No maior polo produtor de motos do país, a Zona Franca de Manaus, das 13 montadoras em operação, oito são vinculadas a produtores chineses. De acordo com a associação de fabricantes, tais motos já controlam quase 10% das vendas, ainda fortemente concentradas pela japonesa Honda, há três décadas líder sem rivais do mercado.

“Culpa-se muito o motociclista, mas o Brasil está sendo invadido por veículos que vêm de fora, feitos em outra realidade. Chamá-los de motocicleta é chamá-los de burros”, alertou o presidente da Associação Brasileira de Motociclistas (Abram) e membro da Câmara Temática de Educação para o Trânsito do Denatran, Lucas Pimentel, durante o seminário promovido pelo

Senado em setembro.

De acordo com o dirigente da Abram — que reúne motociclistas usuários, profissionais, esportistas e estradeiros —, muitas motocicletas comercializadas no Brasil por fabricantes estrangeiros, principalmente os chineses, representam alto risco.

“É preciso um olhar mais atento para empresas que importam motocicletas. Uma delas pode ter uma pane elétrica, quebra de quadro, de chassi numa rodovia e o motociclista acabar morto, e a população acabar acusando-o de imprudente. Outro problema são as peças de reposição, de péssima qualidade. Há problemas de qualidade do farol, da frenagem da motocicleta”, enumerou Pimentel.

Ele citou o caso do próprio vice-presidente da Abram, que, apesar de ser um motociclista extremamente experiente e cuidadoso, quase sofreu um acidente gravíssimo porque os pneus originais não são adequados para pista molhada.

“O pneu é colocado na moto e vendido no mercado



JOSÉ CRUZ/AGÊNCIA SENADO

**Lucas Pimentel, da Abram, alerta para o risco de importar motos que não atendem aos critérios de segurança**

indiscriminadamente, sem avisar aos condutores que, no caso de chuva, o pneu não é recomendado”.



DIVULGAÇÃO

**Marcas chinesas como a Dayun (foto) começaram a chegar no mercado brasileiro há poucos anos e já ocupam expressiva fatia do mercado**

# DPvat paga três indenizações por minuto

No Brasil, 26,7% da frota são motocicletas, porém 65,3% das indenizações pagas pelo seguro DPvat (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre) por morte e invalidez se referem a acidentes envolvendo motocicletas. Em geral, os acidentados têm entre 18 e 34 anos (40%) e são homens (77%). Os números do DPvat são um reflexo nu e cru da elevadíssima mortalidade no trânsito no Brasil, a epidemia negligenciada de que falaram os especialistas ouvidos pelo Senado.

“Segundo as nossas estatísticas, mais de 40 mil mortes são pagas por ano. No caso de invalidez, esses números chegam a 150 mil por ano. São três indenizações por minuto. 80% das indenizações pagas por invalidez são para motociclistas. A frequência de acidentes envolvendo veículos de outra categoria é grande, mas não há tantas vítimas”, informou Ricardo Xavier, presidente da seguradora

Líder DPvat, que administra o seguro.

De um modo geral, nas indenizações pagas por meio do DPvat, quando não há morte o que acontece é uma invalidez permanente, porque o corpo é atingido. Uma em cada quatro dessas indenizações foi por perda funcional de um dos membros inferiores, 12% de um dos membros superiores.

## Um bilhão em seguro

No primeiro semestre de 2012, foram pagas 29.770 indenizações do Seguro DPvat por morte, 142.998 indenizações por invalidez permanente e 43.382 reembolsos de despesas médicas e hospitalares (DAMS). No total, foram R\$ 1,261 bilhão gastos em despesas com indenizações, em favor de mais de 216.150 vítimas de acidentes de trânsito ou de seus beneficiários.

Esse elevado número representou aumento de 31% em relação

ao mesmo período de 2011 (veja infográfico na página ao lado). O levantamento considera a data em que as vítimas receberam a indenização. O prazo para dar entrada no pedido é de três anos, a partir do dia do acidente.

Para fazer face a tantas indenizações, o seguro precisa superar a questão da inadimplência, bastante elevada. Dos 69 milhões de veículos, apenas 50 milhões pagaram o DPvat em 2011. O índice geral, portanto, é de 27% de inadimplentes. Porém, como explica Xavier, entre os motociclistas o percentual é ainda maior.

“No caso da motocicleta face ao elevado custo [R\$ 279,27 por ano, contra R\$ 101,16 para carros] e à falta de regularização, [a inadimplência] chega a ser maior. No entanto, o motociclista é o mais acidentado. E, diferentemente das outras categorias, o motorista é a principal vítima. Em geral, nos acidentes com os demais veículos, cerca de 25% das vítimas são o motorista e 50% são pedestres. No caso da motocicleta, 71% são o próprio motorista”, detalha o presidente da seguradora Líder.

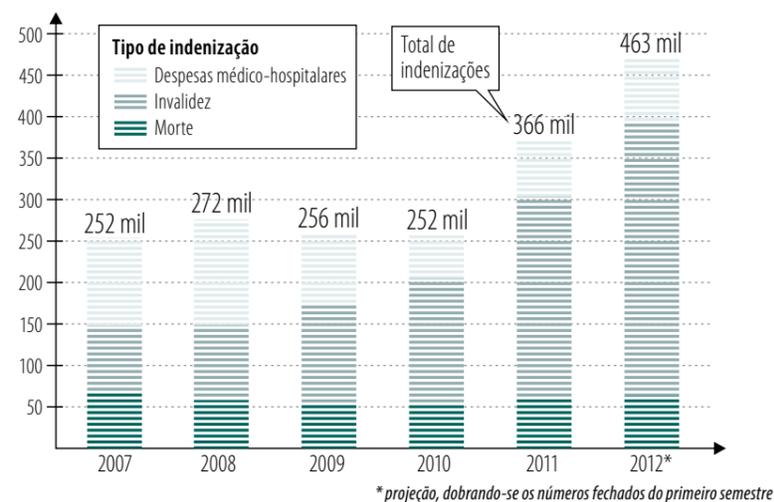
As regiões Norte e Nordeste concentram a maioria das indenizações pagas: 74% são de acidentes envolvendo motocicletas. A motocicleta representa hoje 43% da frota de veículos no Nordeste. Na região Norte, 47% da frota são de motocicleta e 74% das indenizações de morte e invalidez são de acidentes envolvendo motos.

## Repasse contingenciados

No ano passado, o Sistema Único de Saúde (SUS) deveria ter recebido um pouco mais de R\$ 3 bilhões e o Denatran outros R\$ 335 milhões. “Infelizmente, a gente sabe que os recursos para o SUS serão sempre insuficientes. No caso do Denatran, temos

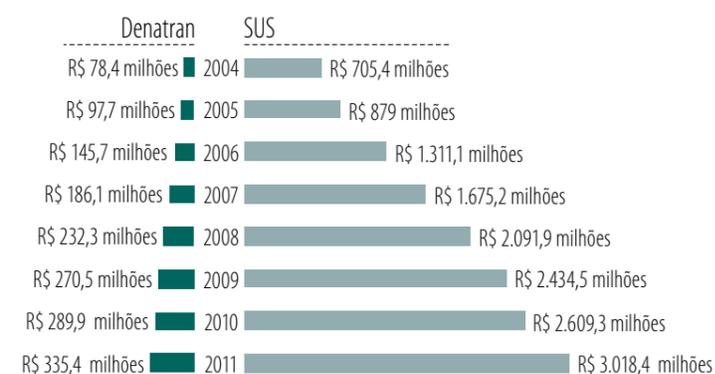
## DPvat já pagou 216 mil indenizações em 2012

Os números se referem ao período em que as indenizações foram pagas, não a quando os acidentes ocorreram



## Destinos obrigatórios

Ao Sistema Único de Saúde, são destinados 45% da arrecadação do seguro, para custeio de assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito, enquanto 5% seguem para o Denatran, para campanhas de prevenção de acidentes e educação no trânsito.



Fonte: Centro de Estatísticas da Seguradora Líder-DPvat

conhecimento de que os recursos não estão disponíveis por problemas de contingenciamento”, informou Ricardo Xavier.

“É uma questão de segurança! Se a educação, a ciência e a tecnologia não são contingenciadas, por que contingenciar isso?”, criticou a senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM).



MARCOS OLIVEIRA

Senadora Vanessa Grazziotin quer impedir o contingenciamento das verbas repassadas pelo DPvat para o SUS e o Denatran. Em 2011, foram R\$ 3,3 bilhões



Frequência de acidentes envolvendo veículos de outra categoria é grande, mas não há tantas vítimas, informou Ricardo Xavier, da seguradora Líder DPvat

## O que é o DPvat

Criado há 37 anos por Lei Federal (6.194/74), o DPvat é um seguro de responsabilidade civil contra danos pessoais, de abrangência nacional e de caráter obrigatório para todos os veículos automotores terrestres. É pago pelo proprietário para que possa licenciar o veículo, mas dá cobertura a toda a população. Seu objetivo é cobrir danos pessoais causados por veículos ou por suas cargas, a pessoas transportadas ou não.

Há dois tipos de indenização: por morte, no valor de R\$ 13,5 mil,

paga aos herdeiros legais, como estipula o Código Civil; e por invalidez permanente, no mesmo valor paga diretamente à vítima de acordo com o percentual da invalidez permanente comprovada. Muita gente não sabe, mas o DPvat cobre ainda despesas com assistência médica e suplementares comprovadas, até o valor de R\$ 2,7 mil.

O DPvat indeniza individualmente todas as vítimas do acidente, transportadas ou não, independentemente de apuração de culpa, da identificação do veículo

ou das vezes em que um mesmo veículo se envolveu em acidentes. Dos recursos arrecadados com a sua cobrança, metade é reservada para o pagamento das indenizações, despesas de administração e recolhimento de tributos, enquanto a outra metade é dividida entre repasses obrigatórios para o SUS (45%), para custeio de assistência médico-hospitalar das vítimas de acidentes de trânsito, e para o Denatran (5%), que os aplica em campanhas de prevenção de acidentes e de educação no trânsito.



REPRODUÇÃO

**Courier em Londres: na capital britânica, motoboys utilizam motos maiores, o que ajuda a reduzir número de quedas**

## Brasileiros dominam mercado londrino

A forte emigração de brasileiros, durante a década de 1990, gerou um subproduto que se pode encontrar em meio ao conturbado tráfego de Londres: os motofretistas brasileiros. De acordo com João Pedro Corrêa, escritor, consultor em comunicação e fundador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, há pelo menos 1.500 couriers (como são chamados por lá) trabalhando em entregas e enfrentando, ainda que em menor escala, os mesmos problemas vividos por seus colegas brasileiros, em especial a segurança no trabalho.

“Vários deles (nem todos) eram motoqueiros no Brasil e foram para Londres para ganhar a vida e voltar talvez um dia para abrir o seu próprio negócio aqui. Os concorrentes são os poloneses”, relatou Corrêa em seu livro *20 Anos de Lições do Trânsito*. Segundo os brasileiros com quem Corrêa conversou, há muitos acidentes envolvendo os motoboys, mas não nas dimensões do que tem ocorrido no Brasil.

Mas existem diferenças importantes entre ser motofretista em uma metrópole brasileira e trabalhar no trânsito londrino. Na Inglaterra, as motos são maiores, em geral de 500 ou 600 cilindradas. O seguro é ainda mais caro do que no Brasil, mas ninguém pode rodar sem ele. São exigidas roupas especiais para trabalhar e a fiscalização é rigorosa. Por último, mas não menos importante, é o temor de que um deslize por imprudência possa levar à deportação do país.

“O motofretista brasileiro sabe que, se for reincidente em acidentes e considerado culpado, pode ser deportado. Ele vai evitar isso a qualquer preço, o que melhora consideravelmente o seu

**João Pedro Corrêa conta que motofretista brasileiro em Londres dirige com mais cautela, pois sabe que a fiscalização é mais rigorosa e corre risco de deportação**

comportamento”, explicou João Pedro Corrêa, ressaltando que lá também há os que se arriscam demais nas manobras e na velocidade. “O que se vê no trânsito brasileiro — motoqueiros zigzagueando entre os carros — você vê pelas ruas de Londres”, completou o escritor e consultor em segurança de trânsito.

