



CONDUÇÃO DE MOTOCICLETAS NO BRASIL

OUTUBRO DE 2017





Condução de Motocicletas no Brasil

Participação:

Christopher Rufino Monteiro
Daniela Gurgel
Jorge Tiago Bastos
Renato Campestrini

Diretoria:

José Aurelio Ramalho

Diagramação:

Gabriel Cestari
Vitor Sayão

Realização:

Observatório Nacional de Segurança Viária
Universidade Federal do Paraná – Departamento de Transportes
Grupo de Estudos em Transportes – GET UFPR
Alcance Engenharia Júnior

1ª Edição

Indaiatuba - São Paulo, Outubro de 2017



Palavra do OBSERVATÓRIO

Olhar atento aos dados que a mobilidade urbana apresenta em nosso país faz parte da missão do OBSERVATÓRIO Nacional de Segurança Viária desde sua criação. O estudo aqui apresentado confirma o que já era comentado nos ambientes de especialistas de trânsito: o grande número de motociclistas dirigindo sem Carteira de Habilitação. Esse trabalho contou com o apoio técnico da UFPR (Universidade Federal do Paraná). O resultado é o que o leitor verá a seguir: a maioria dos Estados do país tem mais motocicletas do que motociclistas habilitados, o que indica uma grande probabilidade de termos motociclistas não habilitados transitando pelas vias.

Na maioria dos Estados das regiões Norte e Nordeste temos seis motociclistas Habilitados para cada dez motocicletas emplacadas, ou seja 40 % dos condutores de motocicletas pilotam sem passar por um CFCs (Centro de Formação de Condutores - autoescola). Com isso, não é de se estranhar que essas regiões do país apresentem dados alarmantes e estaremcedores de motociclistas e garupas mortos ou sequelados, devido a acidentes, levando alguns hospitais de emergência a ter mais de 90% de seus leitos, ocupados por essas vítimas envolvendo motocicletas.

Somente nos Estados de São Paulo, Santa Catarina e Distrito Federal é que temos 12 Habilitações para cada motocicleta emplacada.

Não podemos fechar os olhos para a fiscalização, que nessas regiões é urgente e necessária, mas antes de mais nada, a cons-

cientização da importância da CHN (Carteira Nacional de habilitação) é ainda mais urgente. Se a falta de pavimentação, sinalização, conservação de ruas e estradas é uma preocupação a mais, estar em cima de uma motocicleta diariamente sem ter recebido os conceitos básicos dos CFCs é humanamente desrespeitoso a toda sociedade.

Quando pais, responsáveis ou autoridades admitem conviver com amigos, familiares ou colegas que dirigem ou pilotam sem estar devidamente Habilitado para tal fim, nós compactuamos com o errado, o ilegal. Mas, além disso, toda sociedade paga o alto preço que o acidente de trânsito cobra dos irresponsáveis. E a consequência dessa irresponsabilidade é de todos nós, cidadãos brasileiros que não exigimos do outro uma postura digna, correta, cidadã para com a comunidade onde está inserido.

Esperamos que, num breve tempo, não só autoridades ligadas ao assunto, mas que a exigência venha dos que estão mais próximos, dos que estão diretamente ligados ao transgressor. Precisamos ser mais rigorosos com os nossos pares e não admitir tal comportamento.

Com tudo isso, perguntarmos: de quem é a responsabilidade do cidadão em pilotar motocicletas sem habilitação?

1. Da falta de fiscalização dos órgãos públicos?
2. Da aceitação da sociedade, das famílias, dos amigos que, mesmo diante as inúmeras

tragédias causadas pelos acidentes de trânsito e dos altos custos e hospitais lotados em decorrência dos mesmos, não cobram uma atitude correta e digna de quem está mais próximo?

Para o Observatório todas alternativas acima estão corretas e devem ser atacadas com a mesma intensidade.

Boa leitura!



José Aurelio Ramalho
Diretor-presidente
OBSERVATÓRIO Nacional de
Segurança Viária



CONDUÇÃO DE MOTOCICLETAS NO BRASIL

O processo de crescimento e de certa estabilidade econômica experimentado no Brasil a partir de meados da década de 1990 favoreceu o crescimento da frota de veículos no país. A frota de automóveis quintuplicou entre 2000 e 2017 e a frota de motocicleta aumentou em mais de 13 vezes, conforme indicado no Gráfico 1.

