

Educação de Trânsito para Motociclistas - Curso Pilotagem Segura.

Autores: Ilana Berezovsky Frigieri; Márcia Valéria Guedes Lupianhe; Ailton Franco de Godoy; Dirceu Morales.

CET Companhia de Engenharia de Tráfego – DP Diretoria de Planejamento e Educação de Trânsito – SES Superintendência de Educação e Segurança de Trânsito – GED Gerência de Educação de Trânsito – DCO Departamento de Educação de Condutores.

Av. Marquês de São Vicente, 2154 Barra Funda CEP: 01139/002 São Paulo/SP. Fone: 11 38718682 fax: 11 38718844 : www.cetsp.com.br dco@cetsp.com.br

RESENHA: O Curso tem como objetivo desenvolver técnicas de pilotagem segura e conscientizar o motociclista sobre a importância da prática da cidadania no trânsito. Será apresentado o contexto dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de São Paulo e os conteúdos e abordagens do Curso de Pilotagem Segura da CET.

PALAVRAS-CHAVES: Comportamento, segurança, pilotagem, motociclista.

INTRODUÇÃO: Nas grandes cidades brasileiras o uso da motocicleta transformou o panorama do deslocamento das pessoas. O mesmo espaço onde antes trafegavam quase exclusivamente os automóveis passou a ser compartilhado com veículos motorizados de duas rodas que ocupam pequenas dimensões e se movimentam com agilidade e velocidade. É evidente a tendência de ampliação constante da quantidade de motocicletas por todo o Brasil. A moto se tornou uma alternativa prática e barata a outras formas de transporte e tem sido utilizada pelos mais diversos motivos, de acordo com as especificidades de cada região.

Com este cenário crescem também os índices de morbidade e mortalidade envolvendo motociclistas. Em cada dez acidentes com carro, um tem vítimas, em cada dez acidentes com motocicletas sete têm vítimas. Esta realidade impacta não somente às famílias dos acidentados, mas em todos aqueles que recorrem aos hospitais públicos e ficam a espera de atendimento, já que muito dos recursos humanos e financeiros do setor de saúde são direcionados às vítimas dos acidentes de trânsito.

O ambiente, a forma de movimentação destes veículos e a falta de proteção do motociclista são fatores a serem considerados, mas a mudança das condições físicas e da forma de deslocamento dos motociclistas não será suficiente para eliminar os riscos envolvidos. O comportamento do condutor necessariamente tem de ser considerado, pois é determinante para a ocorrência e gravidade dos acidentes.

Desta forma, promover ações de educação que visem o aperfeiçoamento dos motociclistas deve fazer parte da proposta de redução de acidentes de trânsito. Com esta finalidade, a CET de São Paulo desenvolve em seu Centro de Treinamento e Educação de Trânsito – CETET o curso de Pilotagem Segura.

É importante salientar que apesar de existirem conteúdos gerais e aplicáveis para qualquer outro contexto, este trabalho está focado na realidade da cidade de São Paulo com suas características de deslocamento e cultura de compartilhamento do espaço viário. A implantação de trabalho similar em outras regiões deve se adaptar às condições locais.

DIAGNÓSTICO: Embora as motocicletas representem apenas 12,6% da frota de veículos da cidade de São Paulo, se envolveram em 33,4% do total de acidentes que aconteceram em 2010 (fonte CET SP- Gerência de Segurança no Trânsito-GST). O risco de morrer no trânsito da cidade de São Paulo para os usuários de motocicleta é 17 vezes (5,49 ÷ 0,33) maior que aos usuários de automóveis, conforme demonstrado no quadro abaixo:

Índices de mortalidade por 10.000 veículos	
• Usuários de motocicletas em relação à frota de motos	
$I_{10.000(\text{motos})} = \frac{478}{871.396} \times 10.000 = 5,49$	$I_m = 5,49$
• Ocupantes de veículos em relação à frota de outros veículos	
$I_{10.000} = \frac{200}{6.030.705} \times 10.000 = 0,33$	$I_a = 0,33$
• Todas as fatalidades do trânsito em relação à frota total	
$I_{10.000(\text{veículos})} = \frac{1.357}{6.902.101} \times 10.000 = 1,97$	$I_{10.000} = 1,97$

Visando conhecer as características do público a ser contemplado, em 2010 foi aplicada pesquisa aos participantes dos cursos desenvolvidos pela CET para motofretistas e motociclistas em geral. Trata-se de público predominantemente masculino, entre 18 e 29 anos e com escolaridade entre ensino médio incompleto e completo. Esta característica é similar a dos motociclistas vítimas fatais de acidentes de trânsito, ocorridos na cidade de São Paulo em 2010 - 53% tinham idade entre 20 e 29 anos.