### Exemplo importante

Para a senadora Ana Amélia (PP-RS), o caso londrino é ilustrativo de como o cumprimento da lei pode, efetivamente, contribuir para reduzir a mortalidade. “Lá, os órgãos responsáveis pela fiscalização funcionam e existem consequências. No nosso país, lamentavelmente, praticamos o jeitinho, para aliviar a multa como bem conhecemos”.

Felipe Carmona, advogado especialista em trânsito, acredita que Londres está “no nível em que queremos chegar, com menos acidentes, mas com elevação da legislação e da fiscalização”.

O problema é que, entre itens de segurança, seguro obrigatório, esse nível de regularização pode pesar no bolso dos motociclistas brasileiros. A realidade, porém, é que, principalmente no Norte e no Nordeste, muitas vezes usam o dinheiro que deveria pagar o curso de formação e as taxas de habilitação justamente para comprar a moto.

# Freios em mau estado, uma constante

A maior evidência de que uma fiscalização mais rigorosa poderia reduzir consideravelmente o número de motociclistas acidentados no país é a estatística registrada nas 15 edições do Motocheck-up, evento promovido em parceria pela Abraciclo e pelo Ministério das Cidades. Foram examinadas mais de 28 mil motocicletas desde 2008. Quase a metade delas apresentou desgaste no sistema de freio traseiro e uma em cada três tinha problemas no freio dianteiro, proporções muito altas quando se trata de segurança.

“O Motocheck-up é um programa que observa 21 itens de segurança das motocicletas, gratuitamente, passando noções de pilotagem defensiva, além de conscientização sobre o respeito no trânsito. O que encontramos nas 15 edições é assustador: 45% dos defeitos das motocicletas verificadas envolviam o freio traseiro e 37%, o dianteiro. Isso é inadmissível”, relatou José Eduardo Gonçalves, diretor executivo da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares (Abraciclo).

A 16ª Edição do Motocheck-up foi realizada na semana seguinte ao seminário promovido pelo



JOSE CRUZ/AGÊNCIA SENADO

**Motocheck-up, realizado em Brasília em setembro, avaliou mais de 1,5 mil motos e concluiu que uma em cada quatro apresenta problemas no freio traseiro**

Senado, em Brasília. Compareceram 1.521 motociclistas e, destes, 25% apresentaram problemas no freio traseiro, 22,7% no nível do óleo e 17,3% no pneu traseiro.

“Na fiscalização, em 2010, 6.468 motocicletas irregulares foram para o pátio [do Detran], por falhas em equipamentos, pneus, licenciamento, setas etc. Já em 2011, esse número saltou para 34 mil motos apreendidas na cidade de São Paulo, um aumento de 400%”, revelou Rodrigo Silva, consultor do Sindimoto-SP.

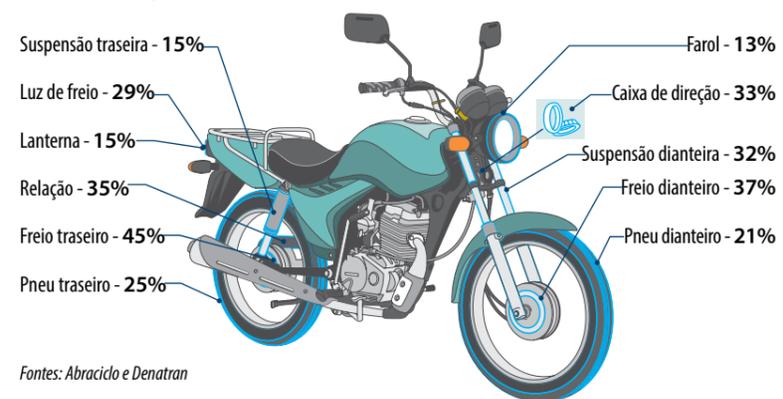
A senadora Ana Amélia defendeu incremento nas campanhas

do governo federal para o setor, associadas a um maior rigor dos órgãos de controle do trânsito.

“A fiscalização é importante, para ver se o veículo está com a manutenção necessária. Foi mostrado aqui o alto percentual de veículos com freios dianteiros e traseiros em mau funcionamento. A falta de manutenção do veículo é um fator de acidente”, defendeu a senadora gaúcha.

### Cuidar da moto é essencial

*Itens que apresentaram necessidade de manutenção nas 15 primeiras edições do projeto Motocheck-up, promoção da Abraciclo e do Denatran*



Fontes: Abraciclo e Denatran



MARCIA KALU/AGÊNCIA SENADO

**Ana Amélia, que coordenou os dois debates sobre a questão no Senado: fiscalização é essencial para impedir que má manutenção leve a acidentes**

# Governo quer estimular transporte coletivo e educação no trânsito

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos. Em algumas cidades, dependendo do trajeto, sai mais barato usar moto ou carro do que o ônibus, metrô ou trem. Sem falar nos casos em que há ausência total de transporte público.

Diante desse diagnóstico, uma das formas que o governo encontrou para diminuir a violência no trânsito, inclusive a que envolve as motocicletas, são políticas públicas para melhorar a mobilidade nas cidades e desestimular a corrida ao transporte individual. Em 2012, o governo federal também apresentou ações que visam educar a população para o trânsito mais seguro.

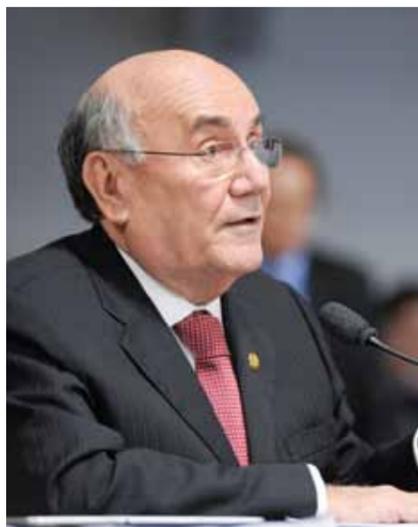
Em abril, entrou em vigor a Lei 12.587/12, que institui as diretrizes para a Política Nacional

de Mobilidade Urbana (PNMU) e vai orientar os municípios a elaborar os seus próprios planos. Contrariando os atuais incentivos tributários dados pelo governo federal para a aquisição de carros e motocicletas, a lei estabelece como prioridade para as cidades o transporte coletivo, público e não motorizado, em vez do individual, particular e motorizado.

A PNMU é resultado de uma longa discussão no Congresso. Começou em 1995, com a apresentação de projeto de lei (PL 694/95) pelo então deputado Alberto Goldman, que instituiria diretrizes nacionais para o transporte coletivo urbano. Durante a tramitação na Câmara, outros projetos se juntaram a esse, como o PL 1.687/07, do Poder Executivo, que estabelecia uma proposta mais geral de mobilidade urbana. Em 2010, a Câmara encaminhou um substitutivo para apreciação do Senado (PLC 166/10), que foi aprovado em dezembro do ano passado. Entre os relatores da proposta nas comissões do Senado,



Política Nacional de Mobilidade Urbana pretende estimular e melhorar o transporte público nas cidades e desestimular a corrida pelo automóvel individual



LIA DE PAULA/AGÊNCIA SENADO



PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO



MOREIRA MARIZ/AGÊNCIA SENADO



PEDRO FRANÇA/AGÊNCIA SENADO

estão os senadores Flexa Ribeiro (PSDB-PA), Eduardo Amorim (PSC-SE), Renan Calheiros (PMDB-AL) e Luiz Henrique (PMDB-SC)

A lei estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, capaz de aten-

**Flexa Ribeiro, Renan Calheiros, Eduardo Amorim e Luiz Henrique estão entre os relatores no Senado do projeto da Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovado no Senado dezembro de 2011: orientação aos municípios**

der à população e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. Para isso, prevê mecanismos para garantir preços acessíveis no transporte coletivo, vias exclusivas para ônibus e bicicletas, restrição de circulação de veículos privados em determinados horários e cobrança de tarifa para utilização de infraestrutura urbana, como estacionamentos públicos. Não há menção específica à circulação de motocicletas.

Municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar o Plano de Mobilidade Urbana em até três anos, de forma integrada ao plano diretor previsto pelo

Estatuto da Cidade. Até então, apenas municípios com mais de 500 mil habitantes tinham essa obrigação. Com isso, o número de municípios que deverão elaborar um plano de mobilidade passa de 38 para 1.663. Quem não apresentar o plano no prazo ficará impedido de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana.

### Mais igualdade

Para o senador Paulo Davim (PV-RN), o Brasil está na contramão da história. “Na Europa, se estimula o transporte de massa. No Brasil, se estimula o transporte individual. É um contrassenso. Vamos chegar ao ponto do colapso das vias públicas dos grandes centros. Não é possível que cada brasileiro tenha o seu veículo”, alertou.

Por isso, um dos pontos mais importantes da nova lei é a correção de distorções do sistema de transporte brasileiro, com medidas como a restrição e a taxação do uso de equipamentos públicos, como estacionamentos, que podem encarecer o uso do transporte individual. Receitas geradas por essas taxas serão aplicadas, segundo a lei, no transporte público coletivo, em infraestrutura e subsídio à tarifa. “Trata-se de um instrumento de tributação redistributiva, em que se poderia

taxar o transporte individual motorizado para subsidiar o transporte coletivo e não motorizado”, avalia o Ipea, no estudo *A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*.

O instituto defende que, assim, o governo poderia reduzir os incentivos à compra de carros e motocicletas (que provocam congestionamentos, poluição, acidentes e impactos na saúde pública), favorecendo o transporte coletivo. E cita o exemplo de cidades como Londres e Estocolmo, em que os recursos cobrados pela utilização da infraestrutura pública — cujos usuários são, em geral, de maior renda — subsidiam a oferta de transporte público para quem não pode pagar.

De acordo com o Ipea, o transporte público no Brasil quase não recebe subsídio extratarifário. Com poucas exceções, como o sistema da região metropolitana de São Paulo, a operação do transporte público é financiada por recursos arrecadados com as passagens. A lógica da concessão de subsídio é a de que o transporte público é um serviço que proporciona benefícios indiretos a quem dele não se utiliza efetivamente. É o caso das empresas que precisam do transporte público para que seus funcionários e clientes acessem seus serviços e produtos.

Em relação às diretrizes para a política tarifária, a nova lei cita a participação desses beneficiários indiretos no financiamento da operação do transporte público. “Dessa forma, há respaldo para se criar fontes específicas de financiamento do transporte público com origem em outros segmentos socioeconômicos, a exemplo da taxação da gasolina em Bogotá e a criação de pedágio urbano em Londres, com fundos revertidos inteiramente para o financiamento do transporte público”, acredita o Ipea.

Outra distorção do atual mecanismo são as gratuidades. O custo do passe livre é rateado apenas entre os pagantes, ou seja, a passagem é mais cara para compensar os que não pagam, como policiais militares, carteiros, estudantes e idosos. “A maior distorção desse tipo de subsídio cruzado é que os usuários que pagam a tarifa integral são, em sua maioria, pessoas de baixa renda. Se houvesse uma fonte externa para financiar os não pagantes, essa distorção poderia ser corrigida”, afirma o instituto.

Assim, a nova lei reconhece as desigualdades no sistema de transporte brasileiro e oferece instrumentos para compensá-las. Mas o estudo do Ipea considera que isso não é suficiente: é preciso ampliar investimentos e melhorar a qualidade dos serviços públicos de transporte, com engajamento dos atores sociais e a capacitação do poder público, sobretudo o municipal.

Paulo Davim vê Brasil na contramão da história: “Na Europa, se estimula o transporte de massa. No Brasil, se estimula o transporte individual”, lamenta o senador



Transmilenio, o transporte rápido de Bogotá: sistema colombiano foi citado pela ONU como referência em transporte coletivo na redução de poluentes

BLOG: WHERE IS DARREN NOW?

## Principais pontos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

- Prioridade do transporte não motorizado e dos serviços públicos coletivos sobre o transporte individual motorizado;
- Restrição e controle de acesso e de circulação, permanentes ou temporários, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- Estabelecimento de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados;
- Possibilidade de cobrar pela utilização da infraestrutura urbana, para desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade;
- Dedicção de espaço exclusivo nas vias públicas ao transporte público coletivo e a modos de transporte não motorizados, como as bicicletas;
- Inclusão do usuário no planejamento, na fiscalização e na avaliação da política local de mobilidade urbana.



MARCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

# Dez anos para reduzir pela metade número de vítimas

Em setembro deste ano, durante a Semana Nacional de Trânsito, a presidente da República, Dilma Rousseff, lançou uma nova campanha do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (Parada), com o objetivo de promover ações de conscientização sobre segurança no trânsito, compostas de peças publicitárias, de medidas educativas e de mobilização dos agentes públicos e da sociedade civil.

A meta do pacto é reduzir em, no mínimo, 50% o número de vítimas no trânsito até 2020, conforme determina a resolução da Organização das Nações Unidas (ONU), que estabeleceu o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para Segurança no Trânsito”. O documento recomenda aos países-membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nessa área no decênio, tendo como meta diminuir em 50% os acidentes de trânsito em todo o mundo (*ver quadro na pág. 21*).

Para atender à resolução da ONU, o governo federal

elaborou também o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020. Segundo a coordenadora-geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Maria Cristina Hoffmann, a proposta está há mais de um ano na Casa Civil e ainda aguarda assinatura da presidente Dilma Rousseff.

O plano é composto de ações de fiscalização, educação, saúde, infraestrutura viária e segurança veicular que visam contribuir para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito. “Algumas ações já estão sendo realizadas, mas, com a assinatura da presidente, os órgãos de trânsito e demais entidades terão mais força para trabalhar as questões de segurança”, afirmou Hoffmann no seminário realizado pelo Senado.

A proposta foi elaborada pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, do qual fazem parte instituições públicas e organizações

não governamentais, sob a coordenação do Ministério das Cidades. Para enfrentar os problemas, o Comitê recomenda que se estabeleçam parcerias com entidades da sociedade civil.

Entre as ações previstas no plano, está a criação de observatórios de trânsito em âmbito nacional, estadual e regional. O objetivo desses observatórios é coletar dados e produzir estatísticas que ajudem na formulação de políticas e de soluções para os problemas de trânsito. “Sem o plano assinado, os observatórios estão sendo criados em alguns municípios, mas seria importante que ele seja nacional e que haja os estaduais”, disse a coordenadora de Qualificação.

## Educação

Um dos pilares importantes do plano é a educação para cidadania no trânsito. Segundo Maria Cristina Hoffmann, o Denatran produziu materiais educativos para distribuição em escolas estaduais e municipais por meio dos projetos Trânsito Consciente, Viva o

Trânsito e Transitando (leia mais na pág. 76).

O departamento também desenvolve o Projeto da Escola Virtual de Trânsito, presencial e a distância, de capacitação dos profissionais do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Nos últimos cinco anos, foram capacitadas 28 mil pessoas.

Mas a coordenadora de Qualificação do Denatran revela que o principal problema está na formação do condutor. “O centro de formação hoje adentra a pessoa para tirar a carteira de habilitação. O centro faz de conta que ensina e o Detran faz de conta que examina. Não existe fiscalização”, alertou.

Segundo Maria Cristina, o aluno só é preparado para resolver as perguntas da prova teórica do Detran, e o banco de questões para o exame está desatualizado. A ideia do Denatran é criar novas questões para que os Detrans de todos os estados apliquem em suas provas.

As aulas práticas também são deficientes. Má formação do instrutor e falta de espaço para os exercícios práticos estão entre os problemas. No Sul, os centros de formação, individualmente ou em consórcio, viabilizam seus próprios espaços, o que não acontece no Norte e no

Nordeste. “Falta muito para que os centros de formação se atualizem e, realmente, se tornem centros de formação para a educação, não para o adestramento. Essa é a concepção do Código de Trânsito: a autoescola passou a ser um centro de formação voltado à educação”, explicou.

Para ajudar na melhoria da formação, o Denatran está estudando a adoção de simuladores de direção, contou a coordenadora. Neles, o aprendiz enfrenta, de forma virtual, situações que vai encontrar no trânsito real, como chuva, buracos e ultrapassagem. “Acreditamos que, até o final do ano, já sejam obrigatórios nos centros de formação. Não favorecer muito o aprendizado”, declarou ela.

Em relação ao comportamento do usuário, Hoffmann diz que diversas concessionárias estão oferecendo programas de educação e segurança de trânsito, com



Aluno em instrução: Denatran estuda adoção de simuladores de direção para ajudar aprendiz a vivenciar as situações que terá pela frente no trânsito real

cursos gratuitos para mototaxistas, motofretistas e motociclistas. “Mas eles não participam do curso. Precisamos chamar a população para participar dessas iniciativas”, lamenta a coordenadora.



Plano quer estimular proibição da circulação de motos em vias expressas e de tráfego pesado

## Segurança para motocicletas

Conheça algumas das medidas propostas pelo Plano Nacional de Redução de Acidentes para proteger os motociclistas:

- Estimular a proibição da circulação de motocicletas em vias urbanas expressas e de tráfego pesado, onde houver alternativas para essa circulação;
- Desestimular a sinalização viária com tachões e prismas de concreto;
- Fiscalizar a execução dos serviços de demarcação viária com materiais antiderrapantes;
- Utilizar pavimentação que promova maior aderência do pneu e evite aquaplanagem;
- Proibir recobrimento da sinalização horizontal com tinta preta;
- Estimular os municípios a realizar convênios com os Detrans para o registro e licenciamento de ciclomotores, motocicletas que não ultrapassam 50km/h;
- Estabelecer metas e controles de atendimento para manutenção e sinalização emergencial dos buracos em vias de grande circulação;
- Adequação de dispositivos de segurança situados às margens das vias;
- Implantação, onde necessário, de faixa adicional para veículos pesados em ladeiras.



Dilma Rousseff, entre a atriz Cissa Guimarães (que teve um filho morto no trânsito) e o ex-piloto Emerson Fittipaldi: governo federal traça meta para reduzir rapidamente a mortalidade



Maria Cristina vê na formação do condutor caminho para diminuir as mortes. Escola Virtual do Denatran capacitou 28 mil pessoas em cinco anos

# Sobram acidentes, faltam recursos

No seminário e na audiência pública realizados pelo Senado, os participantes condenaram o contingenciamento dos recursos destinados à educação no trânsito, arrecadados com o Seguro DPvat.

Do total, 50% vão para o pagamento de seguros para acidentados, 45% para o Fundo Nacional de Saúde e 5% para o Denatran, especificamente para aplicação em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, conforme determina o Decreto 2.867/98. Em 2011, o seguro recolheu cerca de R\$ 6,5 bilhões, dos quais R\$ 304 milhões foram destinados ao Denatran. Esse número, do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi) e do Ministério das Cidades, apresenta uma diferença de cerca de R\$ 31 milhões a menos em relação aos dados divulgados pela Seguradora Líder (*leia mais sobre o DPvat na pág. 46*).

Do DPvat, o Denatran gastou aproximadamente R\$ 40 milhões, sendo que a maior parte — R\$ 38 milhões — em ações de publicidade de utilidade pública. A diferença, cerca de R\$ 2 milhões, foi para ações de fomento a projetos

destinados à redução de acidentes no trânsito.

“O restante do dinheiro fica contingenciado, em caixa único, sem aplicação. Daria para fazer muita coisa pela prevenção no setor de motocicletas”, reclamou a senadora Ana Amélia. É o que pensa também o consultor da Confederação Nacional de Municípios (CNM) Sérgio Perotto: “Na educação para o trânsito, os problemas são sérios. É constrangedor ter que pedir aos senadores para que os recursos do DPvat, já previstos, sejam liberados”.

A coordenadora de Qualificação do Denatran, Maria Cristina Hoffmann, disse que o órgão já não possui mais dinheiro para realizar campanhas educativas este ano. “Realizamos as campanhas das férias de janeiro, do Carnaval, da Semana Santa, de Corpus Christi e das Festas Juninas, esta última especificamente para o Nordeste. E acabou o dinheiro do Denatran para campanhas. O resto está contingenciado”, explicou.

No estudo sobre mobilidade urbana, o Ipea lembra que o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), para o



MÁRCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

**Sérgio Perotto, da CNM: é constrangedor ter que pedir aos senadores para que os recursos do DPvat sejam liberados**

qual são destinados 5% do valor das multas de trânsito, também tem parte dos recursos retidos.

Não só projetos de educação sofrem com o contingenciamento. A parte dos recursos arrecadados pela cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) destinada à infraestrutura de trânsito e transporte também sofre com a retenção pelo governo, acrescenta o instituto.

A boa notícia é que o governo federal vai investir R\$ 42 bilhões para duplicar e modernizar mais de 7.500 quilômetros de rodovias, por meio do Plano de Investimentos em Logística, e quase R\$ 40 bilhões para melhorar o transporte coletivo nos centros urbanos do país, com recursos provenientes do PAC Mobilidade Urbana Média e Grandes Cidades. O anúncio foi feito pela presidente da República, Dilma Rousseff, em outubro, no programa de rádio *Café com a Presidenta*. Ela também disse que, até o final do ano, 1 milhão de bafômetros serão distribuídos para ajudar os Detrans dos estados em ações de fiscalização.

Mas, de acordo com o Ministério das Cidades, dos R\$ 22 bilhões do PAC destinados às grandes cidades, 64% serão aplicados em transportes sobre trilhos.



JOSE C. FARINA

**Só R\$ 40 milhões dos recursos repassados pelo DPvat ao Denatran foram usados em campanhas educativas**



MOREIRA MARIZ/AGÊNCIA SENADO

**O Programa Saúde Toda Hora, formado pela Rede de Atenção às Urgências, destaca segurança no trânsito**

## Saúde pública reage a tragédia do trânsito

O Ministério da Saúde também mantém programas voltados para a prevenção e a redução de lesões e mortes no trânsito, entre eles o Projeto Vida no Trânsito, lançado em 2010. Em setembro, o ministério autorizou o repasse de R\$ 12,8 milhões para que os 26 estados e o Distrito Federal possam ampliar e fortalecer ações previstas no projeto.

Um dos pontos principais do Vida no Trânsito é a qualificação das informações. As secretarias estaduais e municipais de saúde devem fazer a integração dos dados sobre acidentes de trânsito e vítimas (como feridos graves e mortes). A partir daí, gestores de saúde devem identificar fatores de risco e grupos de vítimas mais significativos em seus municípios. Caberá às prefeituras, então, desenvolver programas e projetos de intervenção que reduzam es-

ses fatores e os pontos críticos de ocorrência de acidentes.

Para isso, os municípios e os estados recebem recursos federais e devem aderir a outras medidas do Ministério da Saúde, como o Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito e o de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva).

“O projeto prioriza a intervenção em fatores de risco ou segmentos vulneráveis, que são responsáveis pelas causas e pela gravidade dos acidentes de trânsito, como o excesso de velocidade e a associação entre álcool e direção. Entre os segmentos vulneráveis, o motociclista é prioridade”, observou Marta Alves da Silva, coordenadora da Área Técnica de Vigilância e Prevenção de Violências e Acidentes do Ministério da Saúde.

Essas intervenções são desenvolvidas em articulação com

outras áreas da administração pública, como educação, trânsito, transporte e segurança pública, e também com entidades da sociedade civil. “Nosso objetivo é reduzir a grande quantidade de óbitos e lesões no trânsito que poderiam ser evitados com medidas preventivas”, afirmou Marta Alves. Segundo ela, a expectativa é de que o Vida no Trânsito faça parte das ações do Plano da Década de Segurança Viária e do Pacto Nacional pela Redução de Acidentes de Trânsito.

A coordenadora informa, ainda, que a segurança no trânsito também tem sido incorporada a outros programas do ministério, como o Saúde Toda Hora, formado pela Rede de Atenção às Urgências. “A prevenção das lesões e mortes no trânsito é uma das preocupações centrais na rede de urgência”, explicou.

# Leis existem, faltam fiscalização e educação

Consenso entre participantes dos debates realizados pelo Senado sobre acidentes de motocicleta é de que soluções para reduzir a mortalidade estão à disposição, é só questão de implementá-las

**S**e os dados da realidade do trânsito brasileiro, em especial dos acidentes envolvendo motociclistas, revelam-se alarmantes, existem soluções e é preciso implementá-las o quanto antes. Essa foi a tônica da participação dos especialistas no seminário Políticas para o Trânsito Seguro de Motos, promovido pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS) do Senado em setembro. Entre as diversas propostas, se destacam a implantação de uma efetiva e permanente educação para o trânsito de todos os cidadãos, e dos motociclistas em particular, e uma fiscalização mais rigorosa.

