

**ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE
VITÓRIA - EMESCAM
MESTRADO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E DESENVOLVIMENTO LOCAL**

AUGUSTO CÉSAR GOBBI FRAGA

**A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A PROFISSÃO
DE MOTOFRETISTA**

**VITÓRIA
2016**

AUGUSTO CÉSAR GOBBI FRAGA

**A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A PROFISSÃO
DE MOTOFRETISTA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito parcial para obtenção de título de mestre em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Orientador: Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz.

VITÓRIA

2016

Dados internacionais de Catalogação -na- Publicação (CIP)
EMESCAM - Biblioteca Central

F811 p Fraga, Augusto César Gobbi.
A política nacional de mobilidade urbana e a profissão de
motofretista. / Augusto César Gobbi Fraga. - 2016.
114f.

Orientador (a): Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz

Dissertação (mestrado) em Políticas Públicas e
Desenvolvimento Local - Escola Superior de Ciências da Santa Casa
de Misericórdia de Vitória, EMESCAM, 2016.

1. Acidentes. 2. Mobilidade urbana. 3. Motofretista. 4. Política
pública. Cruz, César Albenes de Mendonça. II. Escola Superior de
Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória, EMESCAM. III.
Título.

CDU: 711.7

AUGUSTO CÉSAR GOBBI FRAGA

A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A PROFISSÃO DE MOTOFRETISTA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito parcial para obtenção de título de mestre em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Aprovada em 19 de dezembro de 2016

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz
Escola Superior de Ciências da Santa Casa
de Misericórdia de Vitória – EMESCAM
Orientador

Prof^a. Dr^a. Silvia Moreira Trugilho
Escola Superior de Ciências da Santa Casa
de Misericórdia de Vitória – EMESCAM
Membro Titular Interno

Prof^a. Dr^a. Maria Beatriz Lima Herkenhoff
Escola Superior de Ciências da Santa Casa
de Misericórdia de Vitória – EMESCAM
Membro Titular Externo

AGRADECIMENTOS

- A minha esposa, **INÊS PERINI**, pela tolerância e contribuições à minha vida, e aos meus dois filhos: **GUILHERME E GABRIEL**;
- Aos meus irmãos, **Penha e José Luiz Gobbi**, por sempre me apoiarem no caminho do conhecimento;
- Ao **Dr. Flávio Takemi Kataoka**, Diretor da EMESCAM, pelo apoio dispendido aos meus objetivos, sem o qual não seria possível a conclusão deste trabalho;
- Ao Sindicato dos Motofretistas, na figura dos seus diretores: **Alexandro, Fábio e Rose**, por contribuírem na construção das informações e apoiarem o projeto;
- A todos os **10 motofretistas entrevistados** que, de forma desprendida, contribuíram com os conhecimentos do seu trabalho para os resultados aqui apresentados e, na figura dos 10 citados, agradeço aos motoboys do Brasil que, neste momento, estão transitando pelas ruas das cidades em prol da sociedade;
- Ao Detran/ES, na figura do seu Diretor Geral **Romeu Scheibe**, pela disponibilidade das informações estatísticas.
- Ao Deputado Federal **Lelo Coimbra** por me convocar para a Gerência de Educação do Detran, em 2010 e a **Marcelo Ferraz Goggi**, Diretor à época, que contribuiu muito com os seus conhecimentos sobre o trânsito;
- A todos os servidores e amigos do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, em especial ao **Cilmar** e ao **Wagner**, presentes na minha defesa.
- A **Anselmo Tozi**, por me apoiar no projeto, presente na minha defesa, entendendo sua importância para a saúde brasileira;
- A **Clenir Avanza**, com a qual, em diversos momentos, debati de forma lúcida o tema motivo dessa dissertação;
- A **Lucas Margotto**, amigo com o qual iniciei a caminhada rumo ao mestrado;
- À **Carminatti, Gava e Zé Eduardo** por confiarem e contribuírem comigo quando da minha gestão como subsecretário de trânsito da Prefeitura de Vitória;

- À Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (Fapes) que, seguindo determinações do **Governador Paulo Hartung**, tem contribuído enormemente com a formação e evolução do conhecimento científico do Estado;
- Ao conjunto de professores e professoras que contribuíram com os seus ensinamentos no curso do Mestrado e, também, a **Yara** que, de forma prestimosa, sempre me atendeu quando das necessidades referentes à secretaria;
- Agradeço, de forma muito especial, ao meu incentivador, orientador e amigo que contribuiu muito com os seus ensinamentos e me convidou para realizar o mestrado, acreditando no meu projeto: **Professor DOUTOR CÉSAR ALBENES DE MENDONÇA CRUZ**;
- À **Professora DOUTORA SILVIA TRUGILHO** que agregou suas valorosas contribuições com observações lúcidas para os conteúdos teóricos, de natureza social, contidos nessa dissertação; e

Um agradecimento especial à convidada externa **Professora DOUTORA MARIA BEATRIZ LIMA HERKENHOF**, amiga especial que, de forma muito gentil, aceitou participar dessa banca de mestrado, somando seus conhecimentos aos resultados aqui apresentados.

- Enfim, a todos que direta e indiretamente contribuíram para os resultados aqui apresentados, o meu especial **MUITO OBRIGADO!!!**.

“Corremos descuidadamente para o precipício, depois que colocamos algo à nossa frente para impedir de o vermos”.

Pensées, de Pascal

RESUMO

A proposta da presente dissertação é expor a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a sua omissão com relação à profissão de motofretista, considerando o trânsito e as agruras vivenciadas por esses profissionais nas suas rotinas diárias e realizar reflexões sobre este tema, a partir de estatísticas já existentes em órgão oficial como também pesquisas envolvendo essa atividade, na cidade de Vitória/ES, com levantamentos junto ao Sindicato da categoria.

Considerando a natureza científica desse trabalho, foram realizadas pesquisas bibliográficas, nas fontes tradicionais referentes ao tema, para a formação das ideias e conceitos iniciais, e qualitativa, junto a categoria, no intuito de percorrer o caminho do estudo envolvendo os impactos, sob a lógica da análise científica, entendida como processo estruturante que a política Nacional de Mobilidade Urbana, enquanto instrumento de governança, se impõe como “ferramenta” de dar voz ao discurso dos sujeitos envolvidos, de forma que os agentes que vivenciam o processo tenham participação na elaboração da política que, prioritariamente e profundamente, lhes diz respeito e afeta de forma impactante, o que não acontece no modelo vigente.

O motofretista é vítima de um grande número de acidentes, pelas condições conturbadas do trânsito em que elas circulam, motivados por fatores diversos, incluindo-se aí o despreparo dos condutores veiculares, de todas as categorias de motoristas em trânsito, até a própria precariedade da educação para o trânsito que é requerida dos motociclistas para o exercício da profissão de motofretista.

As estatísticas trabalhadas nessa dissertação refletem profundamente os perigos que rondam a profissão que, segundo os dados mostram, é a que sofre mais acidentes e de maiores gravidades no trânsito urbano do dia a dia.

Os problemas impactam toda a sociedade brasileira, afetando os próprios profissionais e seus familiares, o sistema de saúde público e a previdência social. Os primeiros, quando se acidentam, ficam impossibilitados de se sustentarem, a si e aos familiares, criando enormes dificuldades para aqueles que vivenciam o problema. Normalmente, pela gravidade que os acidentes de moto provocam, esses profissionais se direcionam para atendimento junto a rede pública de saúde, o que afeta enormemente a precária estrutura existente, mobilizando toda a rede de

profissionais da saúde no atendimento, o aparato tecnológico da estrutura, o conjunto de produtos químicos inerentes ao tratamento e a própria capacidade física de internação da rede hospitalar que não foi suficientemente projetada para esses atendimentos, pois esses acidentes com vítimas são externalidades adquiridas não por enfermidades, mas por situações que podem ser evitadas. Quando o profissional deixa a rede hospitalar, se ele ficar algum período sem trabalhar, recorre a seguridade previdenciária, para o seu sustento e, caso o mesmo se veja obrigado indefinidamente a prolongar o tratamento sem poder trabalhar, em ocorrências de acidentes mais graves, será a mesma seguridade que lhe proverá pelo resto da vida, ao profissional, no primeiro momento e, em caso de sinistro, à sua família.

Para comprovar a alta incidência desses fatores e algumas tentativas de reduzi-los, é que o estudo se torna necessário pois, nas conclusões desse trabalho, são elencadas medidas propondo alterar as posturas dos envolvidos diretamente nas causas e consequências dos problemas aqui discorridos. Ações possíveis de serem implementadas nas diversas instâncias que regem o trânsito brasileiro.

Neste contexto o estudo envolveu a análise de documentos na forma das legislações em vigor, levantamento de dados e estatísticas elaboradas em órgãos governamentais e entrevistas qualitativas com 10 profissionais motofretistas, compostas por reflexões envolvendo suas estruturas familiares e a prática profissional diária. A pesquisa é relevante porque os trabalhadores envolvidos na atividade de motofretista, profissão cada vez mais demandada pelo mundo moderno, derivada do consumo urbano crescente de produtos que têm de chegar “rápido” aos seus destinos, sofrem muitos acidentes e, quando se afastam do trabalho, em função da saúde, ficam sem seus vencimentos, não podendo, desta forma, se manterem ou também às suas famílias, lembrando que, em sua maioria, provêm de origens humildes. O benefício direto e de maior impacto é apontar a necessidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana inserir tópicos relacionados a esta profissão, vez que esta Política é totalmente omissa neste quesito.

Palavras-chave: Acidentes. Mobilidade Urbana. Motofretista. Política Pública.

ABSTRACT

The purpose of this dissertation is to expose the National Urban Mobility Policy and its omission with regard to the profession of motorcycle freight, considering the traffic and the hardships experienced by these professionals in their daily routines and to make reflections on this theme, based on statistics already as well as research involving this activity, in the city of Vitória / ES, with surveys with the Union of the category.

Considering the scientific nature of this work, bibliographical research will be carried out, in the traditional sources referring to the theme, for the formation of the initial ideas and concepts, and qualitative, together with the category, in order to follow the path of the study involving the impacts, under the logic of the scientific analysis, understood as a structuring process that the National Policy on Urban Mobility, as a governance instrument, imposes itself as a "tool" to give voice to the discourse of the subjects involved, so that the agents who experience the process have a participation in the elaboration of the a policy that, prioritized and profoundly, concerns them and affects in an impactful way, which does not happen in the current model.

The motorcycle freight is the victim of a large number of accidents, due to the traffic conditions in which they circulate, motivated by different factors, including the unpreparedness of vehicular drivers, of all categories of drivers in transit, to the traffic education that is required of motorcyclists for the exercise of the profession of motorcycle freight.

The statistics analyzed in this dissertation reflect deeply the dangers that surround the profession which, according to the data show, is the one that suffers the most accidents and of greater seriousness in the urban traffic of the day to day.

The problems impact the entire Brazilian society, affecting the professionals themselves and their families, the public health system and social security. The former, when they are injured, are unable to support themselves and their families, creating enormous difficulties for those who experience the problem. Usually, due to the seriousness of motorcycle accidents, these professionals go to the public health service, which greatly affects the precarious structure, mobilizing the whole network of health professionals in the care, the technological apparatus of the structure, the set of chemical products inherent in the treatment and the physical capacity of the hospital

network that was not sufficiently designed for these services, since these accidents with victims are externalities acquired not by diseases but by situations that can be avoided. When the professional leaves the hospital network, if he stays for some period without working, he resorts to the social security, for his maintenance and, if he is indefinitely obliged to prolong the treatment without being able to work, in cases of more serious accidents, he will be the same security that will provide him for the rest of his life, to the professional, at the first moment and, in the event of an accident, to his family.

To prove the high incidence of these factors and some attempts to reduce them, is that the study becomes necessary because, in the conclusions of this work, measures are listed altering the positions of those directly involved in the causes and consequences of the problems discussed here. Possible measures to be implemented in the various instances that govern Brazilian traffic.

In this context, the study will involve the analysis of documents in the form of legislation in force, data collection and statistics elaborated in governmental bodies and qualitative interviews with 10 professional motorcycle professionals, composed by reflections involving their family structures and daily professional practice. The research is relevant because the workers involved in the activity of motorcycle freight, a profession increasingly demanded by the modern world, derived from the growing urban consumption of products that have to reach "fast" to their destinations, suffer many accidents and, when they move away from work, as a result of their health, are left without their salaries and can not, in this way, keep themselves or their families, remembering that, for the most part, they come from humble origins. The direct and most significant benefit is to point out the need for the National Urban Mobility Policy to insert topics related to this profession, since this Policy is totally silent on this issue.

Keywords: Accidents. Urban Mobility. Motorcycle Freight. Public Policy.

LISTA DE SIGLAS

Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas e Similares

ANTT – Associação Nacional dos Transportes Terrestres

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CFC – Centro de Formação de Condutores

Contran – Conselho Nacional de Trânsito

Contrandife – Conselho de Trânsito do Distrito Federal

Denatran – Departamento Nacional de Trânsito

DER – Departamento de Estradas e Rodagem

Detran – Departamento Estadual de Trânsito

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres

INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social

JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações

MCid – Ministério das Cidades

MS – Ministério da Saúde

ONU – Organizações das Nações Unidas

PDU – Plano Diretor Urbano

SeMob – Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana

SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

Sesa – Secretaria de Estado da Saúde

SIM – Sistema de Informações de Mortalidade

Sindimotos – Sindicato dos Motociclista Profissionais

SNT - Sistema Nacional de Trânsito

SUS – Sistema Único de Saúde

TCLE – Termo de Consentimento Livre Esclarecido

UFES – Universidade Federal do Espírito Santo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
2 PROCEDIMENTOS ÉTICOS METODOLÓGICOS.....	25
2.1. TIPO DE ESTUDO E MÉTODO.....	25
2.2. LOCAL E PARTICIPANTES DO ESTUDO.....	26
2.3. AMOSTRA.....	27
2.4 COLETA DE DADOS.....	27
2.5. ANÁLISE DOS DADOS.....	27
2.6. CONSIDERAÇÕES ÉTICAS.....	28
3 MOBILIDADE URBANA: A POLÍTICA NACIONAL E A PROBLEMÁTICA DOS MOTOFRETISTAS.....	29
3.1 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SOB OS REFLEXOS DO DESENVOLVIMENTO URBANO E ECONÔMICO.....	29
3.2 A PROBLEMÁTICA DOS MOTOFRETISTAS ENVOLVIDOS PELA MOBILIDADE.....	35
4 O MOTOFRETISTA E A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.....	39
4.1 O SURGIMENTO DA MOTOCICLETA E O ACESSO DA POPULAÇÃO A ESTE NOVO INSTRUMENTO DE TRABALHO, NO BRASIL.....	39
4.2 O MOTOFRETISTA: UMA REALIDADE PERMEADA DE ACIDENTES E DIFICULDADES.....	42
4.3 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A LEI DE MOBILIDADE URBANA: ENFOQUE NA PROFISSÃO MOTOFRETISTA.....	44
5 MOTOFRETISTAS: QUEM SÃO E COMO ELES VEEM AS LEIS QUE REGULAM O TRÂNSITO.....	47
5.1 O SINDICATO DA CATEGORIA E AS LEIS QUE REGULAM A ATIVIDADE.....	47
5.2 QUEM SÃO OS MOTOFRETISTAS E COMO VEEM O TRÂNSITO.....	52
6 A ESTRUTURA HIERÁRQUICA DAS ORGANIZAÇÕES QUE REGULAM O TRÂNSITO E AS ESTATÍSTICAS DO SETOR.....	74

6.1 ESTRUTURA HIERÁRQUICA DAS ORGANIZAÇÕES QUE REGULAM O TRÂNSITO.....	74
6.2 ESTATÍSTICAS DERIVADAS DO SETOR.....	78
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	90
REFERÊNCIAS.....	93
APÊNDICES.....	96
ANEXOS.....	100

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como preocupação central o aprimoramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Brasil, principalmente nos temas relacionados à prática da profissão de motofretista.

Nas leituras iniciais, relativas ao foco do mestrado - Políticas Públicas e Desenvolvimento Local - e, para que o projeto fosse bem-sucedido, em função da objetividade das temáticas abordadas no mestrado, era importante apresentar um projeto de relevância social, com foco em problemáticas contemporâneas.

Mediante esse cenário, elaborei o projeto de pesquisa, baseado em minhas experiências profissionais, de forma que se apresentasse enquanto provocador de debates para uma situação que vem atingindo e constringendo a sociedade brasileira, com elevados e crescentes custos em diversas áreas públicas, além dos relevantes e negativos impactos ao setor de saúde, em termos físicos e financeiros, que é a questão do trânsito e seus fortes impactos na mobilidade urbana, atingindo uma categoria profissional, relativamente recente, em termos de reconhecimento legal, que é a de motofretistas.

O desafio do projeto se somava à minha trajetória profissional recente que, apesar de ter me formado em economia pela UFES (1984), acabou me conduzindo ao exercício da Gerência de Educação para o Trânsito, no Detran/ES, no início do ano de 2010, que se estendeu até março de 2011. Nesta função tive oportunidade de lidar com diversas realidades relacionadas ao trânsito e observar que os problemas inerentes à mobilidade urbana se agravavam de forma contínua e crescente, atingindo a todos, de forma indistinta, com grande negatividade sob a lógica dos impactos sociais, provocando maiores constrangimentos para aqueles que detêm menores rendas, pois, em função dos seus trabalhos e atividades diárias, se deslocam em distâncias cada vez maiores, e são dependentes dos meios de transportes do sistema público.

Ainda no ano de 2010, na semana nacional de trânsito, realizada sempre na terceira semana de setembro, o Detran, através da gerência de educação para o trânsito, elaborou uma campanha que tinha como principal elemento a conscientização dos motociclistas e os cuidados inerentes ao trânsito urbano, em especial, os “motoboys”.

Nesta campanha foi feito um filme onde se buscava mostrar os graves impactos pessoais, familiares e sociais dos simples acidentes aos mais complexos, onde o indivíduo, por um simples descuido ou por não cumprir as regras derivadas do trânsito, pode ficar paraplégico, tetraplégico ou perder a vida. Consequências estas mais graves ainda quando se considera que estes indivíduos, muitas vezes provedores, arrimos e sustentáculos dos seus núcleos familiares, passam a ser dependentes físicos e econômicos daqueles que até então ele era o responsável por prover. O filme é altamente impactante e retrata, de forma contundente sob o aspecto emocional, esta grave situação.