O levantamento, realizado pela CET SP, da atividade dos motociclistas mortos em acidentes de trânsito, aponta para maior número de condutores que usam a moto para outras atividades que não o exercício profissional. Apenas 11% dos motociclistas mortos em 2010 eram motofretistas.

Alguns indicadores também podem facilitar o entendimento das principais causas dos acidentes de trânsito. A maioria dos acidentes com vítimas/motociclistas acontece nos horários de maior concentração de veículos. Ou seja, de segunda a sexta-feira nos picos da manhã e do final do dia. Já aqueles com vítimas fatais, ocorrem com maior frequência durante noites e madrugadas.

Média diária de acidentes com vítimas (inclui atropelamentos) com motocicletas por hora



Número de acidentes fatais com motociclistas por faixa horária



As vias de São Paulo onde os acidentes com vítimas acontecem com maior frequência são as expressas como as Marginais Tietê e Pinheiros, caracterizadas pela circulação de veículos de diferentes tamanhos e velocidades.

Como as motos circulam no espaço entre os carros, onde na maior parte das vezes não é possível manter distância lateral de segurança e com velocidade diferente da dos outros veículos, a vulnerabilidade do motociclista nestas condições é grande. Neste cenário ficam prejudicados elementos fundamentais para a segurança como a visibilidade e a condição de reação precisa diante de um imprevisto.

O tipo de lesão mais frequente em vítimas motociclistas é a de membros inferiores, exigindo muitas vezes cirurgias reparadoras, corretivas e amputações. Em pesquisa realizada pelo Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo em 2009, foi constatado também que 12% dos acidentados com moto tiveram lesões neurológicas.

PROPOSIÇÕES: A gravidade do panorama dos acidentes com motociclistas na cidade de São Paulo evidencia a necessidade de intervenções consistentes para reverter esta tendência. Desta forma, a educação de trânsito direcionada a motociclistas é fundamental, pois o comportamento destes condutores impacta claramente nesta realidade.

Neste sentido, o curso de Pilotagem Segura da CET é oferecido gratuitamente para motociclistas. O agendamento pode ser realizado individualmente, mas na maior parte das vezes é intermediado por empresas, preocupadas em ampliar a segurança de seus empregados que utilizam a motocicleta como meio de transporte ou ferramenta de trabalho.

Os educadores que desenvolvem este curso são todos motociclistas e formam uma equipe de discussão e pesquisa, tendo sempre a diretriz de desenvolver o mesmo curso, com mesmo material didático e pedagógico para todas as turmas. O curso é avaliado e reformulado constantemente na busca de estratégias eficientes para provocar no jovem motociclista a motivação para a mudança de comportamento. O grande desafio consiste em levar o motociclista a compreender a necessidade de adotar atitudes seguras, considerando

que a escolha da motocicleta com meio de locomoção está muitas vezes relacionada a traços de personalidade com tendência a subestimar o risco.

Gerald J. S. Wilde (2005) no livro “O Limite Aceitável do Risco” caracteriza as pessoas como subestimadoras ou superestimadoras de risco. Segundo Wilde, os subestimadores assumem mais riscos, enquanto os superestimadores tomam menos risco do que o fariam se estivessem mais bem informados.

As turmas têm em média 12 integrantes para propiciar que estes sejam avaliados e corrigidos individualmente durante os exercícios de prática de pilotagem. Aos participantes é exigida a habilitação na categoria A e presença com os Equipamentos de Segurança, como jaquetas, luvas, botas e capacete. As motocicletas são da CET, como forma de garantir boas condições de manutenção destes veículos.