De modo geral, os participantes do seminário identificaram a necessidade de revisão da filosofia de trânsito no país, que hoje pensa, em primeiro lugar, no transporte individual de carros, em detrimento do transporte público e dos veículos de duas rodas, como bicicletas e motocicletas. Afinal, já se sabe que as

motos vieram para ficar e que é preciso pensar a segurança no trânsito com elas.

Quanto à melhoria da legislação, o consultor legislativo do Senado Túlio Castelo Branco Leal considera que o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é moderno, adequado e precisa apenas de alguns ajustes.

As mudanças na legislação sugeridas reconhecem isso e são pontuais: faixas exclusivas, mais equipamentos de segurança, melhorias no processo de habilitação, aumento da fiscalização das empresas contratantes de motofretistas, regras específicas para mototaxistas, melhoria da infraestrutura das vias e jornada reduzida para os profissionais da moto.

Os senadores têm apresentado projetos com esses objetivos. Veja nas próximas páginas as principais sugestões dos participantes e as propostas que tramitam no Senado para melhorar a segurança do trânsito nas ruas do país.

# Habilitação deve melhorar

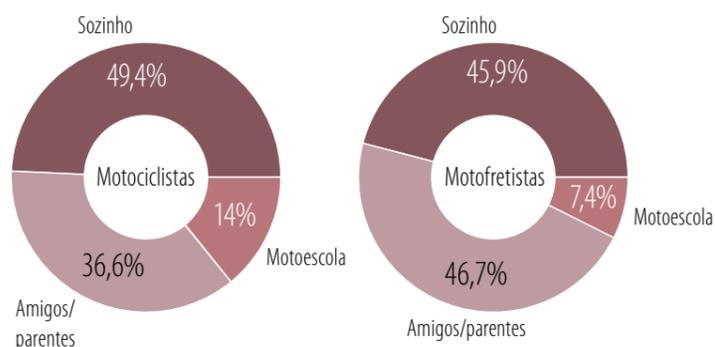
O processo de habilitação de motociclistas, que não leva a um treinamento suficiente para lidar com as situações reais, é alvo de críticas dos especialistas. Sem mais horas de aula e um exame prático que avalie as habilidades necessárias dos futuros motociclistas, os especialistas ouvidos sobre o assunto acreditam que condutores despreparados vão continuar a alimentar as terríveis estatísticas de mortos e acidentados.

Magnelson Carlos de Souza, presidente da Federação Nacional das Autoescolas/Centro de Formação de Condutores (Feneauto), reconhece que o treinamento dos motociclistas “está muito ruim”, embora tenha melhorado após o novo código. Ele atribui a maior parcela de responsabilidade pela situação aos Detrans estaduais, que descumprem a Resolução nº 285/08 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

“A partir de 1º de janeiro de 2009, todo candidato à habilitação teria carga horária aumentada. O curso teórico/técnico passou de 30 horas para 45 horas. A prática de direção veicular passou de 15 horas para 20 horas. A resolução centrou atenção nos veículos de duas rodas, afirmando que, nas aulas práticas, só após o candidato ter pleno domínio do

## Como o motociclista aprendeu a pilotar

Segundo pesquisa, um em cada dois não teve ajuda de instrutor



Fonte: Pesquisa Motociclistas em São Paulo, Ibope, CET, 2006

veículo na via confinada, fechada, ele deve ir para a via pública. Isso está em vigor desde 2009 e não acontece no Brasil”, denuncia o presidente da federação.

Outras imposições da norma, como a padronização das pistas de exame e o banco de questões sobre motocicletas, também estariam sendo descumpridas. “Nenhum estado está praticando a aula em via pública. As autoescolas são reflexos do que é o Detran. Se o Detran fiscaliza e exige, o saldo é positivo. Se não, nada acontece. É necessário que os Detrans façam a sua parte, cumpram as normas”, complementa.

Segundo Heloísa Martins e Eduardo Biavati, no estudo *Mortos*

e *Feridos sobre Duas Rodas*, apenas 7% dos motofretistas da cidade de São Paulo aprendem a pilotar em cursos formais. Quase a metade dos motociclistas em geral (49,4%) diz ter aprendido sozinho, enquanto 36,6% aprenderam com amigos e parentes (veja infográfico nesta página). Os dados demonstram que, por melhores que se tornem os cursos, será necessário mudar a cultura para impedir que os hábitos prejudiciais à segurança do trânsito continuem a se reproduzir.

## Currículo

Para Valter Ferreira da Silva, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto-RS), o sistema atual não prepara o piloto para a realidade do trânsito, mas “coloca o motociclista na rua para ser um camicase”.

Felipe Carmona, advogado especialista em trânsito, alerta que “as atividades oferecidas são totalmente diversas do cotidiano enfrentado pelo piloto e o curso de prática de direção veicular, de 20 horas/aula, se mostra ineficaz”. Para Carmona, os cursos não autorizam o motociclista a sair com a Carteira Nacional de Habilitação e pilotar na rua de forma adequada.

**Mototaxistas recebem treinamento em Rondonópolis (MT): resolução impõe mais aulas práticas e reciclagem dos instrutores das autoescolas**

Eugênio Paceli Hatem Diniz, pesquisador da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (Fundacentro), afirma que os cursos não oferecem o conteúdo necessário aos motociclistas. “Os cursos têm que orientar sobre planejamento temporal das rotas, competências para prevenir acidentes. Quem tem esse conhecimento é o motociclista que trabalha na rua o dia todo. Então, ele também tem que estar na sala de aula orientando os colegas inexperientes”, sugere o especialista da Fundacentro.

José Eduardo Gonçalves, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetes, Bicicletas e Similares (Abraciclo), pediu que os motociclistas recebam noções de pilotagem defensiva (frenagem, curvas, troca de marcha etc.), com métodos já aplicados por órgãos públicos e fretistas, por exemplo.

Gisele Flores, jornalista e fundadora do Instituto Sobremotos, de Porto Alegre, concorda que também é preciso oferecer noções sobre os diferentes tipos de veículos, não apenas das motocicletas.

## Instrutores

Quanto à qualificação dos instrutores, a Resolução Contran 358/10 prevê a reciclagem do instrutor a cada cinco anos, a partir de 2015. Segundo José Eduardo Gonçalves, a última reciclagem de instrutores aconteceu em 1999 e não teve caráter reprobatório, o que compromete a qualidade das aulas para o candidato a piloto.

Além disso, para o representante da Abraciclo, a Resolução 358/10 dedica pouquíssimas horas dos cursos de reciclagem ao ensino prático. A entidade propõe a criação da especialidade “instrutor de motocicleta”, o aumento da carga horária do curso de formação com inclusão da parte prática e o incremento da parceria entre os centros de formação de condutores e montadoras para reciclar e aprimorar os profissionais.

## Na rua

Valter Ferreira da Silva apela para que o aprendiz tenha acesso à rua: “Há riscos em colocar um aluno na rua, mas esse risco continua quando a carteira é entregue e ele está despreparado pela falta de contato com o trânsito. O



Magnelson Souza, da Feneauto, diz que responsabilidade maior é dos Detrans, que não obrigam as autoescolas a cumprir normas

motociclista não tem contato com a chuva, não usou os freios devidamente, não sabe fazer uma ultrapassagem”, argumenta.

Dirceu Rodrigues Alves Júnior, diretor de comunicação da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), não concebe que o treinamento e a prova sejam feitos em um ambiente fechado e se conceda a CNH. “O sujeito



Aula prática para motociclistas em Ceilândia (DF): deficiências no treinamento permitem que carteira seja entregue para um condutor despreparado





MARCIA KALUME/AGÊNCIA SENADO

**Valter Ferreira da Silva, do Sindimotors-RS, diz que realização de aulas práticas em circuito fechado não prepara o futuro motociclista para a realidade das ruas**

sai dali e entra no trânsito para aprender como se faz, sem fiscalização e sem equipamentos de proteção individual”, alerta.

José Eduardo Gonçalves abordou ainda a questão da padronização dos locais de prova. Segundo ele, em cada cidade existe um circuito diferente, o que não

contribuiu para instituir um padrão de formação desejável. A Abraciclo sugere a padronização nacional da pista de treinamento e a introdução de novos exercícios, em especial sobre técnicas de frenagem.

As provas teóricas também foram duramente criticadas. “Hoje, os exames de habilitação têm questões focadas em veículos de quatro rodas. A moto entra de passagem. O exame deveria ser focado em comportamento, segurança, direção defensiva. A preocupação deve ser com o conhecimento e a capacidade de condução”, afirma o representante da Abraciclo.

### Examinadores

A Resolução 358/10 do Contran, que estabelece, entre outros requisitos, que o examinador tenha curso superior completo e curso específico para a atividade, foi questionada. Para Gonçalves, em decorrência dessas exigências, “o examinador de trânsito, hoje, é uma figura rara, difícil de ser encontrada no interior. Se a legislação for cumprida, ele deve ser funcionário público com nível

superior. Só que o salário é de R\$ 700. É difícil encontrar um profissional que se alinhe a esse tipo de exigência”.

O diretor-executivo da entidade que reúne os fabricantes pediu aos senadores, durante os debates da CAS, que revejam o Código de Trânsito Brasileiro para flexibilizar os requisitos para os examinadores, em especial visando às cidades menores que, segundo ele, têm dificuldades em formar e pagar esse profissional.

### Reciclagem

José Eduardo Gonçalves defende também a ideia de que os condutores precisam passar por reciclagens mais rígidas. O reexame deveria considerar a questão física e mental, especialmente para quem é reincidente, e também observar de perto o infrator contumaz. Uma das principais medidas sugeridas é eliminar a reciclagem a distância para o condutor com infrações graves e carteira suspensa, hoje permitida pelo Contran, e suspender imediatamente habilitações dos pilotos que tenham excedido o limite de pontuação na carteira.

## Categorias de habilitação podem mudar

O Código de Trânsito Brasileiro prevê cinco categorias de habilitação, de A a E. Na categoria A, são licenciados os condutores de veículos de duas a três rodas; na B, os condutores de automóveis e assim por diante, em função do peso e do número de passageiros transportados em cada veículo.

No Senado, tramitam dois projetos, ambos de 2007, que sugerem mudanças nessas categorias. No PLS 548/07, o senador João Durval (PDT-BA) propõe a criação de uma categoria de habilitação exclusiva para condutores profissionais de veículo motorizado de duas ou três rodas, a categoria F. Seriam exigidos do candidato requisitos como estar habilitado há pelo menos um ano na categoria A e não ter cometido infração grave ou gravíssima ou reincidido em infrações médias nos 12 meses anteriores. “São medidas que buscam resguardar a segurança dos usuários dessa modalidade de transporte”, explica Durval.

Já o PLS 550/07, do ex-senador Gilvam Borges (PMDB-AP), exige que o candidato à

categoria A esteja habilitado há, no mínimo, um ano na categoria B ou superior e que não tenha cometido infração grave ou gravíssima, nem seja reincidente em infrações médias nos doze meses anteriores. Os projetos estão na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

### Divisões internas

José Eduardo Gonçalves, da Abraciclo, defendeu a volta das subdivisões da categoria A de habilitação, em função do volume do motor (medido em centímetros cúbicos, ou cilindradas). “Deveria haver a divisão de categorias, a volta à A1, A2 etc. Conduzir uma moto de baixa cilindrada é diferente de conduzir uma de alta, exigindo outro tipo de capacitação. Hoje, o motociclista sem experiência entra na loja, compra uma moto de 1.600 cilindradas e sai andando, correndo toda sorte de perigos. Não sei por que acabou, mas lutamos muito para que a divisão por categorias volte a existir”, defende Gonçalves. Segundo essa proposta, o motociclista iria trocando de



JOSÉ CRUZ/AGÊNCIA SENADO

**João Durval propõe criação de uma categoria de habilitação exclusiva para condutores profissionais de veículo motorizado de duas ou três rodas**

licença, conforme o volume do motor da moto que desejar pilotar. Essa posição foi defendida também por Gisele Flores, do Instituto Sobremotos.



JOSÉ CRUZ/AGÊNCIA SENADO

**Abraciclo defende a padronização nacional dos circuitos de treinamento para motociclistas: atualmente, cada Detran pode escolher o seu**

## Código fixa níveis de responsabilidade

O Código de Trânsito Brasileiro atribui a vários órgãos — federais, estaduais e municipais — a responsabilidade por fazer cumprir a legislação de trânsito. São instâncias normativas, consultivas e executivas, que devem trabalhar integradas para que as ações surtam efeito e as leis sejam cumpridas pelos que se locomovem na via pública.