Um dos profissionais envolvidos na preparação do filme e no conteúdo abordado naquela semana foi o Mestre em Sociologia, Eduardo Biavati, que coordenou, por mais de dez anos, o Programa de Prevenção de Acidentes de Trânsito da Rede Sarah de Hospitais e que desenvolveu abordagens de prevenção dos acidentes centradas na conscientização da fragilidade do corpo humano e que é especialista em segurança no trânsito, desenvolvendo projetos sobre as grandes questões que envolvem as motocicletas e os motociclistas no trânsito urbano brasileiro. Biavati é membro da Câmara de Educação para o Trânsito, do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), e autor do livro “Rota de Colisão – a Cidade, o Trânsito e Você”, Edição de 2007, da Editora Berlendis & Vertecchia, cujo conteúdo explora a fragilidade e os perigos que rondam os motociclistas, quando em circulação nas vias urbanas de trânsito.

Ainda no cargo de Gerente de Educação para o Trânsito, tive oportunidade de trabalhar com o Professor Roberto Da’Matta, que realizou pesquisa sobre a educação para o trânsito, no ES, e publicou o livro intitulado “Fé em Deus e Pé na Tábua”, onde retrata o comportamento dos motoristas brasileiros (com base em pesquisa dos motoristas do ES), observando, principalmente, os elementos que norteiam o comportamento dos jovens, onde o principal elemento de desejo deles é o de ter uma motocicleta para poder se deslocar, num misto de transporte e de liberdade. O livro retrata, também, as heranças culturais brasileiras e a questão hierárquica nas relações sociais, procurando mostrar os elementos que determinam o comportamento dos motoristas brasileiros.

No exercício desta função, já podia observar, através das estatísticas produzidas, que o contingente de motocicletas em trânsito aumentava de forma desproporcional ao número dos demais veículos registrados. No ano de 2010, por exemplo, o município de Santa Maria de Jetibá, situado na região central serrana do Espírito Santo, apresentava um número de motos superior ao de automóveis. Por outro lado, e este fenômeno me chamou a atenção, o número de acidentes crescia vertiginosamente entre os usuários de motocicletas, principalmente aqueles relacionados aos prestadores de serviços de “motoboys” ou motofretistas, que é termo oficial com que se denomina esta categoria de profissionais.

No ano de 2011, no segundo semestre, já não mais como gerente no Detran, tive a oportunidade de prestar serviços, na qualidade de consultor, de uma empresa do Piauí, que me contratou para elaborar a estrutura de uma Secretaria de Trânsito e Transporte, do Município da Parnaíba, no Nordeste Brasileiro.

No exercício dessa atividade, que durou de julho a dezembro de 2011, fui algumas vezes à região e também consultei as estatísticas regionais acerca do problema, além de algumas entrevistas aos gestores públicos daquele município.

Nessa incursão, constatei que, para a realidade daquela região, o problema era ainda mais grave que as ocorrências no ES, pois lá, em Parnaíba, além dos motofretistas existem os mototaxistas, com alto índice de informalidade no exercício das atividades, ou seja, condutores sem a devida habilitação, registro legal da atividade e a perícia adequada para conduzir o veículo e, portanto, sem nenhuma condição de trabalhar neste contexto. Por conseguinte, a situação e a gravidade dos acidentes eram maiores, proporcionalmente, às do ES.

No ano de 2012, a partir das minhas experiências na área de trânsito, fui convidado pela Prefeitura de Vitória para assumir a Subsecretaria de Trânsito do Município. Nesta função e em contato diário junto à guarda de trânsito municipal, diariamente recebia informes e boletins mostrando que os problemas com acidentes de trânsito vinham se intensificando, tanto em números quanto em relação ao grau de traumas provocados pelos acidentes.

Esta situação, agravada pelo número crescente de motos em circulação, derivada de um quantitativo cada vez maior de jovens e outros cidadãos que recorrem a este

instrumento de trabalho, na qualidade de “motoboys”, se torna ainda mais relevante, negativamente, em função da possibilidade de se instituir, não só em Vitória, mas na Grande Vitória, a atividade de mototaxista, o que, sem uma política pública consciente que oriente esse segmento de trabalhadores, com certeza impactará ainda mais as estatísticas de acidentes e fatalidades já abordadas neste texto.

O problema é nacional, abrangente, com graus variados, mas altamente prejudicial ao país e à mobilidade urbana, afetando duramente o setor de saúde.

No ano de 2012, na qualidade de subsecretário de trânsito de Vitória, participei de um programa de redução de acidentes em trânsito, do Governo Federal, patrocinado pelo Ministério da Saúde e com o apoio da Organização das Nações Unidas (ONU), intitulado “Vida no Trânsito” que é um trabalho realizado no Brasil, a partir de suas capitais, que visa trabalhar os elementos causais dos acidentes com o objetivo de implementar ações visando coibir os efeitos desastrosos para o setor saúde – que é, em última análise, a área de prestação de serviços públicos que mais sofre com os acidentes de trânsito. O resultado desta soma é o dispêndio de bilhões de reais gastos com medicamentos, tratamentos médicos, infraestrutura hospitalar, além dos gastos com seguridades e outros efeitos negativos e constrangedores que o trânsito provoca e enfrenta, no dia a dia, a partir dos acidentes ocorridos nas vias das cidades brasileiras.

De novo, como consequência das estatísticas, o que se observa é que, no total dos acidentes com veículos, o de maior número e de maior impacto negativo, em função de sua fragilidade, é o que ocorre com as motocicletas, em particular com as motocicletas conduzidas por profissionais que as utilizam como instrumento de trabalho, o que proporciona uma tragédia social, principalmente para os envolvidos com esses trabalhadores. Ressalta-se que a grande maioria destes condutores é jovem, de origem humilde, em pleno vigor físico do ponto de vista laboral.

Ainda em 2012, a partir de janeiro daquele ano, foi publicada, pelo Governo Federal, a Lei Nº 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que trabalha a política de desenvolvimento urbano sob a lógica da integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Nessa Lei, em suas doze páginas, constata-se uma série de Capítulos e Artigos que falam da mobilidade urbana de forma geral e, de forma mais específica, sobre os transportes públicos e coletivos, mas não busca construir diretrizes relacionadas aos grandes problemas de deslocamentos veiculares pelas vias de trânsito dos municípios, notadamente àqueles relacionados à circulação de motocicletas, quando a serviço da sociedade, e que mais afligem aos brasileiros.

Efetivamente a Lei que deveria tratar mais enfaticamente sobre este tema é inteiramente omissa a esse respeito, o que contribui para um vazio de entendimentos e procedimentos das autoridades públicas brasileiras que tratam da questão trânsito e a organização da mobilidade urbana, no contexto das cidades e dos espaços viários.

Em síntese, existe um vácuo de entendimentos e procedimentos a respeito da questão trânsito no Brasil e, de forma particular, à circulação de motocicletas e ao próprio exercício da atividade de “motoboy” (categoria profissional devidamente regulamentada em lei) quando em circulação nas vias brasileiras. A discussão deste tema é escassa, existindo raros elementos de reflexão teórica, que contribuam com um conteúdo propositivo.

Chamo a atenção sobre a existência dos órgãos federados de trânsito, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), que pouquíssimo investem em relação às normas regulamentares para o disciplinamento e redução de acidentes de trânsito. Esta omissão não se dá pela falta de recursos, pois existe uma “grande quantidade de dinheiro” derivada das multas de trânsito que ocorrem em todo território nacional, de todas as instâncias federadas. As alegações recorrentes são que os recursos estão contingenciados – e assim se perpetuam, provocando a omissão. Estes recursos, das multas, só podem (pelo menos segundo os determinantes legais do Código de Trânsito Brasileiro) serem gastos em educação para o trânsito, engenharia de tráfego, fiscalização, policiamento e aparelhamento do trânsito. Muito pouco se sabe destes recursos empregados nas finalidades a que se destinam. É necessária transparência em relação a quanto se arrecada, quanto se gasta e como se gasta, no sentido de que a Lei seja cumprida.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é um dos mais completos do mundo no que tange às regras e ao disciplinamento do trânsito, mas ainda faltam diversos elementos

regulamentares, sendo um deles, e que mais chama a atenção, o reduzidíssimo número de municípios que têm seus trânsitos municipalizados, o que gera um entendimento diferenciado, de município para município, dos procedimentos padrões de como se comportar no trânsito. Isto ocorre na medida em que os municípios não fiscalizam seus próprios trânsitos por ausências de uma guarda específica ou de um processo de educação de trânsito inerentes à sua própria realidade.

Diante deste entendimento, concluí que, a partir desta vivência pessoal e profissional, poderia contribuir para o Estado do ES e para a sociedade, de forma geral, abordando a Política Nacional de Mobilidade Urbana e os motoboys, no intuito de alertar as autoridades do setor, bem como para outros setores da sociedade, do vácuo de matérias regulamentares sobre o assunto em foco bem como a enorme gravidade que a falta de ações provoca. Paradoxalmente, a inação governamental acaba contribuindo ainda mais para ampliar o problema. Pode-se citar aqui a má qualidade das vias públicas brasileiras, a ausência de estatísticas hospitalares sobre as internações de profissionais em trânsito (no exercício da atividade) e a própria inexistência do tema motofretista na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que ao se omitir, parece desconhecer ou ignorar o problema.

Há que se registrar aqui que são raríssimos os trabalhos relacionados à Política Nacional de Mobilidade Urbana “*vis a vis*” ao exercício de atividades profissionais, tais como às de motoboys, como se estas não fossem elementos de políticas públicas a serem implementadas pelo estado brasileiro. Talvez por ignorância de como se comporta este setor e a grave realidade que esta atividade perpetra à vida dos brasileiros no seu dia a dia ou, então, por uma omissão consciente dos responsáveis pelas políticas públicas brasileiras que não têm interesse concreto em debater e contribuir para a solução dos problemas aqui apontados.

No ano de 2013 até início de 2014, ao deixar a subsecretaria de trânsito, fui convidado pela gestão do Município de Vitória para exercer a função de gerente de captação de recursos para o município, função vinculada à Secretaria de Fazenda Municipal. No desempenho desta atividade pude observar uma série de disponibilidades de recursos para projetos diversos nos ministérios. O que me chamou a atenção, com relação à política de trânsito, é que o Ministério das Cidades, Órgão Federal que abriga o DENATRAN, e que, portanto, é responsável pelas ações efetivadas no trânsito

brasileiro, não disponibiliza, de forma concreta, recursos objetivando melhorar os aspectos da mobilidade urbana, com fins de segurança e conseqüente redução de acidentes. Pelo menos não observei ações concretas deste Ministério em relação às suas linhas de recursos disponíveis, no período em que estive a frente da gerência (fevereiro de 2013 a janeiro de 2014).

As estatísticas de trânsito, ano 2014, do Detran/ES revelam a expressão e grandeza da problemática abordada nesse trabalho, como espelho do que ocorre no restante do Brasil. No ano em referência, foram 55.525 acidentes, dos quais 67,41 % sem vítimas e 32,59% com vítimas. Em relação a estas últimas tem-se que 2,87% são fatalidades, o que representa 519 óbitos registrados por esta via (aqui existe uma lacuna, pois estes óbitos são somente os apurados quando a vitimização se dá no local do acidente, ou seja, os óbitos ocorridos, por exemplo, nos hospitais, em decorrência dos acidentes, não são registrados enquanto tais, como fatalidades do trânsito).

Outra informação relevante mostra que 61,89% dos acidentes ocorrem no período diurno, enquanto 36,14% acontecem noturnamente, com 27,13% em origem rural e, em grande escala, 72,80 % de origem urbana.

A modalidade de colisão/abalroamento com vítimas responde por 57,15% de todos os tipos de acidentes de trânsito, com 27,87% da categoria feminina e, com grande expressão, 71,01% categoria masculina.

Na análise relativa a faixa etária, observa-se que a idade que vai de 18 até 29 anos, é responsável por 37,52%, com vítimas parciais, quando se analisa oito faixas etárias diferenciadas, mostrando uma grande concentração neste estrato.

A categoria de condutores, segundo os levantamentos realizados, corroborando os elementos que permeiam esse estudo, mostram que das 23.370 vítimas parciais do trânsito, 9.808 são motociclistas, o que perfaz 41,97%.

Do total de vítimas fatais, 80,10% é masculina enquanto 18,95% é feminina. Na faixa de 18 até 29 anos, as vítimas fatais do trânsito correspondem a 31%, isto quando se subdivide as faixas etárias em 09 classes distintas, revelando a gravidade dessa situação.

A classe de motociclistas apresentou 32,37% de vítimas fatais, quando analisadas 08 categorias de acidentados no trânsito. Este número leva em conta somente o condutor o que pode ser agravado quando se soma a categoria passageiros, pois em muitos casos, na motocicleta, segue mais de uma pessoa.

A Lei Nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, foi instituída pelo Governo Federal e contempla as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e envolve temáticas da mobilidade urbana em geral sob a lógica da organização e planejamento das cidades e, em específico, os transportes públicos e coletivos, mas não contempla diretrizes voltadas para os problemas maiores de deslocamentos veiculares pelas vias de trânsito dos municípios, notadamente aqueles relacionados à circulação de motocicletas, quando a serviço da sociedade, e que mais afligem o país sob os aspectos da saúde e dos gastos advindos dos acidentes.

De forma reiterada, a escolha do tema justifica-se pelo alto índice de acidentes de trânsito envolvendo os motofretistas; pela ausência de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana que contemple os motofretistas, e pelos sérios problemas relacionados aos acidentes que mutilam os profissionais que se encarregam desta atividade, representando uma gravíssima problemática para a saúde pública brasileira.

Espera-se que este trabalho contribua para despertar a atenção de autoridades governamentais e pesquisadores diversos para a grave situação que assola os motofretistas quando no exercício das atividades.

A relevância científica da abordagem está no fato de suscitar o debate sobre a necessidade de implantação de novas tecnologias e procedimentos de trânsito, principalmente às relacionadas ao uso da motocicleta como veículo, que possam minimizar os riscos de acidentes, quer sejam em aparatos de segurança como também nas técnicas e regras que regem o trânsito.

Sob a lógica da contribuição social, o debate e a exposição do tema, vem de encontro aos avanços que a sociedade requer, com padrões de vida mais seguros, menos acidentalidades e conturbações no trânsito e menos internações hospitalares, que resultam, algumas vezes, em aposentadorias precoces, onerando a sociedade pela via indireta do sistema de seguridade social.

Pelos diversos ângulos sob análise, os problemas que afligem o trânsito, acabam conduzindo a conclusões convergentes que definem o tamanho da problemática que se tem a enfrentar: instituir uma política pública que dê conta dos deslocamentos urbanos, sob a ótica da segurança, principalmente para os elementos mais frágeis do trânsito e que necessitam de circulação para garantirem suas sobrevivências, que são os motoboys, profissionais de altíssima relevância para a sociedade moderna e que se ressentem de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana que contribua no sentido de enfrentar e reduzir o grave cenário que se vivencia neste setor.

A reformulação da Política Pública que abrange a mobilidade urbana, nos aspectos referentes ao trânsito, torna-se um objetivo fundamental, que procuramos ressaltar insistentemente nas diversas abordagens que realizamos ao longo dessa dissertação. Os acidentes de trânsito têm que ser reduzidos, quaisquer que sejam seus custos. A sociedade brasileira tem que ser envolvida de forma mais participativa, quer seja pelo processo educativo, quer seja pela suas práticas diárias, numa realidade que lhe diz respeito e provoca grandes constrangimentos e sofrimentos diários, através das conturbações do trânsito e das perdas de vidas preciosas.

Em qualquer cidade brasileira que se circule, de médio porte, se observa os grandes conflitos provocados pelo caos que o trânsito provoca: são ambulâncias apressadas e carros de polícias com suas sirenes ligadas demonstrando urgência na circulação, automóveis em movimento pelas vias conduzindo pessoas para as suas mais diversas finalidades e destinos, ônibus e outros veículos tentando dar prosseguimento aos seus trajetos e, no meio dessa confusão, as motocicletas se esgueirando nos corredores.

Literalmente, para que seja possível se movimentar no meio da conturbação que é o trânsito das cidades e tentar chegar ao destino proposto, a motocicleta é o veículo que apresenta a melhor dinâmica de fluxo veicular dado ao seu porte de pequena dimensão.

É exatamente essa a dimensão e a lógica do problema: por ser de menor porte e ser mais ágil na conturbação do trânsito, esse é o veículo motorizado que permite o pleno desempenho da profissão do “motoboy”. É com esse instrumento de trabalho que o profissional de entregas de pequenas cargas, motorizado, tem a capacidade de chegar ao seu destino dentro do tempo necessário.

O problema que se coloca, nesse deslocamento, é que o tempo de entrega dos produtos tem que ser sempre o menor possível pois, do outro lado, tem um demandante do serviço do motofretista aguardando, quase sempre ávido, pelo produto encomendado.

Se o motofretista tem um trabalho indispensável para a sociedade moderna, esse trabalhador tem que ser mais valorizado, do ponto de vista da sua atividade, da sua remuneração e das condições de trabalho, incluindo-se, fundamentalmente, a sua mobilidade no trânsito e a segurança do mesmo, fato que a Lei de Mobilidade Urbana desconsidera e que procuramos reparar, no sentido de se corrigir a distorção de objetivos que a Lei efetiva na sua atual edição, conforme os capítulos elaborados relatam

Para um entendimento mais claro dos objetivos aqui propostos, esse trabalho foi elaborado em cinco capítulos e as considerações finais, onde são apontadas medidas que devem ser implementadas objetivando reduzir os impactos que os acidentes envolvendo motocicletas e motofretistas sejam reduzidos.

No primeiro capítulo, trabalha-se a problemáticas dos motofretistas envolvidos pela mobilidade urbana, inserindo-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana, sob os reflexos do desenvolvimento urbano e econômico.

No segundo capítulo, é feita uma exposição quanto a realidade da profissão do motofretista e Política Nacional de Mobilidade Urbana, considerando os aspectos inerentes ao surgimento da motocicleta e o acesso da população a esse novo instrumento de mobilidade e trabalho no Brasil, relatando, também, a realidade permeada de acidentes e dificuldades que permeiam essa atividade e o enfoque na profissão de motofretista, segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Lei de Mobilidade Urbana.