Os benefícios associados ao crescimento econômico e o aumento da motorização (ver Gráfico 2) no país são indiscutíveis, pois manifestam melhorias na qualidade de vida da população.

GRÁFICO 1

Frota de motocicletas no Brasil - 2000 a 2017

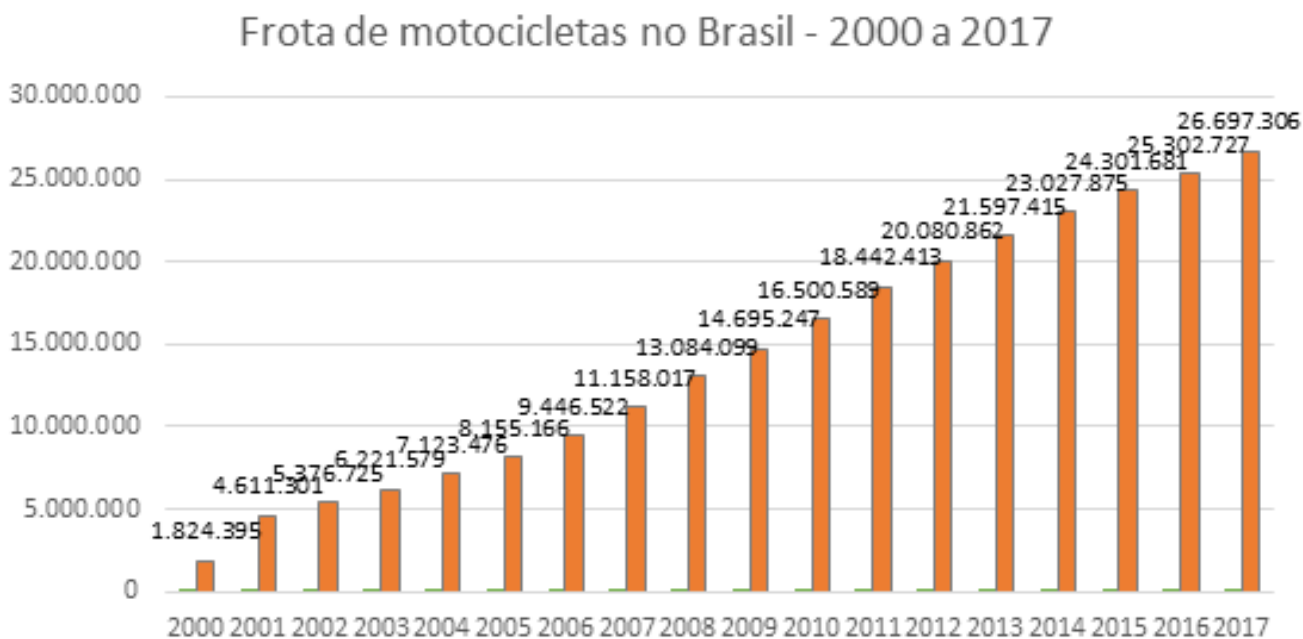
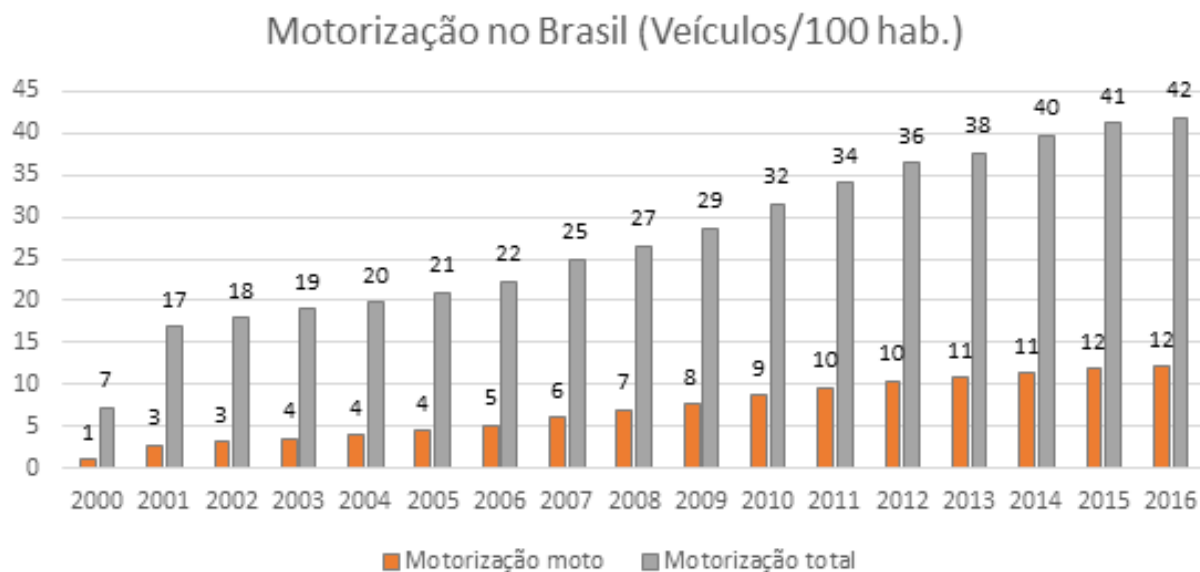


