

# Fatores no acidente de trabalho *in itinere* com motocicleta

REFLEXÃO PARA TRÊS IMPORTANTES FATORES: HABILITAÇÃO, COMPORTAMENTO HUMANO E PRODUTO OU MOTOCICLETA UTILIZADA

POR **ANDRÉ GARCIA**  
FOTOS **SEAN NEL/SHUTTERSTOCK.COM**

Recentemente recebi o telefonema de um técnico em segurança do trabalho de uma grande empresa da região de Campinas (SP), pedindo para verificar um material que seria divulgado na empresa com dicas de segurança, dado um acidente fatal em rodovia com um funcionário, quando se deslocava de casa para o trabalho.

Assim como ocorre em acidentes aéreos, vários são os fatores que podem gerar um acidente de trânsito com motocicleta: fator humano, via pública etc.

Sem a pretensão de esgotar o tema, necessário uma reflexão para

três importantes fatores: habilitação, comportamento humano e produto ou motocicleta utilizada.

## HABILITAÇÃO OU ADESTRAMENTO?

No ano passado, acompanhando vários Fóruns e Simpósios sobre Segurança de Trânsito com foco em motocicleta, surgiu uma questão como a salvação dos motociclistas, liberação dos leitos hospitalares e economia da verba pública com os acidentados: divisão da categoria “A” da CNH – Carteira Nacional de



FOTO IRANDY RIBAS

Habilitação. Aliás, são exatamente esses os fundamentos da justificativa à proposta de lei sob nº 3240/12, de autoria do deputado federal Roberto de Lucena (PV/SP).

No mencionado Projeto de Lei, a categoria “A” seria subdividida em A1 (até 150cc), A2 (até 400cc) e A3 (sem restrição de cilindrada). O Projeto foi retirado de pauta a pedido de seu autor e arquivado. Todavia, a ideia não morreu.

Tal lei não poderia ser definida como totalmente absurda, mas ficaria longe de resolver o problema dos acidentes de trânsito, mostrando que, de certa forma, quem legisla não parece ter experiência alguma em pilotar uma motocicleta, ou ao menos conhecimento do mercado: ao acessar o site da ABRACICLO e constatar o óbvio: nosso mercado é formado por 97,3% de motocicletas de baixa cilindrada até 300cc e apenas 2,7% de média e alta cilindrada acima de 400cc. Portanto, qual o índice de acidentes dentro dessa pequena fatia de 2,7% para justificar tal mudança?

A divisão da categoria “A” como medida isolada, nada resolverá.

No entanto, acreditamos que existam outras maneiras mais eficazes que sejam capazes de mudar o atual e absurdo cenário de um trânsito que mata feito a “Guerra do Vietnã”.

**A vez do Estado** - Em primeiro lugar, é chegada a hora de o Estado assumir de uma vez, para si, a responsabilidade na formação de con-

dutores, ou seja, não mais delegar à iniciativa privada. Entendemos que há um confronto de interesses do Centro de Formação de Condutores (CFC), que é entidade privada com o interesse de Estado. Não entendeu? Nós explicamos: o CFC é um negócio e como tal precisa aprovar o mais rapidamente possível o candidato para a fila andar e assim poder aumentar seus rendimentos, já que, normalmente, não possui grande estrutura e o melhor marketing é o boca a boca: “vai lá naquele CFC, que te ajudam a passar rápido”. É a maldição do “adestramento”.

Sim, o condutor brasileiro é adestrado e não educado para dividir a via pública com o mínimo de civilidade e muito menos preparado tecnicamente para assumir o guidão de uma motocicleta. Educação leva um pouco mais de tempo e isso aniquila a rotatividade de alunos e, conseqüentemente, o faturamento, já que o valor para conquistar a CNH é estabelecido pelo Estado.

Esse argumento mostra que o sistema educacional de trânsito precisa ser reformulado, começando pelo fim das escolas privadas (CFCs).

É possível os Detrans assumirem o papel na educação de trânsito em conjunto com a Polícia Militar, que seria responsável pela formação dos instrutores. Estes por sua vez, contratados mediante concurso público para também atuarem na rede pública de ensino para cumprimento do artigo 76 do Código de Trânsito Brasileiro – sim, aquele artigo de

lei, jamais cumprido, que determina educação de trânsito da pré-escola à pós-graduação.