No terceiro capítulo, trabalha-se no entendimento de quem são os motofretistas e como eles veem as leis que regulam o trânsito abordando a formação do sindicato, suas contribuições para a categoria e as práticas de trânsito desses profissionais.

No quarto e último capítulo, a abordagem se dá na construção do entendimento da estrutura hierárquica das organizações governamentais que regulam o trânsito, suas interações e as estatísticas derivadas do setor.

Todas as inter-relações que se configuram na construção destes quatro capítulos têm como um dos objetivos mostrar pontos omissos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, em geral e, de forma específica, as falhas no sistema formal de condução da estruturação das regras que regem o trânsito, pelas organizações públicas responsáveis por esse setor da vida pública brasileira, conduzindo, nas considerações finais, à algumas sugestões que, supõe-se, poderão reduzir os impactos negativos vivenciados pelo trânsito brasileiro, principalmente no que tange a categoria dos motofretistas, principal sujeito deste trabalho.



Fonte: grupomotoboy.blogspot.com

2 PROCEDIMENTOS ÉTICO METODOLÓGICOS

2.1 TIPO DE ESTUDO E MÉTODO

Na expectativa de colocar como objeto de conhecimento os seguintes aspectos: 1 - “A Política Nacional de Mobilidade Urbana”, 2 - as lacunas existentes com relação ao exercício da profissão de motofretista, 3 - causas e efeitos diretos e indiretos no processo de circulação pelas vias de trânsito urbanas dos motofretistas; entendeu-se a necessidade de formulação de uma proposta metodológica e técnica de estudos, que inclui pesquisa junto ao Sindicato da categoria, que contemple os efeitos da prática profissional nos trabalhadores.

A dissertação previu uma revisão bibliográfica e uma pesquisa qualitativa (estratégias, técnicas e procedimentos desenvolvidos pelos motofretistas em suas lides diárias) onde foi percorrido o caminho do estudo envolvendo os impactos que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, enquanto instrumento de governança, se impõe como maneira de dar voz ao discurso dos sujeitos envolvidos, sujeitos ativos e passivos do processo da referida Política. A compreensão destes processos que ocorrem no trânsito, em face da complexidade em que esta atividade é desenvolvida, na exposição da vida, de maneira a compreender uma realidade específica, cujos significados são vinculados a um dado contexto.

Na fase preliminar da dissertação, foi realizada pesquisa documental e levantamento bibliográfico na base de dados Scielo, Bireme, de forma a evidenciar o que se produziu em relação ao tema. Posteriormente, para uma melhor qualificação do estudo, foram feitos levantamentos e leituras de documentações a respeito do temário de forma mais ampla, incluindo o Código de Trânsito Brasileiro que regulamenta as práticas de trânsito nas vias públicas brasileiras e leis específicas sobre o tema, principalmente a que define a profissão de motofretista, a Lei 12.009 de 29 de julho de 2009.

A metodologia dos trabalhos que foram desenvolvidos, até o produto final, foi composta das seguintes fases:

I - Revisão Bibliográfica;

II - Pesquisa junto a órgão de classe representativo da categoria;

III – Levantamento de dados estatísticos produzidos retrospectivamente junto ao Departamento de Trânsito do Estado do Espírito Santo; e

IV - Construção da dissertação.

2.2 LOCAL E PARTICIPANTES DO ESTUDO

Neste estudo foram utilizados a análise de documentos na forma das legislações em vigor, visita a órgão de governo no levantamento de estatística próprias e entrevistas com motofretistas ligados ao Sindicato da Categoria (Apêndice A), onde constaram perguntas específicas, mas com espaço para que os entrevistados respondessem a partir de suas próprias estruturas familiares e da prática profissional.

O objetivo da entrevista foi o de, a partir dos questionamentos específicos, poder elaborar um entendimento de como é a estrutura familiar do motofretista e como o mesmo entende o seu trabalho, sob a lógica do trânsito. De que forma a mobilidade urbana afeta este profissional no dia a dia do desempenho das suas atividades laborativas.

Outro aspecto importante, levantado nas entrevistas, são as informações sob a saúde destes trabalhadores, a forma como os mesmos cuidam dela, vez que esta situação, quando não tratada corretamente, impacta fortemente a sociedade pois, no trânsito, o motociclista tem que estar com todos os seus sentidos íntegros e em boa condição de saúde. Neste item, foi fundamental levantar o consumo de substâncias químicas por parte de motofretistas quando no exercício da atividade.

Para realização deste estudo houve a autorização da instituição bem como dos sujeitos da pesquisa. Os participantes da entrevista foram esclarecidos sobre a pesquisa, e de seu objetivo e assinaram o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE) (Anexo B). Este termo foi elaborado em conformidade com a resolução CNS466/12.

Em relação ao levantamento de dados numéricos referentes ao trânsito, o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) é o órgão que fiscaliza a aplicação das normas e leis emanadas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seus

determinantes legais, e desenvolve estatísticas relacionadas à movimentação de veículos pelas vias públicas, bem como tem, entre suas diversas atribuições, a de emitir documentos de habilitações para os diversos motoristas, incluindo os motofretistas, na categoria A, obedecendo os termos legais que permitem estas habilitações. Na sua gerência de educação, são realizadas, além dos trabalhos envolvendo os processos educativos, toda a construção de séries estatísticas que deram base ao entendimento da realidade que permeia o tema trânsito, sob a lógica dos números.

2.3 AMOSTRA

A pesquisa foi realizada com os trabalhadores vinculados ao Sindicato da Categoria, envolvendo parte da diretoria desta organização e profissionais motofretistas, escolhidos aleatoriamente, agregando, nessa amostragem, ambos os sexos – 08 masculinos e 02 femininos, incluindo 02 diretores (masculinos), somando, assim, 10 motofretistas.

2.4 COLETA DE DADOS

Foram coletadas informações referentes ao número de veículos por categoria, acidentes de trânsito com vítimas, segundo o tipo de veículo, constantes de documentos do Departamento Estadual de Trânsito, que contém dados estatísticos sobre o trânsito.

A partir dos levantamentos da base de dados estatísticos primários, foram analisadas as informações de forma a construir um entendimento da realidade e as consequências às quais os motofretistas estão sujeitos em função da circulação pelas vias de trânsito urbanas do município de Vitória, em comparativo com o Estado do Espírito Santo.

2.5 ANÁLISE DOS DADOS

Os resultados obtidos foram esquematizados, tabulados e interpretados, de forma que o pesquisador realizou um entendimento descritivo a partir deles. Esta análise requereu um conjunto de categoria descritivas, que foram definidas durante a leitura e releitura do material obtido, até obter domínio de seu conteúdo.

A interpretação dos dados foi feita a partir de sua categorização, com a combinação de outros elementos teóricos e práticos, segundo o exercício das diversas atividades profissionais do autor do texto e a construção de tabelas e gráficos para o entendimento consubstanciado desta realidade. Foi feito um esforço de abstração, ultrapassando dados, tentando possíveis explicações, configurando causas e efeitos.

2.6 CONSIDERAÇÕES ÉTICAS

Os motofretistas, antes de serem submetidos aos procedimentos inerentes a pesquisa elaborada para a categoria, foram informados a respeito da natureza acadêmica do estudo, dos objetivos, da garantia de sigilo, respeitando a liberdade de se recusarem a responder a qualquer uma das perguntas bem como a interromperem suas participações. A guarda das informações está sob a responsabilidade do pesquisador e será mantido o caráter confidencial da pesquisa e o anonimato.

3 MOBILIDADE URBANA: A POLÍTICA NACIONAL E A PROBLEMÁTICA DOS MOTOFRETISTAS

3.1 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA SOB OS REFLEXOS DO DESENVOLVIMENTO URBANO E ECONÔMICO:

A lógica que permeia este estudo passa, necessariamente, pelo entendimento básico do processo de evolução das cidades, enquanto espaço de ocupação para moradia e trabalho, nos deslocamentos diários de um para o outro e vice-versa. As construções dos *locus urbanos*, nas eras que antecedem a revolução industrial (século XVIII), deram-se, de um lado, por conveniência comercial, ou seja, aqueles locais para os quais convergiam as rotas de caravanas de comerciantes que se deslocavam nos diversos pontos geográficos dos países ou, então, em locais que representassem assentamentos seguros para as construções de fortificações para a defesa do território contra invasões dos inimigos.

No caso brasileiro, para o processo de ocupação da terra recém descoberta por parte de Portugal, a segunda situação, aquela que decorre da proteção da terra, é a mais recorrente, vez que frequentemente haviam tentativas de invasões por parte de outras nações (século XVI) e, no segundo momento, a situação de rota comercial e da exploração por riquezas no interior do país veio a predominar. O certo, derivado dos diversos fatores de surgimento das cidades, é que estes espaços não foram planejados arquitetonicamente de forma a prever as diversas atividades que neles hoje se desenvolvem, levando, nessas interações, a conflitos diversos, sendo, um deles, e que gera muitos problemas de naturezas complexas, os deslocamentos pelas vias públicas, por parte de pedestres, veículos e animais.

Com o crescimento populacional acelerado ao longo dos séculos e a aglomeração das cidades, comportando as atividades sociais e econômicas diversas e que demandam grandes levas de pessoas e trabalhadores, os espaços urbanos se tornaram saturados, fazendo com que a circulação por eles, por qualquer meio de transporte e, mais ainda, pelos veículos de maior porte, ficasse complexa e angustiante.

Assim é que o Estado, enquanto elemento que detém o poder e a responsabilidade de intervir de forma a minorar estes problemas, tem que encontrar meios para reduzir os constrangimentos provocados nos processos de deslocamentos pelas vias públicas para que as pessoas e os veículos possam se deslocar sem maiores constrangimentos e em segurança. São necessárias políticas públicas coerentes que possam contribuir para reduzir os conflitos existentes derivados do fator trânsito.

As Políticas Públicas dos transportes urbanos é tema que abre espaço para uma discussão para o poder público e a sociedade, por ser uma área de conflitos e de ação cooperativa. O transporte urbano abrange uma rede de atores sociais com uma vasta repercussão econômica (AMORAS, 2011).

O transporte pode ser considerado como um instrumento de comunicação, como um meio de circulação articulado ao processo de produção, ou como um momento específico da divisão social e territorial do trabalho. Por outro lado, a circulação urbana envolve a mobilidade e a acessibilidade o que significa dizer que essa abrange os deslocamentos de indivíduos até o seu destino, bem como os meios utilizados para tal fim (MAMANI, 2004). Assim, diferentes meios são utilizados para a circulação: desde meios motorizados, como automóveis e o transporte coletivo, bem como meios não motorizados como a caminhada e a bicicleta (ARAÚJO, 2012).

Devemos compreender que a cidade desejada não é aquela em que os mais pobres transitam em carros, mas as que os mais ricos andam em transporte público (MOTTA, 2011).

Na junção dos aspectos que regem os deslocamentos de pessoas, através das vias das cidades, existe uma contradição real: os mais ricos andam em automóveis, muitas vezes sozinhos, em veículos que cabem até cinco pessoas, ocupando largas porções das faixas públicas de circulação veicular, mas que andam vazios por conduzir somente o motorista. Por outro lado, os mais pobres se comprimem em veículos destinados ao transporte público, muitas vezes em condições precárias e de baixa segurança. O paradoxo desta situação é que ambos, ricos e pobres, indistintamente, vêm sofrendo dos colapsos que os espaços urbanos apresentam. As vias são inelásticas e, face ao rápido crescimento das frotas veiculares, cada vez mais, o trânsito se estrangula, provocando engarrafamentos que se prolongam por faixas de

tempos cada vez maiores, atingindo a todos, independentemente das classes econômicas e sociais as quais pertençam (DAMATTA, 2010).

O transporte público, se exercido de forma socialmente competente, pode ser instrumento de integração social (ARAÚJO, 2012). Como exemplo desta possibilidade, vale lembrar os tempos em que os bondes circulavam pelas ruas das cidades, onde pessoas de várias classes sociais se deslocavam através destes veículos. Uma política de transportes públicos, que vise os aspectos integrativos da mobilidade social, prioriza as vias públicas para os transportes de grandes contingentes de pessoas, em detrimento dos automóveis individualizados (DAMATTA, 2010), mas, ressalta-se, para que isto aconteça, é necessário transporte público de qualidade. Só assim os mais ricos se integrarão aos mais pobres nos deslocamentos urbanos. Sob este entendimento, nada mais natural, conforme acrescenta Araújo (2012): que o transporte, como meio de mobilidade, pode favorecer a integração sócio espacial ou perpetuar o processo de segregação social.

O transporte e a circulação urbana são fatores determinantes inerentes às características da mobilidade urbana, e se diferenciam de modo divergente em cada ambiente urbano, até porque, cada cidade apresenta dinamismos urbanos próprios, devendo ser analisados em conformidade com suas peculiaridades inerentes a cada espaço urbano (ARAÚJO, 2012).

No início do povoamento das cidades, em função das pequenas dimensões populacionais que estas apresentavam, seus espaços urbanos eram reduzidos, com poucas especializações dinâmicas, do ponto de vista da atividade econômica. Assim, com pequenas caminhadas, atingia-se o local de destino. Os mais ricos, por uma questão de comodidade e/ou ostentação, tinham seus meios mais suntuosos de se locomoverem, as liteiras, com carregadores humanos, vez que as vias eram estreitas e somente permitiam este luxo de transporte àqueles que não se deslocavam a pé (DAMATTA, 2010).

Na evolução das cidades, os meios de transportes foram se especializando, distinguindo as classes: as liteiras foram substituídas por charretes ou coches, puxadas por pessoas ou por animais de tração, de forma que, quanto mais posses

tivesse a pessoa, mais sofisticados eram seus veículos individuais de transportes (DAMATTA, 2010).

A situação de segregação de classes deu-se até o surgimento e a circulação dos bondes pelas cidades. Este sistema de transporte público, adequado à paisagem urbana, permitiu, pelo seu conforto e segurança, além do baixo custo, que os mais ricos andassem lado a lado com os mais pobres. Não havia, nestes veículos, espaços segregacionistas. As pessoas ficavam lado a lado, dividindo os mesmos bancos, independentes de suas origens econômicas ou posse de bens (DAMATTA, 2010).

De forma paralela à instituição dos bondes, começaram a surgir os primeiros veículos automotivos que, em função dos altos custos e das vias urbanas precárias, não foram de imediato absorvidos, em grandes proporções, pelas classes mais ricas da sociedade (DAMATTA, 2010).

No entendimento da leitura de Damatta (2010), os primeiros automóveis, dado a sua inovação tecnológica, eram muito caros, e somente uma pequena parcela da população os podia possuir, mais por ostentação do que por comodidade. Eram máquinas rústicas, que circulavam a baixa velocidade, desprovidas de conforto e segurança. Além destes fatores, ainda haviam as vias públicas que, quando muito, estavam preparadas apenas para a circulação de charretes e carroças, se apresentando desestruturadas para a circulação dos novos veículos automotivos. Nesse cenário, era preferível a circulação pela cidade através dos bondes, que circulavam sobre trilhos, sem sobressaltos, com um deslizar suave e tranquilo.

Na lógica da história da evolução capitalista, ainda no entendimento perpetrado por Damatta (2010), a permanência dos bondes era um entrave à evolução do processo de acumulação. Era necessário que a indústria automobilística evoluísse, gerando novos empregos, aumento de renda e elevados lucros e, para tal finalidade, as cidades foram adaptadas para suportar os automóveis que, a partir dessa estruturação, começaram a circular em números cada vez mais crescente.

Até o momento em que os bondes conviviam com os automóveis, de forma pacífica, um modal complementando o outro, o deslocamento pelas cidades era realizado de forma tranquila, sem grandes gargalos que viessem constranger as pessoas (DAMATTA, 2010).

O problema é que os aglomerados urbanos, dados aos seus crescimentos acelerados, começaram a apresentar um trânsito cada vez mais lento e que proporcionava dificuldades cada vez maiores para as pessoas se deslocarem através das cidades. Já não bastava ter um veículo próprio, era necessário mais do isto, era necessário entender a configuração dos espaços das cidades e como os diversos meios de transportes interagem para que as pessoas possam, sem grandes conflitos, se locomoverem aos seus destinos de interesses. Baseado nestes fatores, surge o conceito de mobilidade, ou seja, dos elementos que configuram os deslocamentos da sociedade pelos espaços urbanos (DAMATTA, 2010).

De forma ampla, a mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos. O conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência (ALVES, 2014, PL 43)

O conceito de mobilidade, com o decorrer do tempo, passou a apresentar um entendimento mais complexo e abrangente, passando a considerar a gestão da mobilidade das pessoas e não dos veículos, como ocorria a tempos atrás (FERREIRA, 2015). Contudo, o que se defende é que as políticas de mobilidade urbana sejam formuladas levando-se em consideração as necessidades da população envolvida, com a participação desta nas discussões e no planejamento, na perspectiva de cidadania e de inclusão social (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

Para assegurar a mobilidade urbana sustentável, é preciso que as políticas e ações busquem atuar de forma integrada com o ambiente, o sistema de transportes e o planejamento urbano. É necessário se alterar a ordenação do sistema viário, de modo que deixe de privilegiar o uso do automóvel, priorizando os pedestres, ciclistas e os usuários dos transportes públicos, essa é a melhor maneira de alcançar uma mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

A Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SeMob), vinculada ao Ministério das Cidades, defende que os programas e ações de mobilidade, integrados com as demais políticas urbanas, devem trabalhar para mudar

radicalmente a atuação de todas as esferas de governo: Federal, Estadual e Municipal, aliando-se para desenvolver e implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012 (SIQUEIRA; LIMA, 2015).

A referida lei objetiva aprimorar a política de desenvolvimento urbano sob a lógica integrativa entre os variados modos de transporte e melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município, e dispõe de capítulos e artigos que abordam a mobilidade urbana, de forma geral, quanto ao seu objetivo que é o deslocamento de pessoas e a melhoria da relação espaço percorrido versus tempo dispendido entre origem e destino, envolvendo transportes públicos e outros modais.