Nessa cadeia de responsabilidade, cabe aos estados garantir o cumprimento dos dispositivos do CTB e das exigências da legislação vigente, “devendo providenciar

condições organizacionais, operacionais, administrativas e pedagógicas, em sistema informatizado, por meio de rede nacional”.

Nos municípios, o órgão de trânsito tem função basicamente executiva, devendo “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito”, sinalizar as vias, fiscalizar, aplicar multas e penalidades, colher dados estatísticos.

Isso vale também para os veículos de duas rodas. Enquanto o Contran define os currículos para as motoescolas e as normas para habilitação e

expedição de documentos, a responsabilidade pela execução da formação de condutores cabe aos órgãos de trânsito dos estados e do Distrito Federal e às instituições credenciadas por eles. É o que reza a Resolução 358/10 do Contran, que estabelece também como obrigações desses órgãos a formação de instrutores e examinadores.

Quanto à prestação de serviços de motofrete, mototaxista e motoboy, a própria Constituição (artigo 30) atribui aos municípios a regulamentação dos serviços públicos de interesse local.

# Projetos preveem mais equipamentos de segurança

A melhoria da segurança por meio da exigência de equipamentos obrigatórios é o caminho para evitar mortes de motociclistas. Para isso, os senadores já apresentaram projetos para alterar a legislação de trânsito.

O senador licenciado Marcelo Crivella (PRB-RJ), por exemplo, quer tornar o limitador de velocidade item obrigatório nas motos, desde as mais baratas, preferidas dos motofretistas e mototaxistas. O Projeto de Lei do Senado (PLS)

97/07, de Crivella, propõe que o aparelho venha de fábrica regulado para uma velocidade máxima de 110 quilômetros por hora, a máxima estabelecida pelo CTB. O relator da proposta, que está na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), é o suplente de Crivella, senador Eduardo Lopes (PRB-RJ).

Segundo Crivella, “pressionados de um lado pelas exigências do empregador e do cliente e, de outro, pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais jovens e inexperientes, lideram o ranking da imprevidência, com manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a própria vida e a dos demais”.

Para o consultor do Senado Túlio Leal, a limitação de velocidade funciona como amortecedor do impacto, aliviando as estatísticas de vítimas. Na opinião do especialista, “uma redução, ainda que de apenas 20 quilômetros por hora, contribuiria efetivamente

para a redução do número e da gravidade dos acidentes”.

## Freios ABS

Nessa mesma linha, o PLS 195/12, do senador Cyro Miranda (PSDB-GO), prevê a obrigatoriedade da inclusão em todos os veículos automotores, entre eles as motocicletas, de um sistema de frenagem antitravamento das rodas, o ABS na sigla em inglês, de olho nas estatísticas que apontam problemas no freio como um dos mais importantes coadjuvantes dos acidentes, comprovado em todas as edições do Motocheck-Up, iniciativa da Abraciclo e do Denatran (leia mais na pág. 49).

Embora o Contrans tenha determinado a obrigatoriedade do ABS para diversos veículos até 2014, Cyro Miranda lamenta que as motos tenham ficado de fora. “Consideramos esse fato injustificável, pois se trata de um modo de transporte cada vez mais relevante, tanto nas grandes cidades, como forma de atenuar os congestionamentos de trânsito, quanto nas pequenas, como forma barata de locomoção. Essa omissão é agravada pelo fato de que as motocicletas estão entre os veículos mais vulneráveis e que mais poderiam se beneficiar do sistema ABS”.

Cyro Miranda lembra ainda que a União Europeia determinou a obrigatoriedade do ABS para

motos a partir de 2017. Aprovado pela Comissão de Infraestrutura (CI), o projeto está na CCJ.

## Colete airbag

Em outro projeto (PLS 96/07), Marcelo Crivella propõe que o motociclista seja obrigado a usar um colete de proteção inflável com acionamento por inércia, o chamado “colete airbag”. No Distrito Federal, desde julho os motociclistas são obrigados por lei a usar o equipamento. Pela nova regra, empresas de motofrete devem fornecer o colete aos funcionários, e o descumprimento leva a multa de R\$ 500 para a empresa e o motociclista. A lei foi contestada pelo Sindicato dos Motociclistas Profissionais do DF e vetada pelo governador do DF, mas a Câmara Legislativa derrubou o veto. Segundo o sindicato, além do alto custo do equipamento, a lei fere a Constituição, já que legislar sobre trânsito é de competência privativa da União.

Uma das maiores críticas a essa

proposta é o alto custo do equipamento: o mais barato sai por cerca de R\$ 500 e os modelos mais completos podem chegar a R\$ 2.800, quase o preço de uma motocicleta básica. A substituição do cartucho de gás carbônico, que deve ser feita a cada vez que o acessório infla, custa R\$ 73. O PLS 96/07 está na CCJ, onde o senador Eduardo Lopes é o relator.

*O equipamento é usado pelo piloto como uma jaqueta e tem uma bolsa inflável e um cabo preso à moto. Quando o motociclista é lançado ao ar, o cabo se solta, acionando um cartucho de gás, que infla a bolsa de segurança.*

Para resolver o problema do alto custo dos equipamentos de segurança, inclusive dos que são alvo de propostas, os deputados analisam o PL 2.216/11, que dá isenção fiscal à produção de capacetes e de vestuário de proteção para motociclistas.

## Placa visível

Em outra vertente, há projetos — todos tramitando ainda na CCJ — que visam aumentar a segurança pelo viés da fiscalização. O PLS 36/12, por exemplo, do ex-senador Lauro Antonio, exige que a placa da moto esteja impressa tanto

## Equipamentos de proteção individual ajudam, mas são caros

Vários projetos sobre a obrigatoriedade deles tramitam no Senado. Vestimenta pode reduzir bastante as sequelas dos acidentes, mas os motociclistas resistem em razão do preço alto



Marcelo Crivella quer que toda motocicleta tenha limitador de velocidade, fixado em 110km/h, teto permitido pelo Código de Trânsito

novembro de 2012



Motociclista com o colete airbag inflado, após uma queda: sindicatos alegam que custo do equipamento é muito elevado, mas projeto prevê isenção de impostos

www.senado.leg.br/emdiscussao



Participantes do Círio de Nazaré, em Belém: exemplo gritante do descumprimento das regras de trânsito e de proteção ao motociclista

exigidos capacete e vestuário adequado (sem definição específica), pelo CTB e pelas resoluções 20/98 e 203/06 do Contran. O capacete precisa ter o selo de certificação do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) e faixas refletoras nas laterais e atrás.

A norma vale para todos os motociclistas, profissionais ou não. A Resolução 203/06 proíbe, ainda, a colocação de películas na viseira e determina que elas sejam transparentes (padrão cristal) quando usadas à noite. No caso dos capacetes sem viseira, fica obrigatório o uso de óculos de proteção, que não podem ser substituídos por óculos comuns.

Dirceu Rodrigues Alves Júnior, da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), criticou o Contran pelas poucas exigências de segurança. “Retirou a queixeira, a viseira, o que desprotege a face, local de maior impacto num acidente. E permite que o indivíduo ande de calção, de chinelo, sem chinelo, sem proteção”, critica Dirceu.

#### Contrários

Embora os autores dos projetos apostem nessas mudanças para melhorar a segurança no trânsito para os motociclistas, José Eduardo Gonçalves, representante dos fabricantes de motos, discorda. Para ele, algumas das propostas que tramitam no Senado teriam o efeito de estigmatizar o motociclista. “Medidas como placa no capacete, placa no colete, proibição de garupa não funcionam, apenas criam hostilidade”, argumenta.

O diretor, no entanto, defende os projetos sobre o uso de equipamentos de segurança pelo motociclista: “Não apenas o capacete, mas os demais equipamentos deveriam ter a obrigatoriedade, além de a vestimenta apresentar o uso de faixas refletoras ou até mesmo ser obrigatório o uso de coletes refletoras”, defende.

no capacete do piloto quanto no do passageiro. O projeto tem o senador Vital do Rêgo (PMDB-PB) como relator.

“Trata-se de uma medida simples, de execução fácil e não onerosa, mas que pode trazer inúmeros benefícios para a sociedade, tanto sob a forma de maior segurança para os cidadãos, como do ponto de vista do trânsito, uma

vez que facilitaria a atuação dos agentes de fiscalização”, argumenta Lauro Antonio. Outro benefício, defende, seria uma maior visibilidade dos motociclistas pelos motoristas ao redor, que poderiam agir preventivamente para evitar acidentes.

Já o PLS 42/12, do senador Cyro Miranda, além dos capacetes, prevê a exigência da placa na dianteira. Hoje as motos são obrigadas a exibir a placa apenas na parte traseira.

O ex-senador Wilson Matos, em seu PLS 192/07, obriga tanto a exibição do número da placa no capacete quanto o uso de vestuário de proteção, a ser definido pelo Contran.

#### Só o básico

Atualmente, a Resolução 14/98 do Contran estabelece como obrigatórios para motos apenas retrovisores nos lados esquerdo e direito, farol dianteiro branco ou amarelo, lanterna e lanterna de freio traseiras vermelhas, iluminação na placa traseira, luzes de seta dianteira e traseira, velocímetro, buzina, pneus e abafador de ruído.

Já para o motociclista, são



Senador Cyro Miranda defende, além do número da licença no capacete do condutor e do carona, também a inclusão de placa dianteira nas motocicletas

# Senado analisa novas regras para frete e táxi

Mesmo com a recente aprovação da lei sobre serviços de motofrete e mototáxi (12.009/09), senadores seguem tentando melhorar as normas de segurança da locomoção no trânsito previstas na legislação (veja detalhes no quadro abaixo).

O PLS 82/11, de Marcelo Crivella, por exemplo, quer proibir que condutores que tenham cometido infração grave ou gravíssima ou sejam reincidentes em infrações médias durante os doze últimos meses exerçam a profissão. Crivella sugere ainda proibir o transporte de qualquer mercadoria presa ao corpo do motociclista.

Outros acréscimos à lei propostos pelo senador são a proibição de que motofretistas atuem também como mototaxistas (e vice-versa) e uma série de regras para o transporte de passageiros, entre elas a exigência de autorização pelo Detran, a proibição do uso de moto com mais de 200 cilindradas e o uso obrigatório de proteção descartável para o capacete do passageiro, de pneus adequados para pista molhada e de proteção contra queimaduras no escapamento.

#### Outras exigências

O PLS 82/11 também proíbe o mototaxista de dar a partida antes que o passageiro coloque o capacete e esteja devidamente sentado, de ultrapassar a velocidade de 60 quilômetros por hora, independentemente da velocidade máxima prevista para a via, e de trafegar entre as faixas de trânsito, mesmo nos congestionamentos.

Já o PLS 547/07, do ex-senador Jonas Pinheiro, exige a identificação do mototáxi e dispositivos de apoio para o passageiro, na lateral e na traseira da moto. Ambas as propostas aguardam decisão na Comissão de Constituição e Justiça.



Mototaxista e sua passageira em Outeiro, no interior do Pará: propostas em discussão no Senado criam novas exigências para que atividade seja exercida com maior segurança

## Veja o que diz a Lei 12.009/09

Para ser motofretista/mototaxista é preciso:

- Ter 21 anos;
- Estar habilitado há dois anos na categoria A;
- Ser aprovado em curso específico;
- Vestir colete de segurança com refletoras.

Para ser motoboy (a lei distingue o motofretista do motoboy, profissional dedicado a atividades de vigilância e segurança):

- Cumprir as exigências anteriores;
- Apresentar carteira de identidade, título de eleitor, CPF, atestado de residência e certidões criminais negativas;
- Identificar a motocicleta usada em serviço.

Para ser motofretista, é preciso ter autorização do Detran, que exige:

- Registro da moto na categoria de

aluguel;

- Protetor de motor mata-cachorro;
- Aparador de linha antena cortador-pipas;
- Inspeção semestral dos equipamentos obrigatórios;
- Baú para transporte de cargas adequadas às normas do Contran.

É proibido transportar combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e galões, com exceção de gás de cozinha e de água mineral, desde que em side-car adequado às normas do Contran.

#### Responsabilidades

- A pessoa física ou jurídica que empregar ou tiver contrato de prestação de serviço com motofretista é responsável solidária pelos danos cíveis resultantes do descumprimento das normas.