**Criar ou copiar?** - Há quem afirme que o Brasil não deve copiar outros países, criando alternativas de acordo com a cultura local, o que na realidade não faz sentido.

Se pegarmos nosso Direito, a título de exemplo, temos influências dos direitos italiano, romano (quando Roma era Império), francês, anglo-saxão e até grego. Se adotássemos a linha de não copiar ou não utilizarmos um paradigma, não seríamos consignatários de tratados internacionais como a Convenção de Viena sobre o Trânsito Viário, por exemplo.

Pois bem, dois países que culturalmente são parecidos com o Brasil em vários aspectos: festas, bebida, velocidade, paixão por motor, futebol, mulheres são Espanha e Itália, correto?

A Espanha pode ser considerada atualmente como referência em trânsito. O país foi capaz de conseguir em seis anos – de 2005 a 2011 –, a redução de mortes na ordem de 56% em sua via pública. Após o mapeamento e o estudo de dados estatísticos o país cumpriu primeiro seu dever (vias de trânsito com pavimentos perfeitos, excelente sinalização, aumento da fiscalização, que passou a trabalhar em conjunto com o Poder Judiciário) e em um processo de convencimento da sociedade (educação e orientação), que incluiu propaganda de impacto em horário



CADASTRE SUA  
EMPRESA

FAÇA PARTE DO  
SISTEMA DE BUSCA

RECEBA COTAÇÕES  
PARA COMPRA DE  
PRODUTOS

PARA SABER MAIS ACESSE O SITE [WWW.GUSSAFETY.COM.BR](http://WWW.GUSSAFETY.COM.BR)

## “A utilização dos equipamentos ou EPIs para pilotagem é essencial para salvar ou amenizar as consequências de um acidente.”

nobre, resultando tal proeza. Quando dizemos “trabalho conjunto do Poder Judiciário com a Fiscalização”, significa que o cidadão precisa ter a certeza da punição, algo que, infelizmente, não ocorre no Brasil.

O que chama atenção neste modelo espanhol, é que o candidato à permissão para pilotar uma motocicleta, tem que cumprir um circuito em determinado tempo. Só quando tiver total controle da moto e percorrer o circuito no tempo estabelecido, é que estará apto a sair com um instrutor para a via pública. Cumprido as exigências de condução nas ruas, é que ele será avaliado e se aprovado, só então considerado apto a obter a licença para dirigir ou pilotar.

Tanto Espanha como Itália já possuem divisão na categoria “A” e autoriza na categoria “B”, a condução de veículos de duas rodas com limitação de potência.

Por ser mais simples e menos burocrático, o sistema de habilitação italiano (divido em três categorias: A2, A1 e A) limitado a torque/potência e cilindrada, cuja promoção automática por tempo de habilitação e idade, as chances de ser mais eficazes no Brasil, são maiores que o modelo espanhol, um pouco mais complexo por haver mais divisões, cujas limitações são ditadas pela

relação peso/potência (AM, A1, A2 e A) e mediante novos exames para promoção.

Se a idade mínima para se habilitar nos países europeus é 14 anos (Itália) e 15 anos (Espanha), acreditamos que no Brasil não possa se igualar a estes países, dado à falta de cultura de trânsito, todavia, daqui há 15 ou 20 anos isso poderá ser alterado se...

Acredito que o ideal para primeira habilitação no Brasil hoje, seja aos 16 anos de idade (há Projeto de Lei nesse sentido), todavia, dado a mudança legislativa necessária para efeitos de responsabilidade civil e penal, aumentando assim a discussão que já se arrasta por mais de uma década no Congresso Nacional e que não sai do lugar.

**Medidas imediatas** - A questão é alterar o artigo 143 do CTB, criando uma nova divisão na categoria “A” e “B” para:

“A1” – permitir a partir dos 18 anos, condução de ciclomotor, motoneta (scooter) e motocicleta até 250 cm<sup>3</sup>, com potência máxima de 25 Kw ou 33,990 cv sem passageiro ou garupa;

“A” – permitir aos 21 anos, com mínimo de três anos de habilitação, com prontuário ilibado, ou seja, ▶

“Marca Referência em Qualidade e Inovação”



**SAFE Cut**



Proteção máxima para cortes nível 5, indicada principalmente para atividades onde exista o manuseio de facas, navalhas, estiletes, vidros e chapas finas. Fornecida por peça (ambidestra).