No desenvolvimento dos debates relativos à mobilidade urbana, é importante considerar que a Lei editada em 2012 se apresenta tardiamente como consolidação de outros quatro projetos de Leis: Lei 694/95 que instituiu as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências, Lei 1974/96 que dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sobre o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências, Lei 9503/97 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei 1687/07 que instituiu as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

Na junção de outras Leis e avanços próprios, a Política Nacional de Mobilidade Urbana editada em 2012, construiu um arcabouço importante de artigos relacionados à circulação de veículos em áreas urbanas, priorizando o transporte coletivo e a circulação de pessoas, além de definir que os municípios elaborem seus planos de mobilidade urbana, na seguinte forma:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o

Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

De fato, as propostas representam avanços importantes e sinalizam sobre a necessidade de mudanças planejadas, no nível municipal, o que é fundamental, mas, um dos problemas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, nas suas diversas abordagens é que, além da omissão específica na circulação de motocicletas e sobre aqueles que as utilizam enquanto instrumento de trabalho, é que a cultura de trânsito dos motoristas brasileiros está muito materializada no modelo egocêntrico comportamental, que vê as vias públicas, independente dos diversos veículos que por elas circulam, quase como se elas fossem para seu uso exclusivo, fruto de uma cultura em que até bem pouco tempo prevalecia a omissão e o descaso da autoridades públicas da área, pois o trânsito era um palco de impunidades de todas as espécies para aqueles que se utilizavam dele, sem maiores responsabilidades ou consequências. A cultura de achar que as vias são quase exclusivas ainda impera em muitos motoristas que circulam pelas vias brasileiras, a despeito das duras regras existentes no Código de Trânsito Brasileiro (DAMATTA, 2010).

O que se tem hoje, são motoristas que pensam como tendo somente privilégios e direitos; e, por outro lado, os pedestres, vistos como subcidadãos cujo atributo é ter um conjunto de deveres ou obrigações. Não há igualdade nos direitos e deveres, onde os motoristas têm o privilégio de ocupar as ruas, utilizando-as como bem entendem, bem como as calçadas e praças. Diante desta condição, na malha urbana, o cidadão-pedestre não tem lugar ou vez nas calçadas e praças, o que faz com que todos precisem de um veículo motorizado no país (DAMATTA, 2010).

3.2 A PROBLEMÁTICA DOS MOTOFRETISTAS ENVOLVIDOS PELA MOBILIDADE:

A questão relacionada ao título acima abrange o alto índice de acidentes de trânsito envolvendo motofretistas, o que representa uma problemática para a saúde pública que, diante da falta de políticas públicas eficientes, não tem condições de atender à real necessidade dos trabalhadores que utilizam a moto como meio de transporte. Parte dessa problemática tem origem na forma como as cidades surgiram e se

desenvolveram no país e, principalmente, como se deram as ocupações históricas desses espaços nos processos internos de mobilidades das populações.

A população do Brasil é prevalentemente urbana. De 1940 a 1970, o país deixou de ser agrário-exportador para se tornar urbano-industrial, decorrente da migração de milhares de pessoas do campo para as cidades, em sua maioria vindo da região Nordeste rumo ao Sudeste. A concentração populacional no meio urbano, a instalação da indústria automotora, a concepção de modernidade associada ao veículo sobre pneus e a ausência de: diretrizes, políticas públicas e planejamento de mobilidade urbana, entre outros aspectos, beneficiaram a predominância do transporte rodoviário no país (BRASIL, 2015).

Reconhece-se que nas cidades estão concentradas as oportunidades, diante da oferta habitacional, trabalho, lazer, educação, serviços em geral, cujos usufrutos voltam-se para o transporte. Estes por sua vez, ficam à mercê da prestação dos serviços a ele vinculados, da infraestrutura viária, de equipamentos afins, dos veículos e da gestão do trânsito. Esses aspectos em conjunto configuram a mobilidade urbana, que visa garantir o acesso ao cidadão em seu deslocamento diário de um local para outro (BRASIL, 2015; ARAÚJO *et al.*, 2011).

Na atualidade, o trânsito praticado nas vias brasileiras passou a ser caótico, com motoristas e cidadãos em geral, frequentemente, ficando raivosos, impacientes, irritados e, muitas vezes, entrando em surto neurótico com o automóvel da frente (DAMATTA, 2010). Essa situação impactante e negativa é decorrente da intensificação nos avanços na indústria automobilística, atrelado ao desordenado crescimento dos grandes centros urbanos e influenciando significativamente o espaço geográfico do país (HOLZ, 2014).

A realidade do Brasil dispõe de outros fatores proeminentes, que é a falta de oferta de meios de transporte para as pequenas e grandes distâncias, nas vias terrestres, como metrô e trens, o transporte rodoviário, que é o mais utilizado pela população, atende dentro dos limites municipais e interestaduais (ARAÚJO *et al.*, 2011). A acessibilidade do transporte coletivo público não abarca algumas regiões do país, e quando faz, não é eficiente (AMORAS, 2011).

O elevado custo dos transportes individuais como os táxis, não permite que a população tenha condições de acesso diário e constante, por não ser um meio de transporte que atenda passageiros economicamente menos favorecidos (AMORAS, 2011; ARAÚJO *et al.*, 2011). O deslocamento a pé, como outra maneira de se locomover, é mais lento e cansativo, principalmente quando se faz necessário percorrer longas distâncias ou quando é preciso ter rapidez para se chegar a um local almejado (AMORAS, 2011).

Além da questão caótica do trânsito, acrescido dos momentos de crise na economia e no crescimento urbano, o surgimento da moto como transporte alternativo, foi a forma que se buscou no intuito de contornar a falta de mercado de trabalho e os altos índices de desemprego (SILVA, 2014; AMORAS, 2011). Esse transporte alternativo é uma consequência da crise econômica do país e pelo descontentamento da população ao utilizar os transportes coletivos (AMORAS, 2011).

Esses fatores, acrescidos do atual cenário conturbado e conflituoso do trânsito moderno, em sua essência e prática, faz surgir uma categoria profissional, recente, que, em função do estrangulamento relativo do trânsito, tem visto suas atividades econômicas prosperarem rapidamente, acompanhando o fluxo crescente de veículos: são os motofretistas, popularmente conhecidos como motoboys, profissionais que trabalham com transporte e entrega de correspondências e pequenas cargas em destinos diversos pelas vias de trânsito brasileiras.

Explica Holz (2014) que a moto é uma opção que satisfaz em questão econômica e pela pontualidade; e também por oferecer reduzido custo de manutenção, consumo baixo de combustível, facilitar o estacionamento e a mobilidade urbana. Essas características são atrativas para trocar o veículo de quatro rodas por um de duas.

A moto como ferramenta de trabalho informal se caracteriza como uma opção para a geração de renda para os indivíduos de baixa escolaridade, os quais apresentam maiores dificuldades para ingressarem no mercado de trabalho formal (SEERIG, 2012).

Ressalta-se, no entendimento derivado do autor acima, que o tema abordado, apesar de sua importância cabal para a sociedade brasileira, frente aos desafios que a modernidade impõe, sob a lógica da necessidade de deslocamentos rápidos e os

graves problemas apresentados por essa modalidade de transporte no exercício profissional, no *locus urbano*, não se encontra presente, de forma nenhuma, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme pode se inferido em leitura da Lei Federal 12.587, instituída em 03 de janeiro de 2012,

Três anos antes da publicação da Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi implementada a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motofretista”, com o uso de motocicleta. Esta Lei trata, antes, de um cuidado complementar das autoridades de trânsito no que tange à ausência de abordagem específica do assunto motofretista quando se observa os termos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído em 1997 pela Lei 9.503.

No que se refere aos requisitos mínimos de segurança para o transporte de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, tem-se a Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010 (SILVA, 2014). O que se preconiza é abrandar a alta periculosidade do uso da motocicleta de um modo geral; em particular, o índice de acidentes envolvendo motofretistas que se intensifica, em números e em relação ao grau de traumas provocados pelos acidentes.

O risco de acometimento de acidentes é inerente à atividade de transporte. A Engenharia de Transportes, define risco como sendo: “a probabilidade de ocorrência de um evento indesejado que resulte em danos à saúde, propriedade, meio ambiente ou ao bem-estar” (SILVA, 2014, p. 32); e ainda dispõe de algumas hipóteses acerca dos riscos de acidentes envolvendo motofretistas, e sua prevalência dez vezes maior em comparação aos motociclistas em geral.

Diante deste quadro, foram implementadas ações governamentais com o objetivo de coibir os catastróficos efeitos dos acidentes de trânsito, com o patrocínio do Ministério da Saúde e em conformidade com as recomendações decretadas pelas Organizações das Nações Unidas (ONU), intitulado “Vida no Trânsito”. A partir de ações de âmbito nacional, estadual e municipal, tem como meta desenvolver e aprimorar estratégias bem-sucedidas para a segurança no trânsito (MORAIS NETO *et al.*, 2013).

4 O MOTOFRETISTA E A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

4.1 O SURGIMENTO DA MOTOCICLETA E O ACESSO DA POPULAÇÃO A ESTE NOVO INSTRUMENTO DE MOBILIDADE E TRABALHO, NO BRASIL

Paralelamente a evolução da indústria automobilística, surge um novo veículo, na segunda metade do século XIX, simultaneamente por um americano e um francês, originalmente tendo como modelo as bicicletas, mas adaptadas com um motor a vapor, para lhes dar maior velocidade, de aparência complexa, mas de concepção simples, assim se justifica o surgimento das motocicletas. No Brasil, a história das motocicletas começa no início do século passado, com a importação de motos europeias e algumas de fabricação americana. O crescimento desses novos veículos foi tão rápido que, no final da década de 1910 já existiam cerca de 19 marcas rodando no país. A primeira marca fabricada no Brasil foi em 1951, pela empresa Monark, que era composta de ferragens nacionais e um motor inglês de 125 cm³¹.

Figura 1. 1869 - A primeira motocicleta que se tem conhecimento



Fonte: mxparts.com.br

¹ Em: <http://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm>. Acesso em: 04 de dezembro de 2016.

Nos primeiros tempos, após o surgimento das motocicletas e com o aprimoramento delas, o uso desta nova máquina se destinava basicamente a competições esportivas de velocidade, com modelos que apresentavam pouca segurança para aqueles que delas se utilizavam. Nestas interações, o veículo diferenciado de duas rodas, era um misto de desafio e liberdade, e atraía principalmente os jovens que viam nela a ruptura de comportamentos tradicionais. A partir da construção desta imagem de desafios, a motocicleta se consolida como veículo automotivo e, ao longo dos anos, como uma máquina mais moderna, de maior velocidade, adquirindo um novo *status*, o de meio de transportes para elevado número de pessoas, que se utilizam dele para diversas finalidades, considerando aí o trabalho e o lazer.

Figura 2. 1951 – A primeira motocicleta brasileira



Fonte: velozes-furiozas.blogspot.com

O que se tem hoje é uma população que utiliza a motocicleta com uma frequência maior e grande parte dessas pessoas a utilizam com objetivos comerciais ou para trabalhar. As cidades brasileiras, em sua maioria, apresentaram um aumento significativo na quantidade de motocicletas, também houve uma alteração no cenário do trânsito e na maneira de como o motociclista dirige, ou seja, sem respeito às leis de trânsito, situação essa que vem afetando a segurança dos usuários do sistema viário (condutores de veículos motorizados, individuais ou públicos; os ciclistas e os pedestres) (TAVARES, 2014).

Nos últimos anos a Abraciclo vem conduzindo pesquisa junto aos compradores de motocicletas. Segundo essa instituição, em levantamento realizado em 2012, a maior razão para a compra da motocicleta deu-se para a substituição do transporte público (40%), seguido de lazer (19%), como instrumento de trabalho (16%) e para substituir o automóvel (10%).

Os motivos que levam as pessoas a adquirirem a motocicleta se revestem de várias explicações:

- Trânsito conturbado e lento, permitindo que as motocicletas façam um deslocamento mais rápido pelas vias urbanas;
- Custo elevado dos transportes públicos;
- Baixa qualidade e falta de segurança dos transportes públicos;
- Dificuldades relacionadas na hora de conseguir o transporte público;
- Baixo custo para aquisição da motocicleta, associado ao longo prazo de pagamento;
- Facilidade para estacionamento;
- Baixo consumo de combustível e baixo custo de manutenção;
- Acessibilidade para a família quanto ao transporte de pessoas;
- Possibilidade de utilizar o veículo para diversas finalidades; e
- Política governamental de incentivo à compra da motocicleta.

É nesse contexto que a motocicleta surge como um veículo que vai modificar intensamente o transporte de pequenas mercadorias e cargas. Portanto, além de adequar-se a um novo período da produção capitalista, atendendo a um mercado consumidor crescente na área de serviços, a motocicleta contribuiu para que uma enorme parcela da população que vivia sob a crise da indústria brasileira conseguisse ter acesso a trabalho e renda. Isto pode ser observado no aumento do faturamento da indústria: de US\$ 740 milhões em 1990 para US\$ 8,6 bilhões em 2011, um aumento de 12 vezes (VASCONCELLOS, 2013).

Figura 3. Modelo de alta tecnologia das motocicletas atuais – 147 anos de história



Fonte: motoclube.com

4.2 O MOTOFRETISTA: UMA REALIDADE PERMEADA DE ACIDENTES E DIFICULDADES

A circulação de motocicletas e a prática de uma atividade profissional de grandes índices de crescimento nos últimos anos, que é a profissão de motofretista, na ausência de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana que também contemple esta categoria, têm provocado variados problemas relacionados aos acidentes que mutilam os profissionais que lidam com esta atividade. Em muitos casos, são trabalhadores jovens na faixa etária de até 29 anos, que se responsabilizam pelo sustento de famílias numerosas e de uma extensa cadeia de dependentes sociais e econômicos.

Segundo dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), criado pelo Ministério da Saúde (MS), o custo de internações por acidentes com motociclistas pagas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), em 2011, foi 113% maior em comparação ao ano de 2008, ultrapassando R\$ 45 milhões para R\$ 96 milhões.

O crescimento dos gastos segue com o aumento das internações que passou de 39.480 para 77.113 hospitalizados no período (TELES, 2012). O MS corrobora que os dados de 2011 são os mais recentes disponíveis, visto que o processo de registro de óbito é lento, levando até dois anos para contabilizar todos os casos (MIOTTO, 2013).

O número de acidentes fatais envolvendo motos aumentou 21% nos últimos anos – de 8.898 óbitos de motociclistas em 2008 para 10.825 em 2010; com isso, a taxa de

mortalidade aumentou de 4,8 óbitos por 100 mil habitantes para 5,7/100 mil entre 2008 e 2010 (TELES, 2012).

O salto no número de acidentes fatais com motociclistas fez com que, pela primeira vez na história, a taxa de mortalidade deste grupo sobrepujasse a de pedestres (5,1/100 mil) e a de outros veículos automotores (5,4/100 mil), como carros, ônibus e caminhões (TELES, 2012).

Em 2011, foram 42.425 mortes contra 30.524 registradas em 2001 – alta de 39%. No mesmo período, a frota brasileira de veículos de duas rodas aumentou 300%, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas e Similares (Abraciclo), com base em números divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) (MIOTTO, 2013).

A quantidade de motos emplacadas no país apresentou um aumento de 4.611.301 unidades, em 2001, para 18.442.413, em 2011 (MIOTTO, 2013). Ressalta Miotto (2013, p. 2) que: “No Brasil, o motociclista é marginalizado pelo próprio estado. Se em países como França, Itália, Espanha a motocicleta é vista como um importante veículo para tornar eficaz a política de mobilidade, o Brasil caminha na contramão”.

No Espírito Santo, esses dados não são diferentes. Os hospitais da Secretaria de Estado da Saúde (SESA) têm registrado uma alta taxa de ocupação de seus leitos com vítimas de trânsito, que pode abeirar-se a 80% em alguns hospitais. Segundo dados da SESA, o custo mensal destes pacientes é de R\$ 6, 6 milhões nos Hospitais Estaduais São Lucas, de Vitória, e Dório Silva, localizado na Serra. O elevado gasto é decorrente da gravidade das vítimas e ao tempo maior de internação, que afeta, inclusive, a rotatividade dos leitos (Detran, 2012).

Existem casos que o valor pode alcançar R\$ 2,8 mil por pessoa/dia, excedendo a média mensal de R\$ 11 mil gastos por paciente. Os atendimentos clínicos custam em média R\$ 4 mil. No entanto, o custo destes pacientes pode ser ainda maior se for comprado um leito na rede privada (Detran, 2012).

De 2006 a 2011, o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) 192 registrou um acréscimo de 269% no atendimento a pacientes de acidentes de trânsito. Já os acidentes de moto aumentaram 1.540%. Foram contabilizados no ano de 2011,

passando 6.886 atendimentos a motociclistas pelo Samu, dentro de um universo de 12.418 atendimentos de acidentes de trânsito. Em 2011, de janeiro a setembro, os acidentes de moto representaram 67% dos atendimentos de trânsito; foram 5.861 atendimentos somente a motociclistas (MIOTTO, 2013).

4.3 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A LEI DE MOBILIDADE URBANA: ENFOQUE NA PROFISSÃO MOTOFRETISTA

A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades. O termo é geralmente empregado para referir-se ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual (carros, motos, etc.), seja através do uso de transportes coletivos (ônibus, metrô, etc.) (PENA, 2016).

Nos últimos anos, o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil vem se acirrando cada vez mais, haja vista que a maior parte das grandes cidades do país vem encontrando dificuldades em desenvolver meios para diminuir a quantidade de congestionamentos ao longo do dia e o excesso de pedestres em áreas centrais dos espaços urbanos (PENA, 2016).

A Lei de Mobilidade Urbana é um instrumento de política urbana que propugna adotar o planejamento de redes integradas de transportes com o objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas no território nacional. A inovação que dispunha a citada lei está na afirmação de que na política de mobilidade deve-se considerar que ao se construir as cidades, o planejamento desta construção não se dê apenas na sede do município, mas em todo o seu espaço geográfico, tendo em vista que abrange a dimensão territorial. Com isso, fica na responsabilidade do município em considerar que o planejamento da mobilidade não ocorra apenas na área urbana da sede municipal, mas em sua inter-relação com as subunidades do território, principalmente em seus espaços urbanizados (OLIVEIRA JÚNIOR, 2012).

Oliveira Júnior (2012) explicita que a lei contempla uma lógica sistêmica para a mobilidade urbana, onde o planejamento de redes que dispõe de mobilidades de transportes deve ser organizado, coordenado e integrado entre si, como também os serviços e as infraestruturas que objetivam deslocar pessoas e cargas no espaço

geográfico do município. Para o transporte urbano, os §§ 1º a 3º do artigo 3º apresentam uma sistemática classificação dos modos de transportes motorizados ou não, e também dispõem de um conjunto de infraestruturas voltadas para a mobilidade urbana.