O curso é realizado em 16 horas sendo 8 horas em módulo teórico e 8 horas em módulo prático. No módulo teórico são apresentadas informações que ampliam o conhecimento do aluno sobre os riscos envolvidos na condução de motocicletas e sobre a importância de aprender e utilizar técnicas de pilotagem para evitar ou minimizar as consequências dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.

Durante o módulo teórico os alunos são levados a conhecer as estatísticas de acidentes de trânsito da cidade de São Paulo, refletindo sobre os fatores envolvidos e a forma de prevenção. Por tratar-se de população predominantemente jovem, e de sexo masculino apresenta tendência em não reconhecer o real perigo envolvido. A apresentação destes dados e a forma como o assunto é tratado têm como proposta conscientizar os motociclistas sobre a importância da adoção de práticas de segurança e preservação da vida, dando a dimensão real da probabilidade de envolvimento nos acidentes de trânsito.

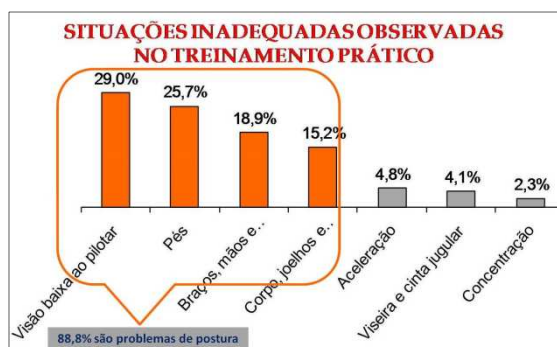
Pimentão (2008) aponta em seu artigo que o comportamento de risco praticado pelos jovens e sua percepção de risco estão relacionados com aspectos de exibicionismo, teste de limites, competição entre condutores e no prazer da condução de veículos.

A busca por sensações fortes e o desejo de arriscar-se para consegui-las são características masculinas relacionadas a altos níveis de testosterona e níveis menores de monoaminoxidase (MAO) no Sistema Nervoso Central, sugerindo assim uma base biológica para tal predisposição de comportamento. (Zuckerman, 1998)

Os conteúdos relativos ao conhecimento da sinalização de trânsito e regras de circulação são trabalhados sempre no sentido de relacionar a regra a sua importância para a segurança e para a convivência harmônica com os demais usuários do espaço público, fazendo referência com a prática da cidadania no sentido de priorizar os interesses coletivos em detrimento dos individuais.

O módulo prático é desenvolvido em pista de treinamento, com sinalização fixa e removível que facilita a execução dos exercícios. A atividade é conduzida por dois educadores que em todas as oportunidades promovem a associação entre o que foi tratado no módulo teórico com a prática da pilotagem. Os exercícios são executados por todos os alunos facilitando a autoavaliação, correção da postura, dos vícios de pilotagem, e do aprendizado de técnicas envolvidas na condução da motocicleta.

Nos exercícios práticos de pilotagem é possível perceber que os alunos apresentam uma série de vícios e dificuldades na condução da motocicleta. Grande parte deles demonstra carência de conhecimentos fundamentais como a forma mais eficiente de usar os freios e técnicas de inclinação da motocicleta. Para mensurar os vícios mais frequentes dos motociclistas que participam do curso de Pilotagem Segura da CET, foi realizado um levantamento tendo como base a observação dos educadores. A resposta consta do gráfico abaixo.



RESULTADOS: Com o objetivo de avaliar o efeito das atividades de educação de trânsito sobre a forma como o condutor pilota a motocicleta e buscar indicadores para o aperfeiçoamento das atividades, foi realizada nos meses de outubro e novembro de 2010, uma pesquisa com os motociclistas que frequentaram o curso de Pilotagem Segura. A metodologia utilizada consistiu na distribuição de questionários para empresas e respectivos motociclistas que participaram do curso de Pilotagem Segura entre janeiro e agosto de 2010. O universo de pesquisados é de 77 pessoas.

A intenção foi colher o depoimento de condutores que puderam exercitar a pilotagem da motocicleta durante pelo menos dois meses, após a participação no curso. Desta forma, eles puderam produzir uma avaliação embasada nos efeitos do curso sobre a prática da pilotagem.