GRÁFICO 2

Evolução da motorização no Brasil

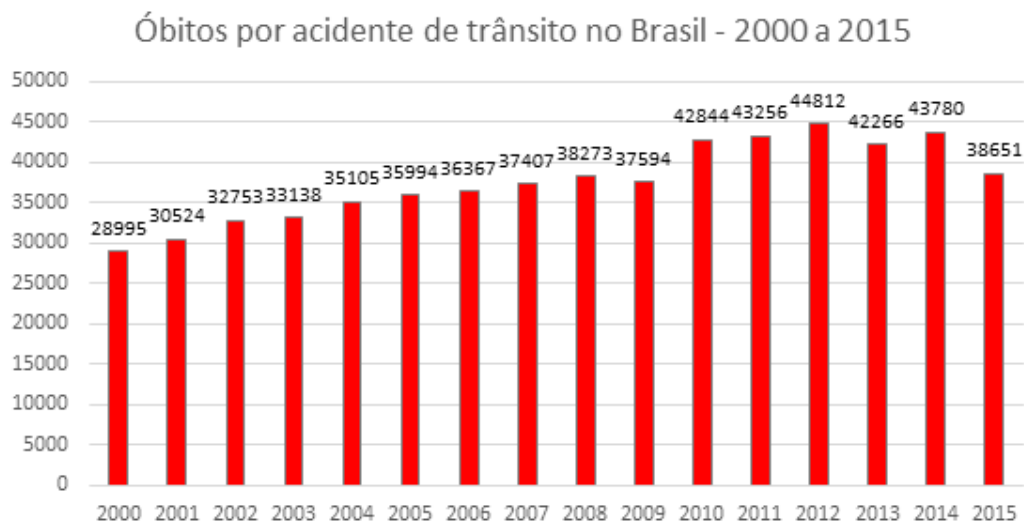


No entanto, o crescimento da motorização está associado também a alguns impactos negativos. Nesse sentido, os acidentes de trânsito podem ser tratados como um dos principais problemas decorrentes. O aumento da motorização, quando não acompanhado de medidas que qualifiquem o

condutor e de uma oferta de infraestrutura viária de qualidade, pode gerar resultados bastante negativos. No Brasil, as estatísticas oficiais mais recentes indicam que morreram no ano de 2015 no país 38.651 pessoas em razão de acidentes de trânsito (ver Gráfico 3).

GRÁFICO 3

Evolução do número de mortes no trânsito



No tocante à qualificação dos condutores – um dos fatores humanos determinantes para o risco de envolvimento em acidentes – é possível obter um panorama no país por meio da análise da quantidade de condutores habilitados, admitindo-se os procedimentos de formação do condutor como adequados para a garantia de comportamentos seguros no trânsito. Dessa forma, a relação entre o número de condutores habilitados em determinada