# Municípios demoram a regulamentar atividades

Cabe aos municípios estabelecer regras para as atividades de motofrete, mototáxi e motoboy, como pontos e preço, por serem serviços públicos de interesse local, diferentemente das regras de trânsito, normatizadas por órgãos federais (Contran e Denatran).

Para Maria Cristina Hoffmann, coordenadora-geral de Qualificação do Fator Humano no Trânsito do Denatran, o município tem obrigação de regulamentar e implementar o mototáxi e o motofrete. Do contrário, "é como se a prefeitura fechasse os olhos para essa classe. Com a regulamentação, haverá maior exigência em relação à profissão, à formação, à qualificação", afirma.

Sérgio Luiz Perotto, consultor da Confederação Nacional de Municípios (CNM), diz que não há desinteresse. "Mesmo diante da ausência de legislação federal sobre o tema, muitos municípios estão interessados em permitir e regular os serviços de mototáxi e motoboy ao aprovar leis municipais sobre a questão", defende Perotto, citando pesquisa de 2010 feita em 98% dos municípios brasileiros.

## Minoria das cidades

O levantamento da CNM revelou que 642 municípios (12,5% dos pesquisados) já regulamentaram a atividade de mototaxista. "Entre os que não possuem leis específicas, mais da metade (2.552) não tem interesse em regulamentar", informou o representante da CNM.

As regiões Norte e Centro-Oeste são as que mais regulamentam o assunto. Das cidades nortistas, 27,6% têm lei municipal sobre mototáxi. Em seguida, vem o Centro-Oeste. Os estados do Sul e do Sudeste estão atrás (*confira os dados completos no infográfico ao lado*). Vinte dos 22 municípios do Acre possuem lei para o mototaxista. O estado também

é o primeiro em municípios com regras para motofrete. O último colocado, para os dois serviços, é o Espírito Santo. Em São Paulo, dos 605 municípios pesquisados, apenas 62 têm mototáxi regulamentado e 68 normatizaram o motofrete.

A atividade de motoboy ainda é menos regulamentada do que a de mototaxista, segundo a pesquisa da CNM. Apenas 488 cidades têm lei sobre o assunto — 9% do total pesquisado. O interesse em regulamentar também é menor: 37% manifestaram interesse (1.707 municípios). Acre e Mato Grosso do Sul são os estados que têm maior proporção de municípios com essa atividade regulamentada.

## Preconceito

"O quadro deve ser mais positivo em 2012. Vamos trabalhar para regulamentar a profissão em todos os municípios onde isso for importante, em parceria com os

sindicatos dos empregados e os patronais", promete o consultor da confederação.

Segundo Perotto, muitos prefeitos têm receio de regularizar os serviços sobre motos por compartilharem a ideia de que se trata de atividade perigosa. "Conheci o secretário de Transportes de Maceió. Ele me disse que existem sete mil mototaxistas clandestinos em Maceió. Eu disse: Então, está na hora de você fazer como fizeram Goiânia e outras capitais, que tiraram da clandestinidade, regulamentando os bons profissionais, dando suporte e fiscalizando".

Segundo o consultor da CNM, isso deve ser esclarecido porque os prefeitos ouvem de muitos cidadãos que se trata de algo perigoso. "Eu disse a ele que não, que deve regulamentar. Citamos o caso de Goiânia, onde está tudo funcionando direitinho após a regulamentação. Tiraram os maus, e ficaram os bons profissionais", conclui Perotto.

## Profissionais estão ilegais na maior parte do país

*Pesquisa da Confederação Nacional dos Municípios mostra que as leis para serviços de mototáxi e motofrete demoram a chegar, em especial no Sudeste e Sul*

Região	Número de municípios	Municípios que regulamentaram	
		Mototaxista	Motoboy
Norte	450	27,6%	17,1%
Nordeste	1.794	13,3%	8,6%
Centro-Oeste	467	25,6%	17,8%
Sudeste	1.668	8,4%	7,7%
Sul	1.188	6,5%	4,9%

## Estados cujas capitais regulamentaram:

	AC	AM	AP	CE	GO	MS	PI	PR	RJ	SE	TO
Mototáxi	X	X	X	X	X	X	X		X		X
Motoboy	X	X	X		X	X		X	X	X	X

*Fonte: apresentação de Sérgio Perotto, consultor da Confederação Nacional de Municípios, feita à Comissão de Assuntos Sociais do Senado durante seminário realizado em 13 de setembro de 2009*

# Ruas ou armadilhas?

A melhor condição das vias públicas e a criação de faixas exclusivas para motociclistas são outras reivindicações da categoria. Para José Eduardo Gonçalves, representante da Abraciclo, o planejamento viário precisa levar em conta o segmento de duas rodas, que cresce exponencialmente. “Atualmente, o planejamento é voltado para veículos de quatro ou mais rodas”, afirma. Gisele Flores, do Instituto Sobremotos, avalia que as motos ainda são vistas como problema, quando representam uma das soluções para a mobilidade urbana.

Ela sugere medidas de planejamento viário para reduzir os acidentes e aumentar a segurança dos motociclistas, como melhorar o transporte público — “caro, ruim, lento e ineficiente” — e restringir os carros nos grandes centros urbanos por meio de rodízio, pedágio urbano, horários de cir-

culação e aumento do preço de estacionamentos.

Além da falta de planejamento que leve em conta as motocicletas, a má conservação das vias prejudica motoristas e veículos, mas para os motociclistas pode ser mortal. A Abraciclo acusa as concessionárias de serviços públicos de descumprir regras e responsabilidades de conservação e reparo das ruas.

A entidade sugere medidas como a criação de políticas para o reparo de buracos; a proibição do uso de placas metálicas para o fechamento provisório de buracos; e a sinalização de solo com tinta antiderrapante.

## Guard-rails

Maria Cristina Hoffmann, do Denatran, informa que a regulamentação da sinalização viária e programas de adequação das vias vão favorecer a proteção dos motociclistas, mas é preciso fortalecer os órgãos

normativos (Contran e Denatran) para que as suas medidas sejam mais respeitadas.

De acordo com o representante da Abraciclo, outro grande problema das vias brasileiras são os *guard-rails*. Segundo Gonçalves, essas barreiras de segurança provocam mais de 15% das mortes em acidentes de motos, ao invés de preveni-las.

A sugestão é a adequação dos *guard-rails*, como acontece na Europa. Para isso, garantem, basta tornar obrigatório o cumprimento da norma NBR-6971/99 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Também em março passado, a Câmara dos Deputados aprovou e enviou à Casa Civil da Presidência da República um pedido para que sejam instalados “*guard-rails* modernos nas estradas federais, priorizando suas interfaces urbanas”.

Segundo a Abraciclo, os *guard-rails* brasileiros provocam mais de 15% das mortes em acidentes de motos



JULIEN PEREIRA

# Controversas, motofaixas custam caro

Uma das alternativas de planejamento viário para aumentar a segurança no trânsito, principalmente para motociclistas, é a destinação exclusiva de uma faixa da via aos veículos de duas rodas, à semelhança do que tem sido feito em relação aos ônibus.

Debatida no seminário promovido pela CAS, a solução foi defendida pelo presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São

Paulo (Sindimoto-SP), Gilberto Almeida dos Santos. “Peço que o governo federal invista mais em motofaixas em São Paulo. A cidade tem 138 mil ruas e há apenas seis quilômetros de corredores exclusivos para moto. A gente nota muita resistência para construir esses corredores, alternativa que evitaria acidentes”.

No Senado, o Projeto de Lei (PLS) 346/12, do senador Jorge Viana (PT-AC), apresentado

durante o seminário, em 13 de setembro, obriga os órgãos municipais de trânsito a reservar faixa exclusiva em vias de grande circulação, determina limite de velocidade para motos de 60 quilômetros por hora e torna infração grave o tráfego de motocicletas fora das vias exclusivas onde elas existirem.

Para Viana, é preciso resgatar o sentido maior das leis de trânsito: “Nessa absurda lei do mais forte das cidades brasileiras, o Estado tem que agir. Quem menos pode e mais corre risco numa cidade é quem anda a pé, depois bicicleta, motocicleta, numa sequência até chegar à carreta. E a lei é invertida. Não é quem pode menos que é mais acolhido” (*leia mais na pág. 11*).

Também o PLS 45/08, proposto pelo ex-senador Marconi Perillo (PSDB-GO), prevê a criação das motofaixas e inclui o tráfego fora delas entre as infrações gravíssimas.

## Reavaliação

Os resultados da implantação das motofaixas na cidade de São Paulo podem, no entanto, obrigar a uma reavaliação desse tipo de solução. Segundo a prefeitura, a experiência não produziu os resultados esperados e pode ser descartada. Falando aos vereadores da cidade em novembro do ano passado, o secretário municipal de Transportes, Marcelo Cardinale Branco, informou que o número de acidentes envolvendo motos não caiu como o esperado. Ao contrário, os números em São Paulo, à semelhança do restante do país, não param de subir.

Ainda assim, representantes de vários setores e especialistas questionam essa percepção. Para eles, como não há estatísticas do número de acidentes ocorridos exclusivamente nas motofaixas ou dados que apontem suas causas — se

provocados ou não por motos —, não há condições de concluir em definitivo que as áreas exclusivas para motos não funcionaram.

E mais: os que defendem que a melhor saída é estimular a boa convivência entre todos no trânsito (pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas etc.), em vez de segregar alguns, entendem que a medida é cara e que, de forma geral, falta espaço para todo tipo de veículo — e para os pedestres — nas ruas das grandes cidades brasileiras.

## Corredores

Na falta de faixa exclusiva, questiona-se: as motos podem trafegar entre as faixas? O artigo 56 do projeto do Código de Trânsito Brasileiro aprovado pelo Congresso proibia o tráfego no chamado corredor. Vetado pela Presidência da República, o artigo ainda é alvo de debates. Muitos especialistas atribuem ao tráfego no corredor grande parte dos acidentes envolvendo motos e pedem a proibição, que consta, inclusive, do PLS 45/08, do ex-senador Marconi Perillo.

Para João Pedro Corrêa, consultor do Prêmio Volvo de Segurança no Trânsito, é preciso proibir para reduzir os acidentes. Já Felipe Carmona, advogado especialista em trânsito, discorda. “A motocicleta, sem a possibilidade de mobilidade, não é motocicleta. E mais: se nós já

vemos acidentes, com as motos utilizando o espaço dos carros, vai haver mais vítimas do que há hoje”.

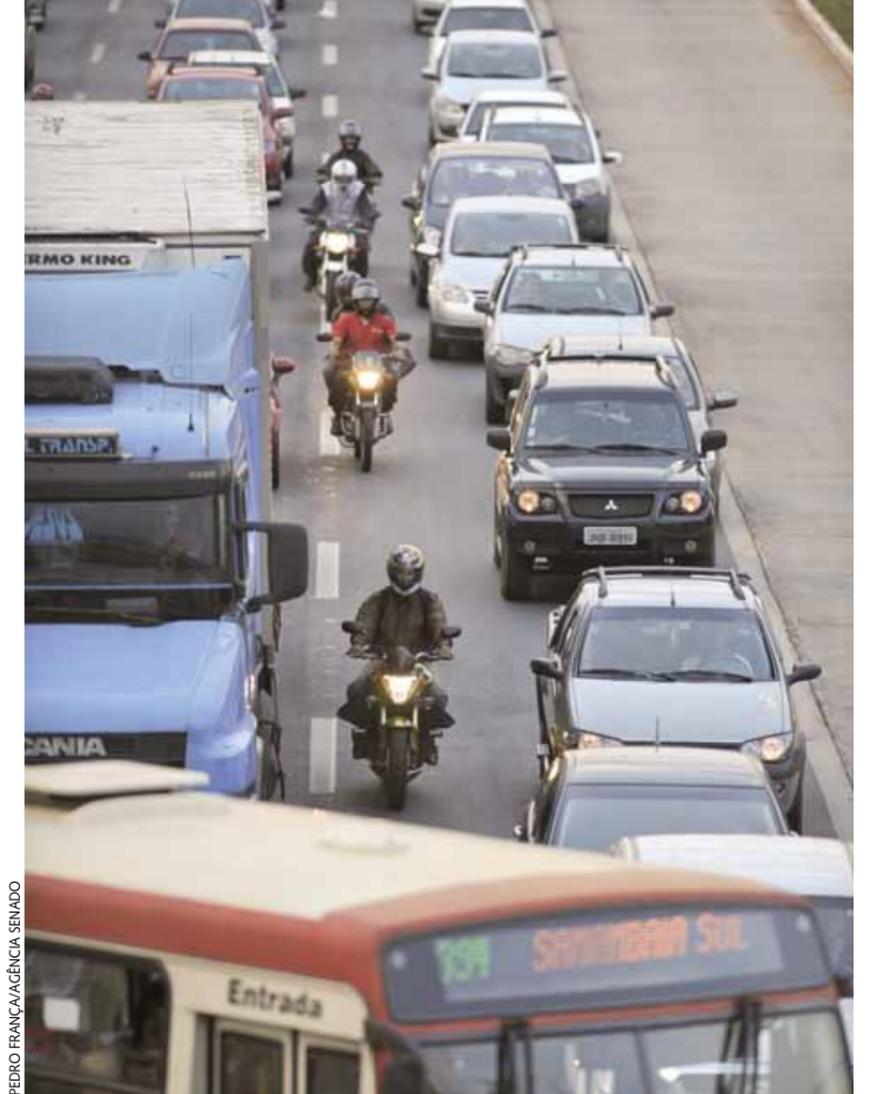
Para o sociólogo e especialista em trânsito Eduardo Biavati, o veto ao artigo 56 acabou por constituir uma permissão de fato para o uso do corredor pelas motos, em franca oposição ao CTB, cuja maior premissa, alerta o sociólogo, é a isonomia entre os veículos automotores, alinhando-os em fila, estabelecendo regras para ultrapassagens e distâncias seguras entre eles.