**COLD GRIP**



Impermeabilidade e agarre em atividades molhadas e secas com banho antiderrapante (HSD Non Slip). Indicada principalmente para ambientes de baixas temperaturas fornecendo proteção térmica (frio).



**GRASPER**



Proteção mecânica e química numa só luva, indicada principalmente para serviços de usinagens e pinturas onde seja necessário melhor agarre nas operações. Excelente tato e ergonomia.



**SHAPE**



Proteção máxima para cortes nível 5 com fios de aço, também com resistência térmica (calor). Indicada para atividades médias e pesadas, com punho estendido o que oferece maior proteção na região do antebraço.



**Zylex**



Proteção química de alta qualidade, fornecendo excelente custo x benefício, palma e face palmar dos dedos com antiderrapante. Disponibilizada no comprimento de 32 cm e 45 cm.

sem pontuação por graves infrações de trânsito e acidentes, a condução de motocicleta sem limite de cilindrada até o limite de 140 cv de potência;

“A – esportiva” – permitir a partir dos 26 anos de idade, com mínimo de seis anos de habilitação, sem pontuação por graves infrações de trânsito e acidentes, com curso de pilotagem esportivo em escola credenciada pela Federação local e exame prático na Polícia Militar, a condução de motocicleta de característica esportiva sem limite de cilindrada e potência;

“B” – manter o texto atual, todavia, acrescentando a permissão da categoria “A1”, só para motoneta (scooter) e a partir dos 21 anos de idade poderá levar passageiro ou garupa.

Justifico: As mudanças para categoria “A”, penso que aumentaria a seletividade para concessão da habilitação, exigindo um longo estágio para o condutor melhorar sua aptidão e familiaridade com motocicletas de maior performance.

O sonho de todos seria a criação da categoria “A2” com idade a partir dos 14 ou 16 anos, permitindo a condução de ciclomotor e motoneta ou motocicleta até 125 cm<sup>3</sup>, com potência máxima de 15 kw ou 20,39 cv, sem passageiro ou garupa, mas não passa de sonho, já que não temos condições pelos motivos já informados.

**Brevê para esportivas** - A criação da categoria “A-esportiva”, é pelas peculiaridades e características desse segmento que aceleram muito e freiam brutalmente, cuja proporção peso/potência em algumas máquinas chegou a 1/1, demandando uma capacitação diferenciada.



Se para a categoria “A-1” é possível o condutor ser promovido automaticamente para “A”, desde que cumprido os quesitos de idade e prontuário ilibado, necessário se faz um rigoroso teste psicológico e motor para auferir habilidade e maturidade do condutor que pretende pilotar uma esportiva em via pública. Note: não há qualquer impedimento do cidadão comprar uma esportiva e andar em um circuito como Interlagos, por exemplo, todavia, só não poderá fazê-lo em via pública, caso não conquiste a concessão estatal.

Mas é na categoria “B”, que está o “x” da questão, onde pessoas habilitadas para dirigir carros possam conduzir também scooters – por serem os veículos de duas rodas mais fáceis de conduzir por conta do cambio automatizado. Essa possibilidade proporcionaria o conhecimento do veículo de duas rodas e geraria maior respeito na via pública entre carros e motos. O motorista precisa da oportunidade de ser piloto ao menos na escola. Essa experiência pode ser essencial para

melhorar a convivência no trânsito entre os veículos de duas rodas e quatro rodas, já que poderá notar que enquanto a estabilidade de um carro é estática, do veículo de duas rodas é dinâmico, ou seja, se parado cai para um dos lados. Acreditamos que a compreensão mútua entre condutores de diferentes tipos de veículos promoveria um trânsito mais humano. Se isso acontecesse de fato, haveria maior respeito e cumprimento ao § 2º, do inciso XII, do artigo 29, do CTB: “Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”.

Fundamento essa opinião em dois dados estatísticos de Espanha e Estados Unidos: em estudos recentes na Espanha – de 2009 a 2010 – apontou que a cada 10 acidentes entre carros e motocicletas, 7 (sete) fora por culpa do motorista do car- ▶

ro. A Motorcycle Safety Foundation afirma que em mais de 55% dos acidentes entre carros e motos, a culpa, também é do motorista. Infelizmente aqui no Brasil – que nem sequer há estatísticas qualitativas – a culpa é do motociclista, até mesmo quando isso acontece por conta de um buraco ou faixa deslizante que o derrubou.