A concepção de mobilidade urbana trazida aqui parte do pressuposto da efetivação de uma sociedade inclusiva, criando mecanismos que irão priorizar os princípios da universalidade e da equidade, visando a formatação de um outro ambiente onde o espaço urbano acolha as diferenças, propicie o encontro social e apresente-se acima de tudo como público (SILVA, 2010)

A política de planejamento urbano ordenado se mostra ineficaz diante do crescimento e da expansão do território das cidades. As deficiências no que se refere à dinâmica espacial, a frota veicular, e à ineficiência e à falta de segurança no trânsito, de pessoas e de veículos, ainda se encontra presente (NASSIF, 2012).

A lei de mobilidade desconsidera os motofretistas como uma possível solução para atenuar o problema do caótico trânsito que se tem na atualidade. As motocicletas são mais leves, econômicas e rápidas, são consideradas veículos urbanos por excelência. O perigo existe, como também existe para os carros (NASSIF, 2012).

A função da mobilidade urbana, enquanto fundamento indutor da mobilidade social, é uma das propostas colocadas na política de mobilidade urbana, devendo ser entendida como um mecanismo capaz de estabelecer programas e ações governamentais que contemple melhorias na infraestrutura das ruas, que disponha de uma fiscalização mais eficaz, uma educação voltada para o público de motofretistas, ou seja, deveria envolver ações preventivas capazes de auxiliar na transformação da cultura visando diminuir o número de acidentes e lesões no trânsito (MARIUZA; GARCIA, 2010).

O que se busca com a Lei de Mobilidade Urbana é:

(...) ter presente a pressão exercida pela cultura e trabalhar no sentido de propiciar espaços de reflexão e questionamento a respeito da vida, lembrando sempre da coletividade, que implica a vida no trânsito e a necessidade de transformar este espaço em um convívio mais humanizado e saudável (SCHMITZ; SILVA, 2010, p. 33).

Caberia à Lei de Mobilidade Urbana ter se preparado para o crescente aumento da frota de motofretistas no país. A motocicleta é o principal elemento de inclusão social das classes menos favorecidas, e dando condições de gerar renda e emprego para muitas famílias que utilizam a moto para exercer atividades remuneradas (TAVARES, 2014). No entanto, os motofretistas representam uma população de significativo risco de envolvimento em acidentes de trânsito devido às constantes cobranças inerentes ao seu exercício profissional (MARIUZA; GARCIA, 2010). Deve-se preconizar uma legislação de trânsito e uma fiscalização mais consistente.

Diante deste quadro, tem-se a proposta da Lei de Mobilidade Urbana, que é de solucionar problemas como congestionamentos, conflitos entre os diferentes usuários de transporte, crescimento no número de acidentes de trânsito. O que se deve reconhecer é que os transportes individuais são responsáveis por uma ampla quantidade de acidentes, provocando mortes ou graves danos à saúde para milhares de indivíduos por ano, principalmente jovens (VIANA, 2013).

Observando os elementos teóricos relacionados acima, entendo que a citada lei não busca construir diretrizes voltadas para os grandes problemas de deslocamentos veiculares pelas vias de trânsito dos municípios, notadamente àqueles relacionados à circulação de motocicletas, quando a serviço da sociedade, e que mais afligem aos brasileiros, segundo as estatísticas do trânsito revelam.

O que se tem, ainda na compreensão dos textos citados, é um cenário que revela uma sistemática desobediência e até mesmo falta de impunidade às normas universais, que teoricamente deveria valer para todos. Cabe à legislação contemplar dispositivos onde caiba a punição, mas também uma Lei de Mobilidade Urbana capaz de atender às reais necessidades da categoria dos motofretistas, inserindo-os nos seus termos normativos, fazendo com que as autoridades públicas brasileiras se sintam responsáveis em administrarem cidades onde o trânsito, segundo a lógica diversa, enquanto engenharia, educação, fiscalização e repressão, privilegie, inclusivamente, as motocicletas, elementos frágeis e perigosos em circulação nas vias, responsáveis por grandes e custosos índices de acidentes, mas não é o que acontece.

5 MOTOFRETISTAS: QUEM SÃO E COMO ELES VEEM AS LEIS QUE REGULAM O TRÂNSITO

5.1 O SINDICATO DA CATEGORIA E AS LEIS QUE REGULAM A ATIVIDADE

No intuito de compreender o perfil e a relação dos motofretistas com as leis que regulam o trânsito e de que forma a Política Nacional de Mobilidade Urbana lhes afeta, foi realizada pesquisa que envolveu 10 profissionais dessa categoria, escolhidos aleatoriamente, sendo 02 mulheres, 02 diretores sindicais e 06 outros trabalhadores do sexo masculino.

Para evitar que os envolvidos na pesquisa fossem identificados, no intuito de manter o sigilo e preservar a integridade dos relatos exarados, os nomes foram substituídos por codinomes com referências a minerais diversos. Estas referências, com nomes de minerais, têm, um pouco, a intenção de associá-los a elementos existentes na natureza e que se revelam enquanto materiais de naturezas resistentes, que enfrentam condições diversas e cáusticas quanto a sua existência.

Abaixo, relaciono os codinomes estabelecidos para os motofretistas e o sexo dos mesmos, conforme quadro 1:

Quadro 1: Codinome e Sexo dos Pesquisados

CODINOME	SEXO
Ferro	Masculino
Cobre	Masculino
Zinco	Masculino
Magnésio	Masculino
Tungstênio	Masculino
Cálcio	Masculino
Granito	Masculino
Diamante	Masculino
Prata	Feminino
Rubi	Feminino

Fonte: Fraga (2016).

Para que o objeto da pesquisa apresentasse uma conotação de vínculo profissional, relacionado a uma categoria organizada e regulamentada, onde as relações trabalhistas são melhores definidas, quando se leva em consideração a perenidade e confiabilidade das informações, o elemento que tornou possível essa abordagem foi o Sindicato da categoria.

O Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Estado do Espírito Santo (Sindimotos/ES)² foi criado em maio de 1999, a partir da compreensão de um grupo de “motoboys” que entendiam que o exercício da atividade, na época, apresentava baixos salários e um perfil profissional pouco valorizado no mercado e sem reconhecimento por parte das empresas e da sociedade em geral.

A luta pela regulamentação e reconhecimento da profissão, por parte do Sindicato, teve como princípio o entendimento da essencialidade destes trabalhadores para a sociedade urbana moderna, pois são os motofretistas que possibilitam que as pessoas nas cidades tenham acesso rápido a remédios, comidas, documentos e diversos tipos de produtos de pequeno porte e precisam que ser entregues em tempos curtos e com baixo custo derivado do frete.

Em 29 de julho de 2009, foi publicada a Lei 12.009, que tinha como objetivo a regulamentação do exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispoendo sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete -, estabelecendo regras gerais para a regulação deste serviço e dando outras providências (Art. 1º).

Em seu Art.2º, a referida Lei determina que: Para o exercício das atividades previstas no Art. 1º, é necessário:

- I – ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

² Em: <<http://www.sindimotos-es.com.br/>>. Acesso em: 15 de novembro de 2016.

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

No Capítulo XIII-A, da Condução de Motofrete, o seu Art. 139-A, reza que, as motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo da categoria de aluguel;

II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Na evolução dos fatos e por uma “certa” pressão da categoria, do Sindimotos e de técnicos ligados à área, que observaram algumas inconsistências na aplicabilidade da mesma, a Lei evoluiu no sentido de se produzir textos complementares ao conjunto de dispositivos legais publicados em 2009 pois, havia a Lei, mas para que a mesma fosse regulamentada e aplicada no âmbito do município se tornava fundamental que ela contivesse dispositivos reconhecendo o papel do ente federativo enquanto responsável por conceder licença para que profissionais diversos possam obter remuneração na exploração de áreas públicas sob domínio da autoridade municipal. Para cumprir esse papel, é a prefeitura que regulamenta diversas atividades que necessitam de vias públicas para desenvolverem atividades de âmbito comercial, como é o caso dos motofretistas quando se utilizam das vias públicas para exercerem seus trabalhos.

Para cobrir essa lacuna, foi editada a Resolução Nº 356, de 02 de agosto de 2010 que dispõe, nos Capítulo I, Das Disposições Gerais:

Art. 1º Os veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) (grifo meu) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar.

No Capítulo IV, Das Disposições Finais, da Resolução 356, o Art. 16 diz que “Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete deverão fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB.

As disposições contidas na Resolução 356 vêm para legitimar o exercício da atividade de motofretista mediante dispositivos legais e necessários. Um dos problemas apresentado para o cumprimento da Resolução é que os municípios não se organizaram para incluir essa categoria no rol de atividades que desenvolve na área trânsito. O município de Vitória, tomando-se como exemplo, não regulamentou a atividade de motofretista segundo os ditames da Lei. Não havendo o disciplinamento por parte dos municípios, a autoridade estadual de trânsito não pode implementar a cobrança da Lei 12.009, que regulamenta o exercício e a habilitação para condução de motocicletas em transporte de cargas.

Outro problema é o que se refere aos aspectos da municipalização do trânsito, ou seja, que os municípios estejam inseridos no Sistema Nacional de Trânsito (SNT) que é o conjunto de órgãos e entidades de trânsito, seja normativo, consultivo ou executivo, pertencentes à União, aos Estados, Distrito Federal e Municípios, que se integram, com a finalidade de exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem dos condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidade.

Neste quesito, abre-se uma lacuna lamentável em relação aos estudos de trânsito no Brasil, pois é fundamental, para o estudo do trânsito, o conhecimento do Sistema que

o rege, seus órgãos, suas competências, atribuições, definições, normas e estrutura, possibilitando assim, conhecer a sistemática não só das autuações, mas também de outros assuntos relacionados ao trânsito, tais como a educação, a edição de normas, e a Política Nacional de Trânsito, tendo como base o conjunto das menores unidades federativas que é o território municipal.

A baixa taxa de municipalização do trânsito é comum no Brasil. No caso do Espírito Santo, somente 08 municípios estão inseridos no SNT mas, mesmo o município de Vitória fazendo parte do Sistema, a ação de regulamentação dos motofretistas nos procedimentos de trânsito do município ainda não ocorreu e isso prejudica muito a categoria, pois ao não se implementar e cobrar os termos da Lei, abre-se espaço para que a prestação de serviços seja executada por pessoas que não deveriam estar realizando esses trabalhos, pois não estão preparadas, segundo os requisitos mínimos do exercício da atividade.

A justificativa de vários municípios para não se inserir no SNT é de que a implementação da municipalização acarretaria novos custos a administração, pois haveria necessidade de estruturar novas áreas de atuações, como educação para o trânsito, com a composição de uma área de estatísticas, e uma área de engenharia de tráfego (sendo estes dois requisitos os mínimos necessários) além de uma guarda municipal de trânsito (na falta dessa guarda pode ser celebrado convênio com os órgão de fiscalização do estado).

Enquanto não consegue a efetiva regulamentação da atividade de motofretista no âmbito municipal e estadual, paradoxalmente a existência da Lei, para que haja cobrança e punições efetivas pela autoridade estadual e municipal de trânsito, em relação ao exercício ilegal da profissão, o Sindimotos vem trabalhando em várias frentes. Abaixo transcrevo discurso da direção do Sindicato:

O Sindimotos vem atuando de forma definitiva para modernizar o movimento da categoria dos motoboys nas grandes lutas em nível nacional. Nossa bandeira atual é pela aprovação da Pauta Trabalhista, que traz em seu conteúdo, entre outras reivindicações, a redução da jornada de trabalho, a manutenção da política do salário mínimo, igualdade de oportunidades entre homens e mulheres, a ratificação da Convenção 158 da OIT (que coíbe as demissões imotivadas) e a regulamentação da 151 (direito dos servidores à negociação coletiva), a correção da tabela do IR, o fim do Fator Previdenciário, juros menores, a valorização das aposentadorias e o respeito aos direitos dos trabalhadores (revogação das MPs 664 e 665, que reduzem nossas conquistas).

Uma das conquistas importantes da categoria, em conjunto com o Sindicato, foi a Lei 2.865 de 2011, sancionada pela presidente Dilma Rousseff em junho de 2014, que reconhece as profissões de mototaxista, motofrete e de serviço comunitário de rua como atividades perigosas. Com isso, os trabalhadores da categoria passaram a ter direito ao adicional de insalubridade de 30% sobre o valor do salário.

Apesar de conquistas e avanços fundamentais para a categoria, decorridos 17 anos da implantação do Sindimotos, ainda falta o atendimento de diversos pleitos para o exercício da profissão, principalmente os vinculados à segurança dos motofretistas quando no exercício da sua atividade, o que poderia ser reduzido com um melhor planejamento das cidades, principalmente no concernente ao planejamento e operacionalização das vias de trânsito urbanas e, nesse sentido, uma Política Nacional de Mobilidade Urbana contribuiria muito, pois ao relacionar os Planos Diretores Urbanos e incluir a mobilidade como um fator fundamental, deveria contemplar os motofretistas como elemento frágil de circulação pelas vias, incentivando a criação de mecanismos de educação e proteção aos mesmos.

5.2 QUEM SÃO OS MOTOFRETISTAS E COMO VEEM O TRÂNSITO

Ao começar a elaborar o texto referente a este trabalho, já havia desenvolvido um pré-conceito em relação a forma de conduzir motocicletas dos motofretistas pois, através das minhas experiências profissionais vinculadas a área de trânsito, sempre participei de eventos relacionados a acidentes de trânsito e a conduta errática de motoboys, ouvindo comentários diversos, na maioria jocosos, falando que tais profissionais eram irresponsáveis no seu comportamento quando na direção das motocicletas. A princípio absorvi estas opiniões de forma natural, mas, com o passar do tempo, pude observar que existe um conjunto de fatores que contribuem, muito, para que os acidentes de trânsito, envolvendo a categoria em foco, aconteçam. Após diversas análises, levando em consideração os muitos elementos que configuram a rotina diária do motofretista e sua prática profissional, entendi que existe um somatório de circunstâncias e omissões, envolvendo os profissionais e o conjunto de entes públicos que, se trabalhados de forma correta, evitarão enormemente os problemas que vivenciamos referente aos diversos acidentes da atualidade.

Para compreender melhor esta situação, busquei, através de pesquisa qualitativa, entender o perfil do motofretista, afinal, uma das hipóteses que norteiam este trabalho é “os Motofretistas não se encontram devidamente habilitados, sob a lógica da perícia e da educação no trânsito, para o exercício da profissão”.

A seguir, desenvolverei um conjunto de observações apurado a partir da pesquisa com os motoboys envolvendo 02 membros da diretoria do Sindicato, 02 mulheres e 06 homens, somando 10 profissionais ativos e ligados ao dia a dia da profissão de motofretista.

Quadro 2: Distribuição dos Motofretistas por Faixa Etária.

CODINOMES	Faixa Etária - Anos		
	25 - 32	33 - 40	41 - 48
Ferro		1	
Cobre			1
Zinco			1
Magnésio	1		
Tungstênio		1	
Cálcio	1		
Granito		1	
Diamante	1		
Prata		1	
Rubi		1	
Total	3	5	2

Fonte: Fraga (2016).

Conforme pode-se observar no quadro 2 acima, a faixa etária predominante é a que vai dos 33 até 40 anos de idade, correspondendo a 50% dos pesquisados. Este demonstrativo, de certa forma, evidencia que o motoboy, enquanto profissional que detém uma relação formal de trabalho, se situa numa faixa etária que lhe dá um grau maior de consciência quanto às suas funcionalidades e responsabilidades no trânsito. Outro aspecto fundamental a ser observado, neste quadro, é que os motofretistas entrevistados estão em faixa etária superior aos 25 anos, ou seja, idade compatível com os determinantes da Lei 12.009, que define a obrigatoriedade de 21 anos enquanto idade mínima do motofretista e que, se a mesma fosse implementada nas exigências do trânsito, pela fiscalização, não afetaria ao contingente expressivo de profissionais vinculados ao Sindicato do setor.

Quadro 3: Estado Civil versus Número de Filhos e Relação de Dependência dos Familiares

CODINOMES	Estado Civil			Nº de Filhos			Arrimo de Família	
	Casado	Solteiro	União Estável				Sim	Não
Ferro	1				1			X
Cobre			1			2		X
Zinco	1					2		X
Magnésio			1	0			X	
Tungstênio		1		0				X
Cálcio			1		1			X
Granito	1				1			X
Diamante	1					2		X
Prata		1			1		X	
Rubi			1		1			X
Total	4	2	4				2	8

Fonte: Fraga (2016).

O quadro 3 revela o grau de relacionamento dos pesquisados, mostrando que os casados e aqueles que detêm uma relação estável somam 80% do total de entrevistados. Esta relação, somada ao fato de que 80% dos entrevistados têm 1 ou 2 filhos, mostra que estes profissionais têm um grau de preocupação maior associado à sua atividade, que é aquela vinculada a presença e a responsabilidade de uma outra pessoa nas relações afetivas, quer como companheiro(a) quer como filho(a) ou os dois. De certa forma, estes vínculos fazem com que os indivíduos procurem ser mais zelosos nos aspectos relacionados aos cuidados com a saúde, procurando preservar a vida com mais responsabilidade, principalmente as relacionadas às práticas de trânsito.

A condição de arrimo de família é presente em somente 20% dos entrevistados, o que, considerando as faixas etárias presentes nas pesquisas, denotam um baixo grau de responsabilidade vinculada a obrigatoriedade quanto a manutenção de terceiros familiares, não sendo, segundo as observações feitas aqui, um elemento importante quanto as preocupações e cuidados que os motofretistas devam ter no trânsito.

Quadro 4: Nível de Escolaridade, Tempo de Trabalho na Atividade e Remuneração Bruta

CODINOME	Escolaridade			Tempo de Trabalho na Atividade Atual (anos)	Remuneração Bruta Aproximada R\$
	Fundamental	Médio	Superior		
Ferro		sim		12	3.500,00
Cobre	sim			15	2.000,00
Zinco			sim	20	1.890,00
Magnésio		sim		4	1.600,00
Tungstênio		sim		1	1.900,00
Cálcio	sim			8	1.900,00
Granito		sim		5	1.490,00
Diamante		sim		4	1.600,00
Prata		sim		3	1.100,00
Rubi		sim		10	1.300,00
Total	2	7	1		

Fonte: Fraga (2016).