“Os motociclistas tornaram o corredor disponível para si às custas da segurança de todos os demais usuários. O corredor é o rou-

**Para Eduardo Biavati, o corredor é o roubo da segurança coletiva para usufruto exclusivo do motociclista**

bo da segurança coletiva para usufruto exclusivo dos motociclistas. Esse argumento da agilidade da moto é uma farsa que esconde a defesa do privilégio de se colocar à margem das regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro”, acusa Biavati.

O corredor ainda explica, diz o especialista, o grande número de pedestres atropelados por motos nas grandes cidades. “A prática do corredor, o avanço do sinal vermelho, a conversão proibida e a contramão são as causas principais (74%) das mortes de motociclistas [em São Paulo]. Essas condutas levam ao extremo a invisibilidade da motocicleta no trânsito urbano”, alerta Biavati, em seu estudo *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas*, de 2009.



Motofaixa em São Paulo: defendida por muitos, eficácia da alternativa ainda está envolta em polêmica



Projeto de Jorge Viana obriga cidades a reservar faixa exclusiva para motos em vias de grande circulação



Depósito da Polícia Rodoviária, em Brasília: fiscalização ineficiente foi apontada como grande vilã

## Fiscalização resolveria a maioria dos problemas

No seminário realizado pela Comissão de Assuntos Econômicos do Senado, nenhum assunto recebeu mais críticas que a deficiente fiscalização do trânsito, acusada de ser a maior causa dos acidentes e mortes.

De responsabilidade de estados e municípios, as ações de fiscalização estão longe de promover a paz, apontam os especialistas, entre eles o consultor do Senado Túlio Leal, para quem só uma ação ri-

gorosa e eficiente desataria esse nó.

José Eduardo Gonçalves, diretor-executivo da Abraciclo, entende que a fiscalização precisa ser ampliada e se tornar mais rigorosa, obrigando, por exemplo, o porte dos equipamentos de proteção, como coletes e capacetes, e a vistoria técnica nos veículos. "Se conseguíssemos implantar as abordagens policiais no período do dia e não apenas à noite, certamente teríamos um resultado melhor na autuação desses condutores", propõe Gonçalves.

Gisele Flores, do Instituto Sobremotos, ressalta o que parece óbvio: "Não adianta legislar sem fiscalizar. É necessário, sim, aprimorar a legislação, mas também fazer com que seja cumprida. Já existem bons instrumentos legais que podem minimizar a atual situação, se forem cumpridos".

O sociólogo e especialista em segurança no trânsito Eduardo Biavati concorda. "No interior do Brasil, nada, nenhum poder público impede que se pilote motocicleta sem habilitação, sem capacete e até sem placa e registro na frota. Esse não é mais do

que o sinal dos limites estreitos da regulação e presença do Estado no campo da segurança viária. E essa ausência está diretamente relacionada com o mapa da distribuição da morte no trânsito no Brasil" (*leia mais no box na pág. 73*).

Várias medidas para aumentar a fiscalização foram sugeridas, entre elas a inspeção veicular obrigatória para motos em todas as capitais, maior rigor na aplicação da Lei Seca e efetiva fiscalização do uso do capacete, dos centros de formação e das motoescolas.

Para o advogado Felipe Carmona, a Lei 12.009/09, ao estabelecer responsabilidade solidária entre o contratante e o motofretista, deveria contribuir para diminuir acidentes, mas isso não vem acontecendo. "O tomador de serviço é responsável solidário pelo acidente que o motociclista provoca. Nessa situação, é importantíssimo que quem contrata o serviço faça a adequada fiscalização", argumenta Carmona.

### Apreensão

Segundo a Abraciclo, a falta

de manutenção é comum e seria necessário tornar obrigatória a inspeção de pelo menos 30% da frota de motocicletas para retirar de circulação aquelas que não têm condição de trafegar. Essa proposta está sendo avaliada pelo Contran.

Além da reclamação da falta de pessoal, comum a todos os Detrans brasileiros, outra dificuldade para fazer apreensões é que os pátios do órgão estão superlotados em todo o país, informa José Eduardo Gonçalves. Para liberar os pátios para novas apreensões, Gonçalves sugere que o Artigo 328 do Código de Trânsito Brasileiro e a Resolução Contran 331/09 sejam usados com maior eficiência, para que se leiloem rapidamente os veículos apreendidos há mais de 90 dias.

Outras duas medidas poderiam colaborar para a solução do problema, segundo Gonçalves: desvincular os pátios de trânsito dos pátios do Poder Judiciário e ampliar convênios com seguradoras e outras entidades para não só desocupar os pátios, mas também cuidar dos veículos apreendidos de forma a manter seu

valor de mercado.

### Álcool

Dirceu Rodrigues Alves Junior, da Abramet, afirma que a Lei Seca não alcança o motociclista, principalmente no Norte e no Nordeste.

Quanto ao abuso de álcool e drogas (*veja dados sobre essa e outras causas dos acidentes a partir da pág. 32*), o diretor-executivo da Abraciclo propôs o uso do bafômetro também nas abordagens policiais diurnas e a modificação do Código de Trânsito para obrigar os motociclistas abordados a fazer o exame de alcoolemia. A entidade que representa os fabricantes de motocicletas defende ainda a implantação de uma delegacia itinerante para caracterizar flagrantes de alcoolemia.

### Estatísticas

Além do fortalecimento da fiscalização, os participantes do

seminário dizem que sentem falta de estatísticas corretas e aprofundadas sobre os acidentes, imprescindíveis para a compreensão e a solução do problema, segundo José Eduardo Gonçalves. "Precisamos apurar as reais causas dos acidentes de trânsito para acabar com o 'achismo'. Precisamos descobrir causas científicas, comprovadas, dos acidentes", disse o diretor da Abraciclo.



Para especialistas, Lei Seca, que obriga o teste do bafômetro, raramente é de fato aplicada ao motociclista

## Uso do capacete ainda encontra resistências

O uso obrigatório do capacete é lei desde a edição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1997. Ainda assim, sem qualquer fiscalização, essa não é a realidade para muitos motociclistas no Brasil. Tanto que o Ministério Público do Amazonas precisou firmar, em setembro, um termo de ajustamento de conduta (TAC) com a Prefeitura de Benjamin Constant e associações de mototaxistas para a utilização de capacete, tanto pelo profissional quanto pelos seus passageiros.

Antes disso, o promotor de Justiça Luiz Alberto Dantas de Vasconcelos havia iniciado uma investigação sobre os constantes acidentes envolvendo motocicletas no município, com elevado número de mortes em

decorrência da não utilização do capacete.

Pelo TAC firmado em Benjamin Constant, foi dado prazo de 15 dias para que os profissionais de mototaxi da cidade passem a usar capacete, dentro dos moldes da legislação em vigor. A prefeitura assumiu o compromisso de fiscalizar e exigir o cumprimento do acordo. Caso descumpra o TAC, estará sujeita a pagamento da multa diária de R\$ 1 mil.

Estudo sobre segurança no trânsito divulgado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2009 mostra que usar capacete corretamente reduz em até 40% o risco de morte e em até 70% as chances de sofrer ferimentos



Flagrante de desrespeito às leis em Uruará (PA): nas cidades do interior a situação é pior

graves na cabeça. Quando as leis sobre uso do capacete são efetivamente aplicadas, mais de 90% dos motociclistas passam a usá-lo, ressaltam as estatísticas da OMS. Mas é importante, como alerta a entidade da ONU, garantir a qualidade e seguir as especificações técnicas do equipamento.



Gisele Flores, do Instituto Sobremotos, resume a questão: "Não adianta legislar sem fiscalizar"

# Estados começam a subsidiar a CNH

Se o atual processo de habilitação parece ser insuficiente para garantir que pilotos e motoristas sejam suficientemente treinados para a realidade das ruas do país, que dizer daqueles que pilotam sem licença? Segundo a Abraciclo, é muito grande o número de não habilitados conduzindo motocicletas, especialmente nas cidades do interior, em razão do custo impeditivo da obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

José Vicente Barbosa, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Petrolina (PE), também alertou para a situação de ilegalidade em que vivem os profissionais da moto. “Temos cidades onde a maioria dos mototaxistas não tem

habilitação por questão da condição financeira. Cerca de 80% dos companheiros em um evento de que participei não se adequavam à lei. Em certos municípios de Pernambuco, a categoria não se adequou à lei por entender que a lei prejudica a categoria. É mais fácil comprar uma moto que tirar uma habilitação em Pernambuco”, informou.

Valter Ferreira da Silva, presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul, também pede a ajuda do Estado. “A carteira é muito cara pelo que se ensina ou barata pelo que deveria ensinar. A CNH deve ser barata ou subsidiada pelo governo. Poderiam ser usados recursos contingenciados para fazer com que o motociclista tenha

realmente um treinamento.”

Para resolver o problema, a entidade propõe estimular a habilitação por meio de descontos ou gratuidade para candidatos sem recursos financeiros. “Ele tem dificuldades não só para a compra da moto, como para fazer o licenciamento, o seguro obrigatório. Claro que não tem condições de pagar por treinamento se já tem dificuldade na aquisição. Então, esse trabalho de capacitação cabe ao Estado, talvez não isoladamente, mas com parcerias, com apoio da sociedade”, defende José Eduardo Gonçalves, representante da Abraciclo.

## Paraíba

Pela lei, somente os estados e o DF podem conceder isenções.

**Na Paraíba, Programa Habilitação Social abriu 3 mil vagas para 2012, sendo 50% para inscritos no Bolsa Família**



OSÉ LINS

Alguns deles já vêm fazendo isso. Na Paraíba, o programa Habilitação Social ofereceu três mil vagas para 2012, sendo 50% para inscritos no Bolsa Família; 20% para alunos matriculados nos programas Pró-Jovem e Brasil Alfabetizado; 15% para pessoas com renda familiar igual ou menor que 1,5 salário mínimo que comprovem estar desempregadas há mais de um ano ou nunca ter tido um emprego com carteira assinada; 10% para ex-presidiários; e 5% para beneficiários do Programa de Aquisição de Alimentos e de outros programas sociais.

A licença é totalmente gratuita e contempla a primeira CNH nas categorias A ou B (80% das vagas); a adição das categorias A ou B e a mudança para as categorias C, D ou E (20% das vagas). Mais de 100 mil pessoas se inscreveram e o estado acaba de divulgar a lista dos selecionados para 2012.