Vale lembrar ainda, que permitir a categoria “B” a utilizar um veículo menos poluente e de maior mobilidade, óbvio que se estará colaborando com as questões ambientais e de mobilidade urbana (menos congestionamento), mas esse tema já foi tratado na edição 408.

Vale dizer que é de suma importância que durante o processo para obtenção da permissão para dirigir,

o indivíduo seja conduzido a estudar e aprender sobre legislação, as definições e classificações das normas e sinalizações de trânsito, definições e classificações de rodovias, estradas, vias urbanas e rurais, definições e classificações dos veículos, noção básica de mecânica e pneus, normas de comportamento, equipamentos de segurança, segurança ativa e passiva, direção defensiva, noções de primeiros socorros – o que fazer e não fazer.

O que me parece mais óbvio: o candidato à concessão da Carteira Nacional de Habilitação – na categoria “A” – deve ser obrigado a utilizar as vestimentas adequadas, desde a primeira aula, especialmente luvas, cuja desculpa é perda de sensibilidade. É preciso mudar o sistema de

habilitação no Brasil, mas isso não é tudo como veremos a seguir.

## COMPORTEAMENTO HUMANO

Por mais que o Código de Trânsito Brasileiro estabeleça que o pedestre tenha preferência sobre todos os demais veículos e os menores veículos em relação aos maiores, toda atenção é pouco para nós motociclistas. Não dispute espaço com outros veículos. Cuidado ao passar em corredores. Faça-se visível. Não beba se for pilotar e não pilote se tiver bebido.

Nenhuma outra palavra está tão ligada ao comportamento humano como “prevenção”, que consiste na ação de antecipar-se a outra ação ▶



### Ergonomia e segurança não são contraditórios:

As barreiras, cortinas e feixes de luz PSENopt oferecem a proteção ideal quando for necessário intervir ativamente em um processo produtivo da instalação a ser protegida.

Os PSENopt permitem, através de seu conceito sem barreiras, maior produtividade com um acesso protegido ao processo de trabalho.

- ▶ Economizam espaço devido às suas medidas compactas.
- ▶ Podem ser integrados, operados e submetidos à manutenção de modo rápido e simples em sua instalação.
- ▶ Campos de proteção e capacidade de detecção podem ser alinhados de acordo com o processo.

BARREIRAS DE LUZ PSENopt  
PARA TODOS OS SETORES E APLICAÇÕES



com a finalidade de evitar um dano ou uma consequência indesejada.

Assim, necessário que o motociclista antes de montar na motocicleta faça a manutenção preventiva verificando o estado das rodas e dos pneus e sua calibragem, regulagem e lubrificação da corrente ou da relação, sistema elétrico ou se farol, lanternas e piscas estão funcionando adequadamente, nível do óleo e da gasolina, freios, suspensão e líquido de arrefecimento (se houver).

Se no veículo de quatro rodas o usuário e passageiros estão protegidos pelo habitáculo em caso de colisão, no veículo de duas rodas é necessário motociclista e passageiro estarem devidamente equipados.

Equipamento não é só capacete, mas também jaqueta com proteções, protetor de coluna, luvas, calça com proteções nos joelhos e calçado acima do tornozelo que não sai do pé em caso de acidente.

Vale ressaltar que a utilização dos equipamentos ou EPIs para pilotagem é essencial para salvar ou amenizar as consequências de um acidente e o mais importante, hoje dado o clima tropical no Brasil já temos jaquetas ventiladas, proteções para joelhos removíveis ou que é possível sua utilização até com calça social.

Não há mais desculpas para deixar de utilizar EPIs, é uma questão comportamental, é uma questão de prevenir resultados graves de um pequeno acidente de trânsito.

### ESCOLHA DA MOTOCICLETA OU MOTONETA COMO FATOR DE ACIDENTE

Esse tema quando apresentado nas palestras, suscita uma grande interação, maior até do que assun-



tos relacionados com a pilotagem em si ou segurança no trânsito: que moto comprar?