Todos os motociclistas entrevistados responderam que o curso corrigiu alguns vícios de pilotagem, como por exemplo: posicionamento de mãos, braços e pernas, utilização da viseira, utilização de freios, entre outros.

Apenas 1% dos pesquisados afirmou que o curso não promoveu nenhuma mudança na sua pilotagem. Em contrapartida, 99% responderam que, graças ao curso, passaram a pilotar de outra forma. Exemplos:

Melhorou a forma como pilota a moto – 26%

Pilota com menos vícios – 26%

Pilota a moto com mais segurança – 24%

Utilizando as técnicas aprendidas, conseguiu evitar algum acidente ou diminuir a consequência - 25%

No período de 2002 à 31/07/2011 participaram do Curso de Pilotagem Segura da CET 4627 motociclistas.

Muitos depoimentos de empresas e participantes de curso atestam que o curso atinge os objetivos propostos, na medida em que torna os motociclistas mais aptos a gerenciar os riscos envolvidos na pilotagem, evitando acidentes ou minimizando suas consequências.

Exemplo de depoimento que ilustra a avaliação dos participantes:

“Desde que implantamos o curso de pilotagem segura como parte integrante de nossos treinamentos reduziu drasticamente o número de acidentes com motociclistas. O número de acidentes com afastamento praticamente não existe e nunca tivemos um óbito e ou incapacidade permanente.” Técnico em Segurança no Trabalho / Grupo Engeletrica

CONCLUSÃO: A educação de trânsito destinada a motociclistas é fundamental para ampliar a segurança destes condutores e dos demais usuários da via que com eles compartilham o espaço público.

Mesmo se o processo de habilitação for ideal, ou seja, aconteça de forma tal que o motociclista seja perfeitamente capacitado a pilotar sua motocicleta antes de ser formalizada sua condição de motociclista, é muito importante que seja oportunizado a ele, em tempo posterior ao da habilitação, um novo momento de aprendizagem e educação. Esta é uma forma de facilitar a correção e ajuste de comportamentos e vícios que no cotidiano vão se instalando na maneira do motociclista dirigir e dos quais ele mesmo só ganhará consciência se houver comprovação prática.

Normalmente os alunos chegam ao curso com confiança em seus conhecimentos e habilidades. O curso de Pilotagem Segura permite desconstruir esta falsa autoimagem e comprovar a necessidade de mudança.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária. São Paulo, 2010.

BRASIL. Código de trânsito brasileiro e legislação complementar em vigor. Brasília: Denatran, 2008.

BRAGA, M.G.C; FARIA, E.O. Incentivar uma cultura da segurança – utopia ou a hora é está? In: IX Rio de transportes, 2011, Rio de Janeiro.

CALIL, A.M. et al. Mapeamento das lesões em vítimas de acidentes de trânsito: Revisão sistemática da literatura. Revista Latinoamericana de Enfermagem, São Paulo, v.17, n.1, jan-fev. 2009.

FILHO, R.V.P. Morbimortalidade no trânsito: limitações dos processos educativos e contribuições do paradigma da promoção da saúde ao contexto brasileiro. Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília, v. 18, n. 4, p. 375-384, out-dez. 2009.

MARÍN-LEON, L.; VIZZOTTO, M.M. Comportamento no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. Cad. Saúde Pública, v. 19, n. 2, p. 515-523, mar-abr. 2003.

PIMENTÃO, C. Análise do comportamento de risco ao volante de jovens condutores com base na teoria do comportamento planejado de ajzen. Santiago de Compostela. Disponível em: <<https://bdigital.ufp.pt/dspace/bitstream/10284/911/3/202-217.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2011.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Transportes. Investigação de acidentes de trânsito fatal. Boletim técnico nº 42. São Paulo, 2008. 66 p.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Transportes. Acidentes de trânsito fatais: relatório anual de 2010. São Paulo, 2011. 20 p.

WILDE, G.J.S. O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde. São Paulo: Casa do Psicólogo Livraria e Editora, 2005. 318 p.

ZUCKERMAN, M. What lies beyond E and N? Factor analyses of scales believed to measure basic dimensions of personality. Journal of Personality and Social Psychology, v. 54, p. 96-107, 1988.