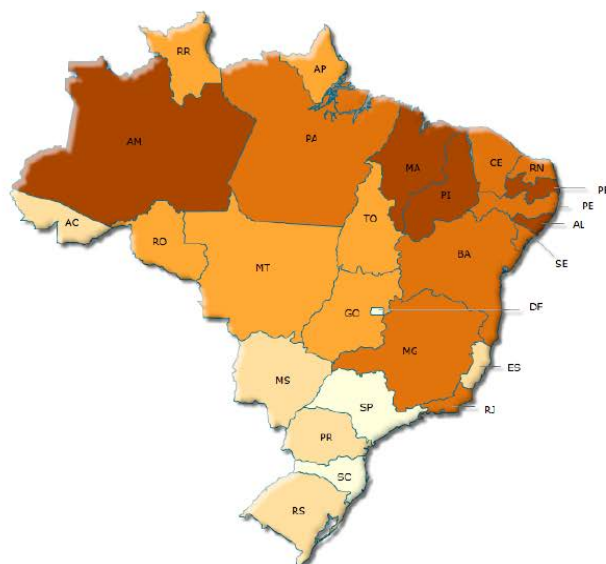
categoria e a frota correspondente seria um indicador da proporção de condutores aptos à exercerem uma direção segura. O mapa temático a seguir mostra a relação:

² Para efeitos desse estudo, foram considerados apenas como condutores habituais de motocicleta aqueles com habilitação do tipo A e AB. Os demais tipos, como por exemplo, os condutores com habilitação do tipo AE, foram considerados como usuários não habituais de motocicleta.

$$\frac{(\text{Número de condutores habilitados na categoria A e AB})^2}{(\text{Frota de motocicletas})}$$

MAPA TEMÁTICO 1

Probabilidade de condução de motocicleta sem habilitação



Fonte dos dados: DENATRAN (2017)
Elaboração: Universidade Federal do Paraná e Observatório Nacional de Segurança Viária

ÍNDICE

(n° condutores Cat A + Cat AB) ÷ Frota motocicletas

> 1.2	
1.0	1.2
0.8	1.0
0.6	0.8
< 0.6	

1.2 – Para cada 10 motocicletas, pode haver 12 motociclistas com CNH

1.0 – Para cada 10 motocicletas, pode haver 10 motociclistas com CNH

0.8 – Para cada 10 motocicletas, pode haver 08 motociclistas sem CNH

0.6 – Para cada 10 motocicletas, pode haver 04 motociclistas sem CNH

Probabilidade MUITO BAIXA de condução de moto sem habilitação
Probabilidade BAIXA de condução de moto sem habilitação
Probabilidade MODERADA de condução de moto sem habilitação
Probabilidade ALTA de condução de moto sem habilitação
Probabilidade MUITO ALTA de condução de moto sem habilitação

As relações utilizadas indicam a proporção de condutores habilitados a conduzir motocicleta em relação a frota total de motocicletas. A partir disso, considerando-se um cenário ideal, o valor esperado seria em torno de 1(uma) unidade – cada veículo associado a um condutor habilitado na respectiva categoria. Valores abaixo disso indicam que a população, em geral, possui frota maior que o número de condutores habilitados, sendo isso um indicativo de direção sem habilitação. Por outro lado, valores acima de 1(uma) unidade indicariam número de habilitados maior do que a frota de veículos, cenário este favorável a segurança viária, pois para todos os veículos haveria, em tese, pelo menos um condutor habilitado.

De acordo com o apresentado no mapa temático 1, percebe-se que a maior probabilidade de condução sem habilitação está relacionada as motocicletas. No que se refere à atual situação de condução de motocicletas no Brasil, o cenário encontra-se muito inferior ao esperado, indicando que a frota