A análise do quadro 4 acima mostra que os motofretistas, vinculados ao Sindicato, em sua maioria detêm uma formação escolar de nível médio, com 70% preenchendo esta categoria. De certa forma, este nível de escolaridade é superior às necessidades relativas ao conhecimento formal escolar que a profissão demanda em termos de conhecimento, que é a de saber ler e escrever, condição necessária e suficiente para que o indivíduo tenha a habilitação na categoria A.

Ao se observar o quadro relativo ao tempo de trabalho, o que se detém de informação é que os profissionais conseguem permanecer na atividade por períodos longos, tendo profissional que já está há 20 anos trabalhando como motofretista, sendo o tempo de trabalho médio de 8,2 anos na atividade.

Este tempo de trabalho é relativamente alto, quando se considera o grau de estresse que a atividade provoca, pois, o campo de atuação carrega consigo alta periculosidade. Uma das possíveis explicações se dá pelas faixas salariais que a categoria recebe, estando o salário médio, segundo o quadro acima, no valor de R\$ 1.828,00 (Hum Mil Oitocentos e Vinte Oito Reais), o que define um valor superior em 107,73% ao salário mínimo vigente no país que é de R\$ 880,00 (Oitocentos e Oitenta Reais)³.

³ Salário mínimo vigente no Brasil no ano de 2016.

Quadro 5: Profissão anterior e condições econômicas próprias.

CODINOMES	Profissão Anterior	Motocicleta é Própria		A Casa que Reside é Própria	
		Sim	Não	Sim	Não
Ferro	Comerciante	X		X	
Cobre	Motorista de Carro de Empresa	X		X	
Zinco	Vendedor	X		X	
Magnésio	Assistente Administrativo	X		X	
Tungstênio	Vendedor	X			X
Cálcio	Não Trabalhava	X		X	
Granito	Motorista Categoria D		X	X	
Diamante	Vigilante	X			X
Prata	Atendente de Padaria		X	X	
Rubi	Vigilante	X			X
Total		8	2	7	3

Fonte: Fraga (2016).

O quadro 5 acima mostra que a origem dos profissionais quanto à profissão anterior são de naturezas diversas, não havendo, na preferência pela atividade de motofretista, nada que induza ao indivíduo seguir a carreira de profissional motoboy, derivando das interlocuções realizadas nos momentos das entrevistas que a força que induz ao profissional ser motofretista é a falta de oportunidades melhores, no mercado de trabalho associada aos valores salariais auferidos nessa profissão que são superiores aos que eles conseguiam nas outras atividades..

O fato de a maioria possuir veículo próprio (80%) e casa própria (70%) contribui, de forma direta, para que as pessoas fiquem vinculadas a esta atividade por longos períodos de tempo, pois o primeiro fator, quando no exercício da atividade, aumenta a renda em até 30%, pelo pagamento de adicional no “aluguel do veículo” e, a segunda, permite que o motofretista tenha uma vida mais estruturada, com menores gastos quanto a sua sobrevivência.

Quadro 6: Saúde do Trabalhador. Exercício Físico Para Realizar a Atividade no Trânsito

CODINOMES	Faz Exercício Físico Antes do Trabalho	
	Sim	Não
Ferro		Não
Cobre		Não
Zinco		Não
Magnésio	Sim	
Tungstênio		Não
Cálcio		Não
Granito		Não
Diamante		Não
Prata		Não
Rubi		Não
Total	1	9

Fonte: Fraga (2016).

Este quadro 6 traz uma confirmação quanto a um certo desleixo do motofretista em relação a saúde própria no que tange às boas condições físicas e mentais para conduzirem a motocicleta no exercício da sua atividade diária: 90% deles não faz nenhum exercício físico antes de iniciar suas atividades profissionais. Esta informação é relevante, pois a atividade analisada aqui leva em consideração pessoas que se deslocam pelo trânsito da cidade, que necessitam estarem bem fisicamente e mentalmente ativos. Sabe-se que os exercícios antes das atividades laborais são fundamentais para que as pessoas possam desempenhar os seus trabalhos de forma mais ativa e com grau maior de concentração.

Neste caso em análise, por se tratar de vidas no trânsito, com responsabilidades profissionais, a falta de exercícios pode acabar tendo reflexos no desempenho de suas atividades no trânsito o que, nesses casos, levaria a acidentes consigo ou com terceiros.

1 – Problemas relacionados a profissão

Itens gerais, extraídos das entrevistas realizadas com os motofretistas quando da aplicação da pesquisa. Vários entrevistados repetiram alguns itens, por isso, eles estão relacionados sem ordem de prioridade.

- Educação dos motoristas é precária;
- Frota em circulação é velha;
- Motociclistas fazem uso de substâncias químicas;
- Ausência de Moto Faixa exclusiva;
- Alto nível de stress dos outros motoristas;
- Pedestres mal-educados que não utilizam a faixa própria;
- Motoristas com pouca perícia no trânsito;
- Necessidade de faixa de recuo nos semáforos para as motocicletas;
- A sociedade vê o Motoboy de forma discriminatória;
- Alto risco da atividade com baixo salário;
- Falta de crédito para a compra de veículo;
- Falta de preparo para a profissão;
- Dores no corpo;
- Vias malconservadas;
- Alto nível de acidentes com motos;
- Excesso de abordagem policial, o que atrasa o trabalho;
- Melhorar o salário através de incentivos tributários na compra de equipamentos;
- Faltam campanhas de educação para o trânsito.

O conjunto de informações extraído acima é rico quando se leva em consideração as diversas possibilidades das autoridades de trânsito, nos diversos níveis de ações e responsabilidades, poderem interagir para reduzirem os problemas enfrentados no trânsito atual. O elemento que mais chama a atenção está relacionado ao fator

educação, quer seja a própria, dos motoristas, como a das diversas categorias de motoristas bem como a dos pedestres, que muitas vezes se descuidam ao não atravessar na faixa. Além disto, surge um fator importante, que muitas vezes não é levado em consideração, que é a frota antiga de motos, o que acaba contribuindo para os acidentes.

Os outros elementos, como falta de preparo para a profissão, alto risco da atividade e demais, tem uma forte correlação com a inexistência de normatização da profissão de motofretista, pois elas derivam da não regulamentação da Lei 12.009, que, ao não ser praticada pelas autoridades públicas, torna impossível que as exigências quanto à fiscalização de trânsito e planos de incentivo a categoria, possam ser levados a efeito.

2 – O que dizem os motofretistas das Leis e das regras de trânsito:

- Prova para adquirir a habilitação de motociclista é insuficiente;
- Falta colocar em prática as Leis que regulam a profissão de motofretista, como a Lei 12.009/2009.

O comentário crítico quanto a falta de habilidade dos motociclistas é uma constante nas respostas obtidas. E esta resposta está diretamente associada a obtenção da habilitação na categoria A. Segundo os entrevistados, a prova para se obter a Carteira de Habilitação para dirigir motocicleta é superficial quando se trata do condutor mostrar suas habilidades efetivas na prática de trânsito. O campo de prova em nada condiz com o trânsito complexo do dia a dia. Basta que o indivíduo faça algumas manobras simples, em um campo de provas fechado e, se ele conseguir realizar as manobras com êxito, está apto para dirigir no trânsito, nas diversas condições, como períodos noturnos, em dias de chuva e no trânsito saturado e estressante das vias públicas – estes elementos não são exigidos na prova.

3 – O Entrevistado Sofreu Acidente:

- Ferro - Com pedestre fora da faixa. Quebrou a rótula do ombro o que impede de realizar certas atividades profissionais – ficou 2,5 anos sem trabalhar;
- Magnésio - Machucou os tendões dos pés e teve perda de parte da pele da perna direita. A motocicleta deu perda total, ficando sem poder trabalhar por meses;

- Granito – Fraturou o tornozelo e ficou parado por 6 meses;
- Diamante – Fraturou o fêmur, o quadril e a clavícula em março de 2016. Está parado a alguns meses e tem ajuda do patrão de R\$ 500,00 por mês;
- Prata – Sofreu atropelamento umas 4 vezes, mas não foram graves a ponto de para de trabalhar;
- Rubi – Fraturou a perna, o joelho e os dedos do pé direito, ficando impossibilitado de trabalhar por meses.

Dos relatos acima, 06 dos 10 entrevistados revelando ter sofrido acidentes relativamente graves, mostra quão frágil e exposto está o motofretista quando no exercício das atividades profissionais. Considerando o conjunto de informações, 50% por cento revelou ter sofrido acidente e, em função deles, ficarem sem poder trabalhar por meses, com um deles tendo que ficar parado por anos e com sequelas decorrentes do acidente. É comum os acidentes provocarem rupturas de órgãos do corpo, como lesões no ombro, perda de pele e fratura de tornozelo, dentre outros acidentes.

Também se sabe que os motofretistas, dado a fragilidade do veículo, que circula sobre duas rodas e não possui câmara de proteção do motorista, como é o caso dos automóveis, estão muito mais expostos a acidentes de gravidade elevada que podem levar a perda de movimentos parciais ou totais do corpo, sendo, uma das formas de se precaver quanto a estes acidentes, o uso de equipamentos de segurança, como capacete e roupas adequadas que possam reduzir os impactos aqui relatados, mas que ainda são de proteção parcial para as finalidades a que se destinam.

4 – Sobrevivência em caso de acidente:

- Ferro – Primeiro o INSS e depois a família;
- Cobre – Terá que buscar outra forma de trabalho para o sustento;
- Magnésio – Não tem como se manter;
- Tungstênio – Depende 100% do INSS, não tem como se manter;
- Cálcio – Depende do INSS;

- Granito – Tem o apoio da família e também do INSS;
- Diamante – Usou recurso do DPVAT, depois INSS. A partir destes recursos não tem como se manter;
- Prata – Ficaria na dependência do INSS;
- Rubi – Em primeiro lugar depende do INSS e depois da mãe.

Este tópico trata da dependência do motoboy em relação a sua possibilidade de sobrevivência nos casos de acidentes com afastamento, pois a estatística do sistema previdenciário tem mostrado uma sobrecarga muito grande em relação aos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Como se trata de uma categoria profissional com desconto regular para o INSS, os prováveis acidentes, com afastamentos parciais ou permanentes do trabalho, serão custeados pela previdência social.

As declarações de 90% dos motofretistas mostram que, apesar de alguns terem família para o suporte, a fonte de maior suprimento de renda é a do INSS, mecanismo ao qual os trabalhadores recorrerão em caso de ficarem afastados do trabalho. Em alguns casos, a dependência é exclusiva do INSS, ou seja, caso o trabalhador se acidente, dependerá da seguridade social para sua manutenção e sobrevivência.

5 – Como melhorar o trabalho e a profissão do motofretista:

- Reduzir os tributos para possibilitar a compra de veículos novos;
- Fiscalizar o uso de equipamentos de segurança;
- Regulamentar a vida útil das motos para, no máximo, 4 anos;
- Mais vagas específicas para motoboys nos estacionamentos urbanos;
- Instituir, no salário, além do piso, o valor das comissões por entrega;
- Capacitar melhor o profissional;
- Melhorar a fiscalização dos veículos e equipamentos disponibilizados pelas empresas, pois muitas vezes eles já estão desgastados e fragilizados;

- Instituir o corredor exclusivo para motofretistas;

De forma geral, esse item procura contribuir com opiniões de como melhorar a atividade do motofretista no trânsito. Uma sugestão recorrente se relaciona a idade da frota, pois para que a segurança se amplie, a existência de veículos novos, bem conservados, é um instrumento poderoso. Assim, mecanismos de incentivo para que os profissionais tenham acesso a linhas de crédito ou instrumentos de redução de tributos, conforme é praticado com as categorias de taxistas, será importante no intento de reduzir as vítimas de trânsito.

Para somar nesse processo, a implementação da Lei que regulamenta a profissão do motofretista será importante, pois possibilitará que as autoridades de fiscalização possam cobrar melhores qualidades dos veículos e itens de segurança associados a eles.

6 – Houve intensificação do volume de trabalho nos últimos 06 meses:

- Ferro – Não houve alteração da rotina;
- Cobre – Com a crise, diminuiu o volume de trabalho;
- Magnésio – Em função da crise, a empresa demitiu um motoboy, sobrecarregando os outros dois que permaneceram, mantendo o mesmo salário;
- Tungstênio – Como trabalho com pizzas e lanches, na semana o trabalho é mais tranquilo do que nos fins de semana, mas não houve alteração no ritmo;
- Granito – Aumentou muito as viagens, sem melhora a renda. Diminuiu o número de pessoas na empresa;
- Diamante – Há pressão para aumentar o ritmo das entregas, com ameaça de desemprego. Não há aumento de renda com o aumento do número de entregas;
- Prata – Movimento caiu nos últimos meses. Não sofre pressão;
- Rubi – Não há pressão.

Neste tópico, se busca entender como se dá a relação de trabalho entre os patrões e os trabalhadores, na forma de pressão do primeiro em relação ao segundo. O que se observa em algumas afirmativas é que o processo econômico interfere diretamente na atividade, ou seja, como o período é de crise, há casos de demissão, no intuito de reduzir a folha de pagamento o que redundava em maior pressão de trabalho para aqueles que permanecem na atividade. Nos casos em que ocorre a redução dos postos de trabalhos, os que permanecem, apesar de ampliarem a intensidade dos seus serviços, não têm a contrapartida da elevação da renda. Estas ações elevam o grau de estresse a qual a categoria está submetida.

7- O processo de habilitação para a categoria A é insuficiente:

- Ferro - Falta regulamentação dos cursos para motofretistas;
- Cobre - Faltam campanhas educativas e *blitz*;
- Magnésio - Não é suficiente, é “ridículo”. Tive que ensinar vários colegas a andar de moto, após adquirirem a habilitação. A prova para habilitação deve ser realizada de forma mais real possível;
- Tungstênio – Necessitam provas mais específicas para motoboys;
- Granito – Tem que melhorar a qualificação dos motoboys. Já vi mais de 5 acidentes com motos, por dia, em função do pessoal não saber “pilotar”;
- Diamante – Não é suficiente. Tem que ter prova de trânsito;
- Prata – Normal;
- Rubi – As provas são fracas e não provam a capacidade do motociclista e não há habilitação específica para a atividade de motoboy.

O processo de habilitação pelo órgão oficial de trânsito, conforme exposto aqui, tem como objetivo extrair da categoria o pensamento coletivo do que falta para melhorar este quesito. Existe consenso que as provas são insuficientes, necessitando, inclusive, de provas específicas para aqueles que desejam seguir a carreira de motofretista.

Quadro 7: Pensa em parar de trabalhar nessa atividade

Entrevistado	Resposta
Ferro	Sim, nos próximos 12 meses.
Cobre	Não.
Zinco	Não.
Magnésio	Pensa em parar em função da família, por ser muito perigoso.
Tungstênio	Por enquanto não, porque é o único meio de conseguir me sustentar. Ganha mais do que como vendedor.
Cálcio	Não.
Granito	Está saindo da profissão de motoboy, para trabalhar como motorista de caminhão, por causa do risco elevado.
Diamante	Pensa, mas nas condições atuais da economia, a única alternativa de trabalho é a de motoboy.
Prata	Sim, surgindo oportunidade. Isto em função dos perigos do trânsito.
Rubi	Sim, assim que der, em função dos riscos e do stress.

Fonte: Fraga (2016).

Com relação a permanência na atividade, a exceção de 3 dos entrevistados, conforme quadro 7, os outros 7 motofretistas revelaram que, em função dos riscos apresentados pelo trabalho, esta é uma possibilidade considerada, mas, que em função de alguns fatores, como dificuldade arranjar outro emprego, baixa remuneração de outros trabalhos, a decisão é adiada. Apenas 1 dos motofretistas está em vias de mudar de atividade. Pretende ser motorista de caminhões, pois considera a atividade de “motoboy” como de alto risco.

Quadro 8: Usa alguma substância química para trabalhar? E sabe se outros colegas de profissão usam drogas ou substâncias para trabalhar

CODINOME	9- USA		Substância	10 – Outros colegas usam		Se SIM, qual substância?
	Sim	Não		Sim	Não	
Ferro		X		X		Bastante – 20% - 1º Maconha, 2º Crack, 3º Álcool
Cobre		X		X		Vários colegas usam maconha
Zinco		X			X	
Magnésio		X		X		Sabe que sim mas não conhece ninguém
Tungstênio	X		Remédio p/dor nas costas		X	
Cálcio		X			X	
Granito		X			X	
Diamante		X		X		Colegas que cheiram cocaína e tomam estimulantes
Prata		X		X		Colegas que usam bebida e cocaína
Rubi		X		X		Estimulantes
Total	1	9		6	4	

Fonte: Fraga (2016).

Uma questão recorrente com relação aos acidentes de trânsito e os fatores que os provocam é a que concerne o uso de drogas por parte dos motoristas. No caso dos motoboys esta questão se reveste de uma importância ainda maior, pois dirigir motocicletas é algo que exige uma habilidade muito grande e, dessa forma, que o condutor esteja detentor dos seus plenos sentidos em relação ao trânsito. Na contraposição deste estado de saúde, tem-se que entender que toda uma sociedade está exposta aos riscos que o uso de drogas pode provocar. Os acidentes atingem e confligem a todos de forma indistinta.

Neste tópico volta-se a repetir o tema fragilidade do veículo no sentido da sua exposição aos altos riscos e a necessidade de se instituir programas de prevenção ao uso de drogas no trânsito, pois, se de um lado, 9 dos 10 motofretistas entrevistados

alegaram não usar nenhuma substância química e, somente um disse usar, assim mesmo para dores lombares, por outro lado, 6 profissionais afirmaram conhecer motofretistas que fazem uso de drogas com frequência. As drogas são variadas, tais como: maconha, crack, cocaína, álcool e estimulantes. Um dos motofretista alegou que aproximadamente 20% da categoria faz uso de drogas para trabalhar.

11– De que forma o governo pode ajudar a categoria:

- Ferro – Instituído a moto faixa, trabalhando junto as empresas para acompanhar o estado de saúde dos motoboys e regulamentar a periculosidade segundo parâmetros da Lei;
- Magnésio - Melhorar os níveis de salário e fiscalizar o trânsito com mais eficiência;
- Cálcio – Criar linhas de crédito para a profissão;
- Granito – Cursos de formação e aperfeiçoamento;
- Diamante – Alterar a forma como a prova de habilitação é realizada e parar de fazer blitz que só tem efeito para atrasar o nosso trabalho.