O interessante que a opção por um ou outro modelo está intrinsecamente ligada à segurança de trânsito.

Com o crescimento do setor de duas rodas, o “cardápio” é amplo, incluindo motonetas (scooters) onde o piloto vai sentado e motocicletas em que o piloto vai montado.

A escolha de um veículo deve sempre levar em conta a finalidade para a qual será usado, claro, mas, muitas vezes, desconhecimento ou falta de bom senso ao optar podem causar sérios problemas.

Acidentes, como já foi afirmado, acontecem por diversos fatores, entre os quais o desrespeito à capacidade de carga do veículo.

O próprio Código de Trânsito Brasileiro trata do tema no artigo 100: “Nenhum veículo ou combi-

nação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.”

O problema que falta fiscalização e infelizmente quando se pensa em excesso de peso, só se pensa em veículos de carga do tipo caminhão, que causa danos no piso ou via pública.

Além de considerarmos nosso peso e altura, necessário pensar se vai andar com garupa ou passageiro. Não tenha dúvida que muitos acidentes têm ocorrido por excesso de peso na motocicleta e ou falta de desempenho quando em rodovia.

Se uma moto de 150 cilindradas, responsável por 80% do mercado brasileiro tem capacidade de carga para 140/150 kg, dois adultos com 80 kg cada um, já ultrapassa a ▶

carga a que foi dimensionado, sem considerar bagagem, com isso falta performance na hora de acelerar e principalmente na hora de frear, já que os freios foram dimensionados para determinada carga.

Recentemente as concessionárias Via Norte e Autovias, que administram juntas uma malha viária de 560 km pelo interior do Estado de São Paulo, compreendendo 11 rodovias, afirmam que em 10 anos houve um aumento de 200% em acidentes com motocicletas, a imensa maioria com motos de baixa cilindrada.

Na Câmara dos Deputados tramita Projeto de Lei sob nº 6857/10, de autoria do Deputado Federal Carlos Zarrattini (PT/SP), propondo a proibição de tráfego de motocicletas abaixo de 250 centímetros cúbicos em rodovia.

Sob relatoria do Deputado Hugo Leal (PSC/RJ), a proibição tende, infelizmente, ir por água abaixo, já que sustenta: “sobre a proibição de motocicletas com cilindrada inferior a 250 centímetros cúbicos circular em

rodovias, consideramos, sob o ponto de vista formal, mais apropriado inserir o tema em dispositivo próprio, art. 55-A e, no mérito, reduzir o limite de cilindradas para 125, tendo em vista o desempenho satisfatório dessas motos, excepcionando os trechos rodoviários com interfaces urbanas, cujas características operacionais sejam similares às vias urbanas. Justifica-se tal exceção quando as rodovias cortam o tecido de cidades, onde as motocicletas menos potentes são muito utilizadas nos deslocamentos diários da população.”

Grande equívoco comete o Deputado Hugo Leal, já que essas motocicletas foram projetadas para trafegar tão somente no ambiente urbano, apesar de todo investimento dos fabricantes no melhoramento de seus produtos. É impossível falar em segurança viária permitindo que essas motocicletas continuem a trafegar, mesmo em rodovias que cortem grandes cidades com acontece com as rodovias Anchieta e Imigrantes

(ABC Paulista/São Paulo/Santos), Fernão Dias (regiões metropolitanas de BH e SP), Dutra (Vale do Paraíba e Baixada Fluminense), apenas como alguns exemplos faltam-lhes: potência, torque e estabilidade. Imagine quando está com excesso de peso?

Portanto, quando consultado pelo técnico em segurança do trabalho que objetivava orientação para elaborar material para funcionários e colaboradores, bem como uma resposta ao acidente, contei-lhe resumidamente tudo que acaba de ler, todavia, é essencial que empregadores estejam imbuídos em virar esse jogo, seja com ações de educação dentro das empresas e fábricas, seja pressionando os legisladores a acertarem quando na elaboração de leis.



**ANDRÉ GARCIA**  
é motociclista, advogado especialista em Gestão e Direito de Trânsito e idealizador do Projeto Motociclismo com Segurança. [andregarcia@motosafe.com.br](mailto:andregarcia@motosafe.com.br)

- Distribuição Nacional
- Diversos itens para pronta entrega
- Conforme a NR17
- Garantia mínima de 12 meses