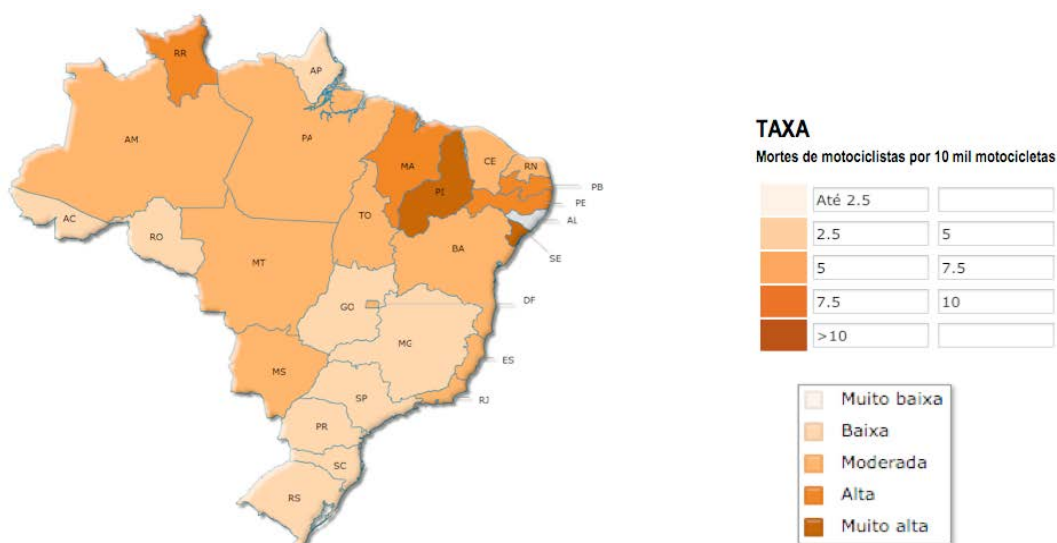
de motocicletas está muito superior se comparada à quantidade de condutores habilitados na categoria A. Tal fato seria um indicativo de que existem condutores de motocicletas não habilitados circulando pelas vias, o que representa um grande risco à segurança viária.

Observando o mapa temático 1, verifica-se que as regiões Norte e Nordeste são as que apresentam as maiores probabilidades de condução de veículos sem habilitação, sendo assim estas regiões as que precisam de maior atenção e destinação de ações de fiscalização para reverter tal quadro, que se encontra em situação crítica.

É provável que o baixo índice de condutores habilitados, associado a outros fatores de risco de acidentes (por exemplo, manutenção da frota, condições das vias etc.), resulte em elevadas taxas de mortalidade no trânsito. O mapa temático 2 mostra a seguinte taxa de mortalidade: (Número de mortes de ocupantes de motocicletas)/ Frota de motocicletas (mortes/10 mil motocicletas).

MAPA TEMÁTICO 2

Taxa de mortalidade de motociclistas por 10 mil motociclistas



Fonte dos dados: DENATRAN (2017)
Elaboração: Universidade Federal do Paraná e Observatório Nacional de Segurança Viária

Em geral, observa-se que nos locais com maior probabilidade de condução de motocicletas sem habilitação, são também observadas as piores taxas de mortalidade no trânsito, sendo os estados do Maranhão, Piauí e Sergipe os que se encontram no pior cenário, tanto no que se refere ao número de prováveis condutores de motocicletas não habilitados quanto às taxas de mortalidade no trânsito.

Tendo em vista essas informações e considerando que a segurança viária no país encontrasse seriamente comprometida em grande parte do território, em especial nas regiões Norte e Nordeste, algumas medidas de mitigação do problema podem ser desenvolvidas baseadas nessa análise. Dentre as recomendações, que abrangem diferentes aspectos do problema, merecem destaque especial:

- Aperfeiçoamento da legislação vigente – exigência de documento de habilitação para compra de motocicletas, visando inibir o aumento do número de condutores sem habilitação;

- Fiscalização de motociclistas – melhorar a forma e o sistema de fiscalização para identificar condutores não habilitados em trânsito.

- Recomendações para a fabricação de motocicletas mais seguras;

- Programas de incentivo a utilização de equipamentos e vestuários de segurança aos condutores de motocicletas;

- Melhorias no processo de formação de condutores da categoria A, visto que na atualidade não inclui condições reais de condução. Tal fato pode não preparar os condutores para o trânsito do dia-a-dia, levando estes a responderem de forma inadequada no trânsito quando em situações adversas;

- Melhoria do transporte público urbano, evitando desta forma a migração do modal ônibus – veículo mais seguro – para a motocicleta – veículo menos seguro).



Apoio Técnico



Realização



www.onsv.org.br



[/observatorionsv](https://www.youtube.com/observatorionsv)



[/onsv.org.br](https://www.facebook.com/onsv.org.br)



[/observatorionsv](https://www.linkedin.com/observatorionsv)



[_onsv](https://twitter.com/_onsv)



[_onsv](https://www.instagram.com/_onsv)