O entendimento sob as formas de intervenção governamental para contribuir para o aumento da segurança do trânsito dos motoboys foi manifestado em várias sugestões. Existe a possibilidade de instituir moto faixas onde a circulação destes veículos estaria isolada da presença de veículos de maior porte, protegendo os motoboys de possíveis acidentes. Outra forma de intervenção governamental é ampliar a fiscalização dos motoboys, principalmente nos itens referentes a saúde, além de regulamentar a periculosidade, dentro do que está previsto em Lei.

A instituição dos cursos de formação e aperfeiçoamento para motoboys é outro procedimento a altura da ação governamental que pode ampliar o grau de entendimento e responsabilidade da categoria, fazendo que aqueles que circulam no trânsito apresentem um comportamento mais seguro na direção de seus veículos.

12 - Leitura do Código de Trânsito Brasileiro nos assuntos inerentes ao uso da motocicleta: somente 1 disse ter lido, e de forma superficial sobre motocicleta, e outro disse que lembra de ter lido no CFC. O restante disse não ter lido o Código de Trânsito.

13 – Obedece às leis de trânsito: Por unanimidade todos disseram sim.

14 – Trafega no corredor durante o trabalho:

- Ferro – É necessário o tráfego para dar agilidade a atividade;
- Cobre – Todo dia;
- Zinco – Sim
- Magnésio – É impossível não trafegar no corredor;
- Tungstênio – Às vezes quando está com pressa;
- Cálcio – Sim;
- Granito – Sim;
- Diamante – Sim;
- Prata – “Não ando no corredor por receio de acidente”;
- Rubi – Sim.

No governo Fernando Henrique Cardoso, foi vetado o artigo 56, do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pelo Congresso Nacional em 1997. O referido artigo proibia as motocicletas de circularem nos corredores. A alegação para o veto foi:

“Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados”.

Nos termos do dispositivo acima, a legislação brasileira não restringe, do ponto de vista legal, a circulação de motocicletas nos corredores.

O que ocorre é que algumas autoridades autuam os motociclistas de forma indistinta, baseadas nos artigos 29, inciso IX, que reza que a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar a esquerda.

O Artigo 177 também cria restrições ao dizer que: Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos;

O artigo 188 por sua vez diz que: transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito; e

O artigo 192, deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo.

Há certo consenso de consentimento por parte das autoridades de trânsito em relação ao uso do corredor no sentido de que esta prática é uma necessidade nas grandes cidades e o fim dessa circulação tiraria um dos principais objetivos da moto, que é proporcionar mais mobilidade nas vias urbanas do que veículos maiores.

Com o trânsito em movimento, a utilização dos corredores, por ser uma prática insegura, permite que o motoboy seja enquadrado nos dispositivos listados acima.

Conforme observado, na pesquisa realizada, somente uma pessoa disse que não trafega nos corredores, por receio da segurança, o restante dos condutores, até por uma questão de agilidade nas entregas, assimilou o tráfego nos corredores como um fator corriqueiro.

15 – Uso de equipamentos de segurança no trabalho:

- Ferro – Em sua maior parte não, porque a Lei não foi regulamentada e não é exigido;
- Cobre – Sim, todos os equipamentos;
- Zinco – Só alguns, como o capacete;

- Magnésio – Só o capacete. A moto já é equipada;
- Tungstênio – Só o capacete e os da motocicleta;
- Cálcio – Só o capacete;
- Granito – Sim, completo: capacete, joelheira, luva e uniforme que protege;
- Diamante – os básicos, como capacete e os da moto;
- Prata – Sim, capacete e jaqueta noturna;
- Rubi – Só os equipamentos básicos como bota e capacete.

De forma quase geral, o uso de equipamentos de segurança, por parte dos motoristas entrevistados não é uma questão presente na preocupação com a própria segurança. O que se registrou é que somente duas pessoas disseram utilizar todos os equipamentos necessários a condução da motocicleta. O restante faz uso parcial de equipamentos de segurança.

Interessante registrar este fato, pois o índice de acidentados, até mesmo em relação aos pesquisados é alto, sendo que 60% deles registrou já ter sofrido acidentes, alguns deles com consequências graves, mas, mesmo diante desta realidade, existe a persistência em negligenciar com os aspectos relacionados com a segurança.

16 – Produtos que transporta:

- Ferro – Jornais – equipou a moto para esta finalidade;
- Cobre – Documentos;
- Zinco – Pequenas cargas;
- Magnésio – Peças para carros;
- Tungstênio – Pizzas e marmitas;
- Cálcio – Fitas para reportagens;
- Granito – Peças para carros;

- Diamante – Pizzas e outros alimentos;
- Prata – Lanches e Pizzas;
- Rubi – Material de propaganda.

Conforme já previsto, o conjunto de produtos que os motofretistas transportam é grande, pois em 10 entrevistados encontra-se uma gama de produtos variados de 07 tipos diferenciados.

Os produtos estão relacionados para a sociedade que necessitam deles de diversas formas. Geralmente estas demandas têm prazo curto para se realizar. São peças de veículos que estão parados nas oficinas a espera de conserto, documentos que necessitam transitar, material de propaganda, material de reportagem e enfim, uma infinidade de pequenas cargas, aqui se incluindo, os alimentos e os remédios, fruto de necessidades que não podem esperar. A comida tem que chegar quente ao seu destino, o remédio tem que chegar urgente, pois o paciente não pode esperar. É dentro desta lógica que se processa o vai e vem dos motofretistas, através do trânsito saturado das vias públicas, onde seu serviço é cada vez mais requerido.

17 – Pressão dos encomendantes dos serviços:

- Ferro – Não tem; (jornais)
- Cobre – Não; (documentos)
- Zinco – Não; (pequenas cargas)
- Magnésio – Sim e, em função disto, apresenta sinais de *stress* e queda de cabelo; (peças para carros)
- Tungstênio – Sim; (pizzas e marmitas)
- Cálcio – Existe muita pressão;(fitas para reportagens)
- Granito – Sim, é comum fazer acompanhamento de trajeto, querendo saber onde o funcionário está e cobra rapidez; (peças para carros)
- Diamante – Existe;(pizzas e outros alimentos)

- Prata – Não; (lanches e pizzas)
- Rubi – Não. (Materiais de propaganda)

As opiniões se dividem, quando se analisa o quesito acima, relativo a demanda e a pressão desta em relação a entrega. O que se observa é que 50% diz não haver pressão e os outros 50% dizem que a pressão existe, com alguns respondendo que há uma grande pressão e um dos entrevistados afirmando ter problemas de saúde em decorrência deste fator.

Em função das divergências de opiniões quanto a pergunta, é de se supor que essa relação de pressão também pode estar associada ao comportamento do contratante que em alguns casos pressiona mais o trabalhador repassando a cobrança que alguns clientes fazem em relação aos seus serviços.

O que se tem como certo é que alguns produtos, como alimentos preparados e remédios têm, pela sua própria natureza de finalidade, que chegar rápido aos seus destinos, a partir da demanda efetivada. Quem, ao sentir necessidade de um medicamento ou solicitar um alimento preparado não quer que o produto chegue logo até si? Ou então, estar com o veículo parado na oficina e a peça para o conserto não chegar? E a elaboração da reportagem estar em curso e a fita para a realização da matéria não chegar? Enfim, sob o ângulo que se olhe, esta é uma pressão inerente a própria atividade, a qual o motofretista está vinculado. Existe pressão dos dois lados, do patrão que quer mostrar eficiência no trabalho e do encomendante que está na outra ponta aguardando o seu produto, e tem pressa. No meio dos dois, transportando a mercadoria, no trânsito complexo da atualidade, está o motofretista.

Quadro 9: Atividade estressante:

CODINOME	Atividade Estressante			Observações
	Não	Pouco	Muito	
Ferro			X	
Cobre			X	Não precisa de remédio para o trabalho
Zinco			X	
Magnésio		X		Só deixará a atividade em função da família
Tungstênio			X	
Cálcio		X		
Granito		X		Os patrões são exigentes, o que cria o stress
Diamante			X	
Prata	X			O patrão cobra muito, o que cria stress
Rubi			X	Para desestressar, pesca e joga futebol.
Total	1	3	6	

Fonte: Fraga (2016).

Enfim, nas análises feitas até agora, procurei entender o perfil dos profissionais do ponto de vista pessoal e laborativo. O último quadro da pesquisa conclui que para 70% dos entrevistados a profissão é muito estressante. Para alguns é o patrão o responsável pela cobrança e pelo stress provocado. Um dos entrevistados informou que desenvolve atividades físicas para reduzir o “stress” provocado.

Sob a lógica da saúde do trabalhador, outro aspecto que deveria ser desenvolvido é que as empresas que contratam esses profissionais tivessem nas suas práticas rotineiras a instituição de exigir que seus funcionários praticassem alguns exercícios físicos antes de iniciarem os trabalhos, no sentido de deixá-los mais ativos, com o organismo mais adaptado ao trabalho e a mente mais atenta aos eventos do trânsito. Talvez, a partir dessas práticas, haveria redução dos problemas sofridos por esses

profissionais⁴, o que redundaria em benefícios para toda a sociedade. Este é um programa que pode ser desenvolvido com o Sindicato da categoria, que poderia, em benefício de seus associados, mediar e cobrar das empresas a prática de tal atividade.

⁴ Em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-86921997000300007/>. Acesso em: 25 de novembro de 2016.

6 ESTRUTURA HIERÁRQUICA DAS ORGANIZAÇÕES QUE REGULAM O TRÂNSITO E AS ESTATÍSTICAS DO SETOR

6.1 ESTRUTURA HIERÁRQUICA DAS ORGANIZAÇÕES QUE REGULAM O TRÂNSITO

Para que se entenda a forma hierárquica de como as decisões de trânsito estão organizadas, foi elaborada uma exposição dessa estrutura no formato de uma árvore, onde, na copa, no topo dela, se encontra o órgão máximo, o Ministério das Cidades, ou seja, aquele que tem o dever legal de construir e fomentar a implementação das regras e diretrizes para a mobilidade urbana, estando, dentro do conjunto de ações necessárias, a de propiciar um trânsito harmônico e saudável para toda a sociedade brasileira.

Coordenação Máxima

- Ministério das Cidades

Órgão Máximo Normativo e Consultivo

- Contran

Órgão Executivo de Trânsito da União

- Denatran

Entidade Executiva Rodoviária da União

- DNIT

Órgãos Normativos, Consultivos e Coordenadores

- CETRAN
- CONTRANDIFE

Órgãos/Entidades Executivos (as) de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal

- Detran

Órgãos Executivos Rodoviários dos Estados e do Distrito Federal

- DER

Outros Órgãos

- Polícia Rodoviária Federal
 - ANTT
 - JARI
- Sec. Municipais de Trânsito

Por definição, os papéis federativos e regimentais dos órgãos nas suas diversas instâncias, é estruturado por Lei Federal, instituídos, mais recentemente, pelo Código de Trânsito Brasileiro (1997) a partir do qual, cada ente deve cumprir e fazer cumprir os diversos temas da Legislação que regulamenta o setor.

A seguir, é feito um descritivo das competências regimentais dos órgãos reguladores do trânsito brasileiro, nos Estados e Distrito Federal, se espraiando, necessariamente, ao território Municipal, enquanto última instância federativa da cadeia:

O **Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN)** é o órgão máximo normativo, consultivo e coordenador da política nacional de trânsito, competente do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) responsável pela regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Foi criado pela **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** (Código de Trânsito Brasileiro):

O **Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)** é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), tem autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro. Sua sede é em Brasília. Autarquia ligada ao Ministério das Cidades (MCid), o Departamento tem como objetivo principal fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Departamento que

possui a atribuição de supervisionar e coordenar os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito.

A autarquia também é o órgão responsável por estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos. Para tanto, as suas funções são subdivididas entre as seguintes coordenações:

Os **Departamentos Estaduais de Trânsito (Detran s)** são os órgãos do Poder Executivo Estadual que fiscalizam o trânsito de veículos terrestres em suas respectivas jurisdições, no território brasileiro. Entre suas atribuições está a determinação das normas para formação e fiscalização de condutores.

No território Brasileiro, os Detran s são responsáveis pela avaliação da capacidade física, mental e psicológica dos candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A avaliação é feita pelos serviços médicos e psicológicos existentes nos Detran s (ou pelos seus credenciados).

Os Detran s também são responsáveis pelo credenciamento de fabricantes de placas e tarjetas na jurisdição de cada estado, em conformidade com as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

As **Secretarias Municipais de Trânsito (SETRANs)** são os órgãos do Poder Executivo Municipal que fiscalizam o trânsito de veículos terrestres em suas respectivas jurisdições, no território nacional, fazendo cumprir, a normas e Leis de trânsito, emanadas do Código de Trânsito Brasileiro. Entre suas atribuições está a de implementar ações para regulamentar atividades de âmbito econômico que se utilizam de suas vias, cabendo a esse ente a regulamentação da profissão de motofretista, na forma da Resolução Nº 356, de 02 de agosto de 2010.

Na análise da estrutura hierárquica apresentada e das relações interórgãos que regulam o trânsito brasileiro, entende-se que, por omissão, provocada, talvez, pelo descaso ou desinteresse político, o gestor máximo do Sistema Nacional de Trânsito, o poderoso Ministério das Cidades (MCid), não se articula efetivamente com os municípios para que eles cumpram os determinantes legais do Código de Trânsito

Brasileiro. Existe, a partir dessa falta de ação, uma responsabilidade de circularidade inter-relacional, no sentido de que, os municípios não fazem o que devem fazer e o órgão máximo federal ignora esta ausência de ação. Vale lembrar que esta omissão pode estar favorecendo a morte de milhares de pessoas no território brasileiro, bem como um elevado índice de acidentes e custos pesados para o Sistema de Seguridade Social brasileiro.

Apesar da independência que marca as relações dos diversos níveis dos entes federados, existe um instrumento poderoso para fazer com que os municípios passem a cumprir suas atribuições legais: o repasse de recursos que o MCid faz para todo o território brasileiro, em quantias vultosas.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é omissa em relação aos motofretistas ao desconhecer a existência dos mesmos quanto a sua valorosa contribuição laborativa para a sociedade brasileira e, também, quanto aos transtornos que os acidentes que esta categoria sofre, no trânsito diário. É necessário se alterar esse procedimento no sentido de que ele seja revertido.

O Plano de Mobilidade Urbana, definido como um dos instrumentos necessários de gestão dos municípios e que, a partir de 2018 deverá fazer parte dos Planos Diretores Urbanos (PDUs) de municípios com população acima de 20.000 habitantes, pode e deve incluir o tópico de segurança no trânsito, nestes municípios, referente aos motofretistas, principalmente quanto a regulação desta atividade no âmbito da legislação municipal.

No ano de 2012 foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo entre os seus diversos Artigos:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inseridos.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016).

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016).

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016).

Considerando o ano vigente, 2016, ainda restam 2 anos para se efetivar correções de rumos nas determinações da Lei, conforme o § 4º acima, de forma que os municípios possam incluir as alterações propostas, no tocante à categoria de trabalhadores motofretistas e, que a sociedade possa conviver com um trânsito mais humanizado, com índices de acidentalidade reduzidos, diferentemente da realidade que se vivencia atualmente.

6.2 ESTATÍSTICAS DERIVADAS DO SETOR

Para construir um entendimento mais concreto e amplo da situação que permeia a realidade dos motofretistas, foi elaborada, a partir de dados estatísticos do Detran/ES, alguns quadros que denotam a situação real dos motociclistas, em termos de volume de veículos e índices de acidentalidade, em Vitória, capital do Estado, e para o total do Espírito Santo.

É importante ressaltar, no sentido de chamar a atenção dos elaboradores oficiais de dados, órgãos de trânsito, hospitais e Sistema Nacional de Seguridade Social, que não existem informações de natureza estatística sobre os motofretistas, o que prejudica as análises específicas relativas ao desempenho destes profissionais no trânsito.

Na intenção inicial do trabalho aqui apresentado, uma das possíveis fontes de informações seriam alguns hospitais, locais em que seriam buscados dados sobre os índices de ocupações dos leitos hospitalares por acidentes de trânsito envolvendo os “motoboys”. Isto não foi possível, simplesmente porque estas informações não existem. Quando muito, a informação relata basicamente que o acidente foi de motocicleta, mas não revela se o condutor estava a trabalho enquanto “motoboy” na hora do acidente. Ressalto que, em diversas ocasiões, nos exercícios das minhas atividades ligadas ao trânsito, ouvi muitos comentários falando que grande parte da capacidade de internações dos hospitais era (e ainda é), ocupada por pacientes vítimas de acidentes com motocicleta. Na busca por dados sobre acidentes com motofretistas, estas informações não estavam disponíveis, simplesmente por não serem produzidas sistematicamente. Neste quesito, a produção de dados hospitalares, a situação do motofretista é totalmente ignorada.

No Sistema Nacional de Previdência, as informações que existem, de forma genérica, estão construídas para contemplar os motociclistas, mas não existem dados envolvendo a categoria motofretista. Também nas estatísticas dos órgãos oficiais de trânsito, inexistem dados específicos sobre os motofretistas.

Para tentar reduzir a ausência dessas informações e manter um entendimento possível sobre as acidentalidades no trânsito, segundo a lógica deste trabalho, buscou-se entender os motofretistas, enquanto estatística implícita, na condição de motociclistas. De fato: todo motofretista é um motociclista por princípio e se insere, de forma inequívoca, no grupo. Parcela das estatísticas apontadas aqui, para os motociclistas, reflete, também, a categoria dos motofretistas.

No tratamento dispensado às informações extraídas da base de dados do Detran/ES, deu-se relevância a 3 categorias: 1 – total de veículos e total de condutores, 2 – total de automóveis e condutores de automóveis e 3 – total de motocicletas e motociclistas. A escolha dessas categorias se deu em função da relevância que as mesmas apresentam quanto aos mecanismos de fiscalização e segurança inerentes aos aspectos da mobilidade urbana moderna e, por conseguinte, as políticas públicas dispensadas a elas.