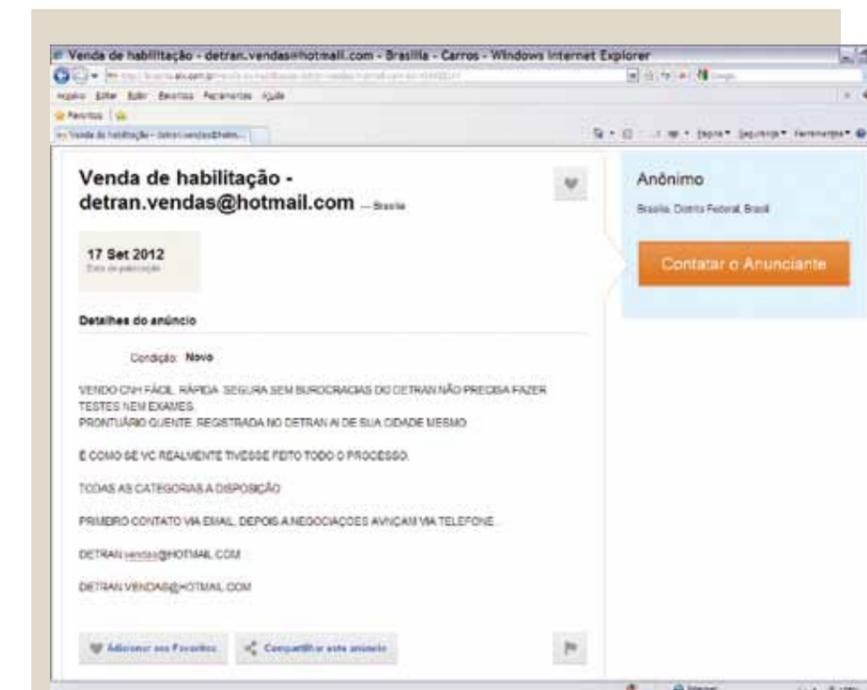
## Pernambuco

Em Pernambuco, o Programa Popular de Formação, Qualificação e Habilitação Profissional de Condutores de Veículos Automotores oferece 15 mil vagas por ano para pessoas de baixo poder aquisitivo obterem a primeira CNH nas categorias A ou B (20% das vagas), adicionarem as categorias A ou B (20%), ou mudarem para as categorias C, D ou E (60%).

Do total de vagas, 25% são destinadas a trabalhadores com renda familiar igual ou inferior a três salários mínimos que estejam desempregados há mais de um ano; 20% para beneficiários do Bolsa Família; 20% para os trabalhadores com até dois salários mínimos; 15% para alunos que estejam cursando o ensino

fundamental ou médio da rede pública ou os tenham concluído há no máximo um ano; 10% para trabalhadores com renda familiar mensal igual ou inferior a três salários mínimos e que comprovem nunca ter tido emprego formal

— desde que tenham carteira de trabalho emitida com um ano de antecedência assinada —; 5% para ex-presidiários; e 5% para beneficiários do Programa Chapéu de Palha, da zona canavieira e de fruticultura irrigada.



**Prática criminosa pela internet: esquemas ilegais de venda de carteira de habilitação têm surgido em vários estados**

## Venda de carteiras até pela internet

Como se não bastassem todas as falhas e deficiências do sistema para se aprender a dirigir corretamente uma motocicleta, existe ainda mais um problema a ser enfrentado: um mercado negro virtual de venda de Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Foi o que revelou, no seminário realizado pelo Senado, o diretor-executivo da Abraciclo, José Eduardo Gonçalves.

São oferecidas carteiras para dirigir tanto carro como moto. Em 2010, as polícias Civil e Rodoviária Federal desmantelaram na Paraíba uma quadrilha, formada por funcionários de autoescolas e servidores do Detran, que já havia vendido, para todo o Brasil, mais de 5 mil habilitações, até mesmo para analfabetos.

Em Minas Gerais, a Polícia Civil investiga denúncia feita este ano de existência de esquema

semelhante em Uberlândia.

Gonçalves revela ainda que, além da venda criminosa, existem sites de compra coletiva na internet que anunciam descontos para se obter a certificação. “São ofertas que facilitam muito para que os condutores de veículos (motocicletas, inclusive) obtenham a certificação para poder conduzir. Isso deve ser proibido, o que pode ser feito por meio da lei atual”, avalia.

Para ele, é preciso estimular a habilitação por meio de descontos ou gratuidade, mas somente para candidatos sem recursos, a exemplo do que acontece com a “habilitação popular”, em prática em Pernambuco e na Paraíba, por exemplo. Ele lembra que a maior parte dos compradores de moto estão nas classes C e D, sendo que 48% deles ganham até seis salários mínimos.

# Falta educação para o trânsito

No trânsito, mais do que vias impecáveis, equipamentos de segurança ou fiscalização, é preciso ter educação. Os participantes dos debates no Senado entendem que as campanhas atuais são insuficientes e que é preciso mudar a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), para incluir no currículo dos ensinos fundamental, médio e até superior as regras de boa conduta e convívio nas vias públicas, garantindo a continuidade do projeto de educação para o trânsito.

Quem defende a proposta entende que essa é uma maneira de a educação para o trânsito ser tratada de uma forma global, para que o cidadão entenda a necessidade de respeitar o espaço do próximo e as normas gerais de convivência social.

“Educação de trânsito não é

distribuir panfletos na sinalização, não é fazer algumas campanhas extemporâneas. Educação de trânsito é mudar os valores das pessoas, porque não se educa só para o trânsito. A pessoa desajustada no clube social, na fila do banco, não será educada para o trânsito”, argumenta Sérgio Luiz Perotto, consultor da Confederação Nacional de Municípios (CNM).

Maria Cristina Hoffmann, do Denatran, afirma que o Conselho Nacional de Educação entende que a questão do trânsito seja trabalhada de forma interdisciplinar, de acordo com a realidade de cada cidade ou estado. “O Denatran desenvolveu materiais educativos que foram distribuídos gratuitamente para todas as escolas estaduais e municipais, como parte dos projetos Trânsito

Consciente, Viva o Trânsito e Transitando”, acrescentou a representante do órgão, informando que a maior parte dos recursos do DPvat tem sido sistematicamente contingenciada (leia mais nas pág. 46 e 56).

Maria Cristina esclareceu ainda que o projeto Trânsito Consciente, criado pelo Denatran, tem carga horária de 90 horas e é direcionado às escolas de ensino médio que implantem projetos de educação de trânsito. “A dificuldade é que as escolas, como têm autonomia no seu projeto político-pedagógico, muitas vezes não veem a importância de trabalhar a educação de trânsito. Fica a cargo dos centros de formação e dos Detrans desenvolver projetos educacionais que possam apoiar as escolas nessas ações”.

**Imprudência em Mato Grosso do Sul: debatedores argumentam que é preciso incluir trânsito no currículo escolar**



CLEIDSON LIMA



GERALDO MAGELA/AGÊNCIA SENADO

**Monitores do DER-DF orientam alunos de uma escola pública no circuito da Transitolândia: aposta na boa formação dos motoristas e pedestres do futuro**



GERALDO MAGELA/AGÊNCIA SENADO

## DERs e Detrans levam ensinamentos às escolas

Enquanto a inclusão da educação de trânsito no currículo das escolas é apenas uma proposta, Detrans e DERs dos estados promovem suas próprias iniciativas para preparar os futuros motoristas para o convívio nas ruas do país.

No Distrito Federal, por exemplo, os dois órgãos possuem programas de educação e treinamento para estudantes. O Detran promove o Programa Transitando nas Escolas, que leva até os colégios públicos e privados agentes do órgão, um grupo de teatro e um minicircuito que as crianças podem percorrer a pé, simulando situações de trânsito, como a faixa de pedestres.

Em uma iniciativa mais ambiciosa, o DER do Distrito Federal mantém desde 2004, no Parque Rodoviário, a 24 quilômetros do centro de Brasília, a Transitolândia, um circuito em que pequenos carros podem circular, com sinais

de trânsito, pontos de ônibus, passarelas e faixas de pedestres de verdade.

A cada dia, ônibus do órgão levam para o local crianças do 1º ao 5º ano do ensino fundamental, que também assistem a palestras e outras atividades como dramatizações e músicas sobre situações no trânsito — e ainda lancham no parque.

### Multiplicadores

“Sabemos que o público conscientizado em campanhas direcionadas a adultos é menor que entre as crianças”, afirma a gerente de campanhas educativas do DER-DF, Heliane Nava. Como resultado, ela destaca que as crianças se transformam em multiplicadores das informações que recebem e até fiscalizam os seus pais, em muitos casos a primeira geração de condutores da família.

Se sobram experiências e

referências a motoristas de carros, pedestres e até ciclistas, não há, na Transitolândia, experiências direcionadas ao comportamento dos motociclistas nas vias públicas, ainda que as motocicletas estejam invadindo as ruas brasileiras, compradas especialmente por pessoas das classes C, D e E.

A agente Nava reconhece que há dificuldade de apresentar um veículo motorizado sobre duas rodas para as crianças, já que é necessário equilíbrio e treinamento prévio, e nem assim os riscos seriam minorados.

# Saiba mais

A revista teve como base as discussões realizadas pela Comissão de Assuntos Sociais (CAS) do Senado em 29 de maio e 13 de setembro deste ano.

A íntegra dos debates e as apresentações dos especialistas ouvidos podem ser consultadas em:

- Audiência pública: <http://bit.ly/V0JPSu> e <http://bit.ly/S809v7>.
- Seminário: <http://bit.ly/RkOcVw> e <http://bit.ly/U2JOrM>.

Outras fontes de informação valiosas para a elaboração da revista:

- *Mortos e Feridos sobre Duas Rodas. Estudo sobre a acidentalidade e o motociclista em São Paulo.* Heloísa Martins e Eduardo Biavati. Março 2009. [bit.ly/TPGiAx](http://bit.ly/TPGiAx)
- Blog do Eduardo Biavati: <http://biavati.wordpress.com/>
- Apresentação de Heloísa Martins no *Congresso Internacional de Trânsito de 2012*, em Porto Alegre. <http://slidesha.re/SGthLO>
- *Global Status Report On Road Safety.* Organização Mundial da Saúde, 2009. <http://bit.ly/S1Sdf5>
- *Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011–2020.* Proposta Preliminar. Brasília, setembro de 2010. Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito. <http://bit.ly/QKFFda>
- *Mapa da Violência 2012. Os novos padrões da violência homicida no Brasil.* Caderno complementar 2: acidentes de trânsito. Julio Jacobo Waiselfisz. São Paulo, Instituto Sangari, Abril de 2012. [www.mapadaviolencia.org.br](http://www.mapadaviolencia.org.br)
- *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras.* Ipea, Denatran. Dezembro, 2006. <http://bit.ly/Tl1EJX>
- *A mobilidade urbana no Brasil. Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: Subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas.* Comunicado Ipea nº 94. 2011. <http://bit.ly/U2K1ew>
- *A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.* Comunicado Ipea nº 128. Janeiro de 2012. <http://bit.ly/TeVeaJ>
- *Manual de Regulamentação do Motofrete e Empresas Contratantes.* Sindimoto-SP. Junho 2012. <http://bit.ly/WP43Pu>
- *Guia do Motociclista.* Pilotagem Consciente. Sindimoto-RS e Detran-RS. <http://bit.ly/XvyYzf>
- Anuário Abraciclo 2012 <http://bit.ly/UaZgSz>
- *Epidemiologia dos Acidentes de Trânsito com Foco na Mortalidade de Motociclistas no Estado de Pernambuco: uma exacerbação da violência social.* Paul H. Nobre de Vasconcelos Silva. Tese de Doutorado em Saúde Pública. Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães, Fundação Oswaldo Cruz. Recife 2012. <http://bit.ly/U2K9KQ>



# Interlegis

## O Legislativo moderno e integrado

O Interlegis promove o desenvolvimento institucional do Poder Legislativo, modernizando Casas de Leis por meio de consultorias, capacitação e transferência de tecnologias especiais. Apoia também a integração dessas Casas, formando uma grande comunidade virtual que estimula a transparência, a melhoria da qualidade dos serviços e a participação cidadã no processo legislativo.

Foto: detalhe do prédio sede do Interlegis em Brasília

[www.interlegis.leg.br](http://www.interlegis.leg.br)



Interlegis



SENADO  
FEDERAL



**A informação  
existe e está  
acessível**

## **SENADO TRANSPARENTE**

Ser cada vez mais transparente. É nisso que o Senado está empenhado para que o cidadão possa ter fácil acesso a todas as informações sobre a Casa e os senadores.

Acesse o site da campanha e veja as dúvidas mais comuns sobre o Senado Federal:  
**[www.senado.leg.br/campanhas/transparencia](http://www.senado.leg.br/campanhas/transparencia)**



Acesse diretamente o site da campanha pelo QR-Code acima.