Na forma de comentário, é importante ressaltar, como já citado neste texto, que as vítimas identificadas nessas estatísticas são aquelas derivadas dos dados colhidos nos locais dos acidentes. Os fatos ocorridos a *posteriori* não são registrados, tais como as mortes que muitas vezes ocorrem em outros locais para onde as vítimas são conduzidas. Esta é uma lacuna importante que, espero, seja corrigida com o aprimoramento dos mecanismos e das técnicas de coletas das estatísticas de acidentes de trânsito.

O quadro 10 abaixo, mostra de que forma evoluiu a frota de veículos, para o Município de Vitória e para o Espírito Santo, no período de 2013 até 2015, considerando a frota total, o número de automóveis e o quantitativo de motocicletas.

Quadro 10: Evolução da Frota de Veículos

EVOLUÇÃO DA FROTA: TOTAL, AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS 2013 A 2015										
ANO	VITÓRIA					ESPIRITO SANTO				
	FROTA TOTAL A	AUTOS B	B/A (%)	MOTOS C	C/A (%)	FROTA TOTAL D	AUTOS E	E/D (%)	MOTOS F	F/D (%)
2013	183.271	119.871	65,41	19.724	10,76	1.577.167	783.712	49,69	372.204	23,60
2014	188.851	121.872	64,53	20.508	10,86	1.676.231	829.855	49,51	391.508	23,36
2015	190.253	121.857	64,05	20.955	11,01	1.747.325	861.661	49,31	408.215	23,36
Média	187.458	121.200	64,65	20.396	10,88	1.666.907	825.076	49,50	390.642	23,44
Δ*%	3,81	1,66	---	6,24	---	10,79	9,94	---	9,67	---

Fontes: Base de Dados do Detran (2013, 2014 e 2015).

Fraga (2016).

*Δ%: Variação 2015/2013.

Nos anos compreendidos pelo quadro acima o que se observa é que o total de veículos da cidade de Vitória evoluiu de forma moderada, apresentando um pequeno incremento da ordem de 3,81%, com uma frota média de 187.458 veículos.

Com relação ao número de automóveis, estes apresentam um incremento ainda menor que o considerado acima, da ordem de 1,66%, com número médio de veículos de 20.396.

A frota que mais cresceu no período foi a de motocicletas, com incremento de 6,24%, apresentando, em Vitória, um quantitativo médio de 20.396 veículos.

Ainda, analisando Vitória, pode-se observar que a frota média de automóveis representa 64,65% da frota total, enquanto a frota de motocicletas corresponde a

10,88%. A frota de motocicletas apresenta uma participação muito menor que a de automóveis, nos 3 anos em análise.

Para o Espírito Santo, no período analisado, o que se observa é que o total de veículos evoluiu de forma expressiva, apresentando um incremento da ordem de 10,79%, com uma frota média de 1.666.907 veículos.

O número de automóveis apresenta um incremento próximo ao considerado acima, da ordem de 9,94%, com número médio de veículos de 825.076.

Em relação a Vitória, a frota de motocicletas apresentou um comportamento diferenciado, pois para o Estado, seu incremento foi o menor das 3 categorias analisadas, da ordem de 9,67%, apresentando um quantitativo médio de 390.642 veículos.

Para o Estado, a frota média de automóveis representa 49,50% da frota total, enquanto a frota de motocicletas corresponde a 23,44%. A frota de motocicletas e de automóveis apresentam um comportamento notavelmente diferenciado, segundo suas participações, em relação a Vitória.

Quadro 11: Analisa as vítimas parciais de acidente de trânsito segundo o tipo de veículo que estavam conduzindo, em Vitória e no Espírito Santo.

Quadro 11: Vítimas de Acidentes de Trânsito

VÍTIMAS PARCIAIS* DE ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O TIPO										
ANO	VITÓRIA					ESPÍRITO SANTO				
	TOTAL A	COND B	B/A (%)	MOTO C	C/A (%)	TOTAL D	COND E	E/D (%)	MOTO F	F/D (%)
2013	2.165	389	17,97	846	39,08	21.972	3.549	16,15	8.986	40,90
2014	2.084	379	18,19	935	44,87	23.370	3.691	15,79	9.809	41,97
2015	2.166	363	16,76	968	44,69	21.474	3.458	16,10	9.430	43,91
**Δ%	0,05	-6,68		14,42		-2,27	-2,56		4,94	

Fontes: Base de Dados do Detran ES (2013/14/15).

Fraga (2016)

* Vítimas Parciais = Vítimas Totais - Vítimas Fatais

**Δ% variação:2015/2013.

As observações para o município de Vitória denotam que as vítimas parciais, considerando o total de habilitados em trânsito, no período de 2013/2015, evoluiu moderadamente, com incremento de 0,05%, com o ano de 2015 apresentando 2.166 vítimas parciais de acidentes.

Ainda no município de Vitória, os condutores de automóveis vítimas de acidentes parciais apresentaram retração entre os anos 2013 e 2015, da ordem de -6,68%, o que pode significar que as políticas de fiscalização e repressão aos condutores infratores vem apresentando bons resultados para este setor, de forma tímida, mas, com certeza, positivos.

Na “contramão” da involução apresentada pelos condutores de automóveis, os motociclistas, em Vitória, apresentaram, lamentavelmente, um aumento de 14,42% do número de vítimas parciais. Um crescimento expressivo ao se lembrar que, para a fragilidade desses veículos, os acidentes apresentam consequências muito graves quanto aos seus graus de ferimentos.

O quadro de evolução para o Espírito Santo apresenta um comportamento muito diferente da sua capital, pois os anos de 2013 a 2015 apresentaram redução moderada de 2,27% e 2,56% respectivamente para as categorias de total de condutores e os condutores de automóveis. Quando se analisa as vítimas parciais do trânsito, relacionadas aos motociclistas, o número é expressivo, mas muito menor que o de Vitória, com aumento de 4,94%, bem diferente dos 14,42% da capital. Prevalece o comentário anterior de que vítimas de motocicletas são vítimas de acidentes complexos, com resultantes imprevisíveis e lesões de grandes proporções, que podem levar a paraplegias ou tetraplegias com frequências muito superiores do que as vítimas de automóveis, deixando sequelas para o resto da vida do indivíduo.

O quadro a seguir trata das piores vítimas que o trânsito pode produzir: são os condutores que sofrem acidentes fatais, vítimas de situações extremas de violência efetivada no trânsito e o maior motivo para a implementação de políticas públicas coerentes que visem reduzir até zerar estas mortalidades.

Quadro 12: Vítimas Fatais de Acidentes de Trânsito

VÍTIMAS FATAIS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O TIPO										
ANO	VITÓRIA					ESPÍRITO SANTO				
	TOTAL A	COND B	B/A (%)	MOTOC. C	C/A (%)	TOTAL D	COND E	E/D (%)	MOTOC. F	F/D (%)
2013	29	8	27,59	7	24,14	686	172	25,07	219	31,92
2014	14	1	7,14	6	42,86	628	137	21,82	202	32,17
2015	11	0	0,00	8	72,73	472	92	19,49	186	39,41
Δ%	-62,07	ZERO		14,28		-31,20	-46,51		-15,07	

Fontes: Dados do Detran ES 2013/14/15).

Fraga (2016).

*Δ% Variação:2015/2013.

O que se observa no quadro 12 é que, para o município de Vitória, o total de condutores apresenta retração do número de vítimas fatais da ordem de 62,07%, passando de 29 vítimas em 2013 para 11 em 2015.

Com relação aos condutores de automóveis, este foi o número que apresentou a melhor progressão de êxito. O número de vítimas fatais no trânsito foi zerado, atingindo o objetivo das ações preventivas de, no primeiro momento, zerar o índice de mortes, no segundo, evoluir para zerar o número de acidentes com vítimas e, no terceiro, zerar o número de acidentes.

Lamentavelmente o número de mortes, em Vitória, de motociclistas cresceu no período, mostrando mais uma evolução negativa para esta categoria, pois o incremento apresentou 14,28% de vítimas fatais quando considerado o ano de 2015 em relação ao ano de 2013. Assim, o município plenamente exitoso em relação ao número de vítimas fatais no trânsito, quando se considera a categoria condutores de automóveis, deixa a desejar nas intervenções de trânsito voltadas para a prevenção de vítimas fatais de motocicletas, pois esta categoria representou 72,73% do total de vítimas fatais de todas as categorias de condutores em circulação nas vias públicas da cidade de Vitória, no ano de 2015.

Para o estado os números apresentam quedas, ainda pequenas, considerando que está se tratando de mortes. Foram, no período 2013 a 2015, reduzidas de 31,20%, de 46,51% e de 15,07% respectivamente para o total de condutores, para os condutores de automóveis e para os motociclistas.

O que chama a atenção para as vítimas fatais no estado é a participação relativa das categorias em análise: enquanto os condutores de automóveis participam com 19,49% das vítimas, os motociclistas representam 39,41%. Em números absolutos, no ano de 2015 morreram 92 condutores de automóveis enquanto que motociclistas o número de mortos foi de 186 pessoas. Os números são muito mais significativos quando se considera que o número de automóveis em circulação é mais que o dobro que o de motocicletas, conforme atesta o quadro 1 já referenciado.

No quadro a seguir, procura-se trabalhar o número de veículos envolvido em acidentes com vítimas, em Vitória e no estado, com o intuito de entender de que forma o contingente de veículos totais, os automóveis/caminhonetas e as motocicletas contribuem segundo sua parcela de participação.

Quadro 13. Veículos Envolvidos em Acidentes com Vítimas

VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM VÍTIMAS SEGUNDO A ESPÉCIE										
ANO	VITÓRIA					ESPÍRITO SANTO				
	TOTAL A	AUTO/ CAMINHO B	B/A (%)	MOT O C	C/A (%)	TOTAL D	AUTO/ CAMINHO E	E/D (%)	MOTO F	F/D (%)
2013	3.141	1.449	46,13	1.144	36,42	28.350	11.207	39,53	11.174	39,41
2014	3.248	1.378	42,43	1.290	39,72	30.716	11.883	38,69	12.255	39,90
2015	3.152	1.406	44,61	1.189	37,72	27.668	10.778	38,95	11.337	40,98
Δ*%	0,35	-2,97		3,93		-2,41	-3,83		1,46	

Fontes: Base de Dados do Detran ES (2013/14/15).

Fraga (2016)

*Δ% Variação:2015/2013.

É importante registrar que a categoria automóvel/caminhoneta conduz até 5 pessoas, enquanto a motocicleta tem capacidade máxima para 2 pessoas.

Além dos ocupantes dos veículos, muitas vezes, nos acidentes, principalmente com automóveis, existem outras vítimas envolvidas, externas aos veículos, que são os pedestres e os ciclistas em movimento pela cidade.

As avaliações da cidade de Vitória, relativas ao quadro 13, revelam que, no período 2013 a 2015, o contingente total de veículos envolvidos em acidentes apresentou uma ligeira elevação, de 0,35%, passando de 3.141 veículos, no primeiro ano, para 3.152, no terceiro.

Em relação aos automóveis, o que se observa é uma redução dos acidentes envolvendo esses veículos, no período considerado, pois houve uma involução de -2,97%, mostrando, mais uma vez, que as ações de conscientização têm conseguido resultados positivos com essa categoria.

As observações para os motociclistas denotam que essa categoria aumenta o número de acidentes em que se envolve, passando de 1.144 em 2013 veículos para 1.189 em 2015, provocando um incremento nesses números de ordem relativa de 3,93%. Esta é mais uma estatística negativa da categoria que serve para expressar a cruel realidade correspondente ao motociclista no trânsito de Vitória.

Em termos comparativos, observa-se que a categoria de automóveis/caminhonetas envolvidos no total de acidentes correspondeu a 44,61% enquanto os motociclistas foram os responsáveis com 37,72% destes acidentes. O que aparentemente parece menor em termos relativos, se mostra totalmente diferente ao se observar que a frota do primeiro é de 121.857, no ano de 2015 e, a de motocicletas é de 20.955, no mesmo ano. Existe uma desproporção alarmante quanto a participação dos motociclistas nos acidentes de trânsito, ou seja, uma proporção de 5,82 automóveis para cada motocicleta em circulação na cidade de Vitória.

O quadro analítico para o Espírito Santo mostra uma involução de -2,41% para o total de veículos envolvidos em acidentes, entre 2013 e 2015, diferentemente da cidade de Vitória que apresentou pequeno incremento nesta categoria.

No estado, a categoria automóveis/caminhonetas apresentou, no período 2013 a 2015 uma involução da ordem de -3,83%, sendo este o melhor resultado mostrado para as participações dos veículos em acidentes de trânsito com vítimas. O número de veículos envolvidos em 2013 foi de 11.207 enquanto que em 2015 correspondeu a 10.778

De novo, seguindo as estatísticas negativas que permeiam os motociclistas no trânsito, os dados mostram que houve incremento de 1,46% do número destes veículos envolvidos em acidentes com vítimas, entre os anos 2013 a 2015, passando, nesse período, de 11.174 acidentes para 11.337 (em números absolutos é maior que os acidentes com automóveis/caminhonetas).

A mesma analogia se faz presente em relação à frota, conforme já realizada para a cidade de Vitória: o número de automóveis no estado, em 2015, é de 861.661 enquanto o de motocicletas é de 408.215 correspondendo a uma proporção de 2,11 automóveis para cada motocicleta. Mantidas as proporções, pode-se afirmar que o número relativo de acidentes com motocicletas apresentando vítimas é mais que o dobro do de automóveis/caminhonetas.

No sentido de ter mais clareza sobre os impactos provocados pelos acidentes com vítimas no trânsito (os próprios condutores), envolvendo a frota total (geral), a frota de automóveis (condutores) e a frota de motocicletas (motociclistas), foi elaborado o quadro abaixo que dá a grandeza da participação de cada um deles, na cidade de Vitória e no Estado, para os anos 2013 a 2015

Quadro 14. Média de Vítimas por Quantidade de Veículos

MÉDIA DE VÍTIMAS* POR QUANTIDADE DE VEÍCULOS**						
ANO	VITÓRIA			ESPÍRITO SANTO		
	MÉDIA TOTAL	MÉDIA CONDUTOR	MOTOCICLISTA MÉDIA	MÉDIA TOTAL	CONDUTOR MÉDIA	MOTOCICLISTA MÉDIA
2013	11,97	3,31	43,25	14,37	4,75	24,73
2014	11,11	3,12	45,88	14,32	4,61	25,57
2015	11,44	2,98	46,58	12,56	4,12	23,56

Fonte: Base de Dados do Detran ES (2013/14/15)
Fraga (2016)

*Vítimas Totais ** Por 1.000 Veículos

No quadro 14 observa-se que, para a cidade de Vitória foram registradas 11,44 vítimas de acidentes de trânsito para cada grupo de 1.000 veículos, em 2015.

Quando se analisa o mesmo dado para a categoria automóveis, o fator que se acha é de 2,98 vítimas, no mesmo ano.

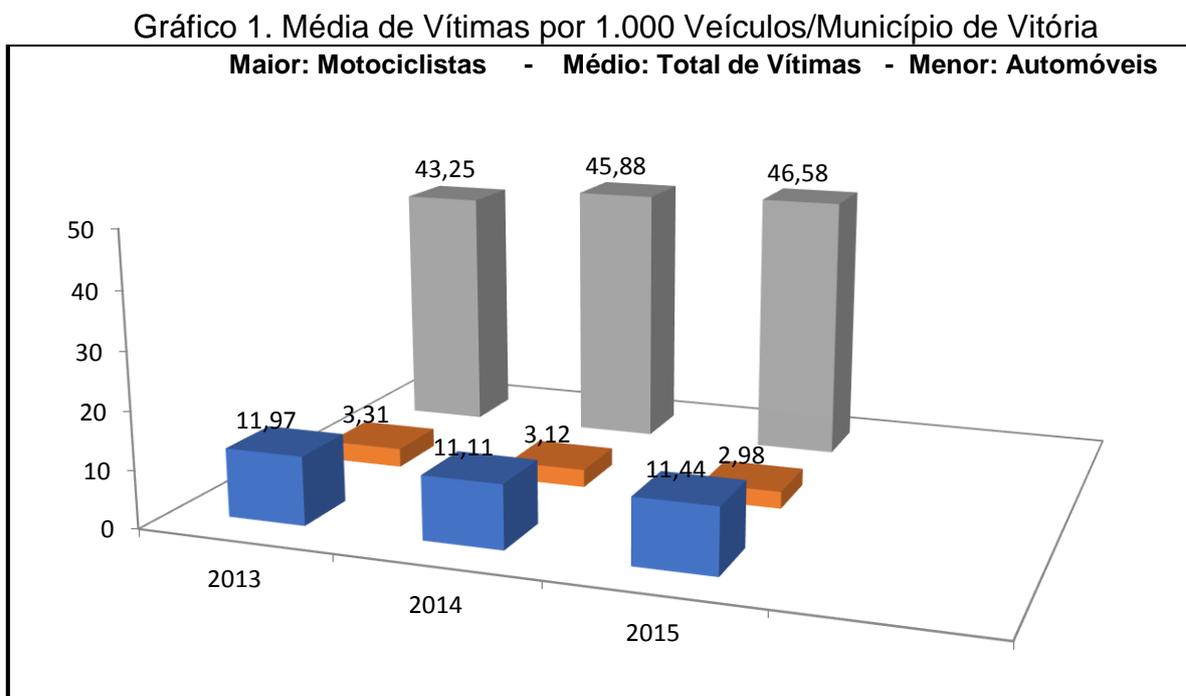
Com relação aos motociclistas, esta proporção, em 2015, passa para 46,58, ou seja, 4,07 maiores que os acidentes com vítimas envolvendo todos os veículos e 15,33 o número de vítimas de automóveis. Estes são os números que marcam os motociclistas em relação aos acidentes sofridos por eles.

No caso do Espírito Santo, estes valores são de 12,56 para vítimas de acidentes considerando o total da frota, por 1.000 veículos, ainda no ano de 2015.

Para os condutores de automóveis, os acidentes assumem a expressão de 4,12 vítimas para cada grupo de 1.000 veículos.

Em relação aos motociclistas este índice é de 23,56 acidentes com vítimas para grupo de 1.000 motocicletas. Na mesma análise feita para avaliar a proporção da participação das motocicletas em relação as outras duas categorias do quadro, observa-se que, no Espírito Santo, a categoria motociclista se acidenta 1,88 vezes mais que a do total de condutores da frota veicular do Estado e, em relação ao de condutores de automóveis estes números são 5,72 maiores.

No intuito de dar clareza aos números aqui expostos, foram elaborados os gráficos a seguir.



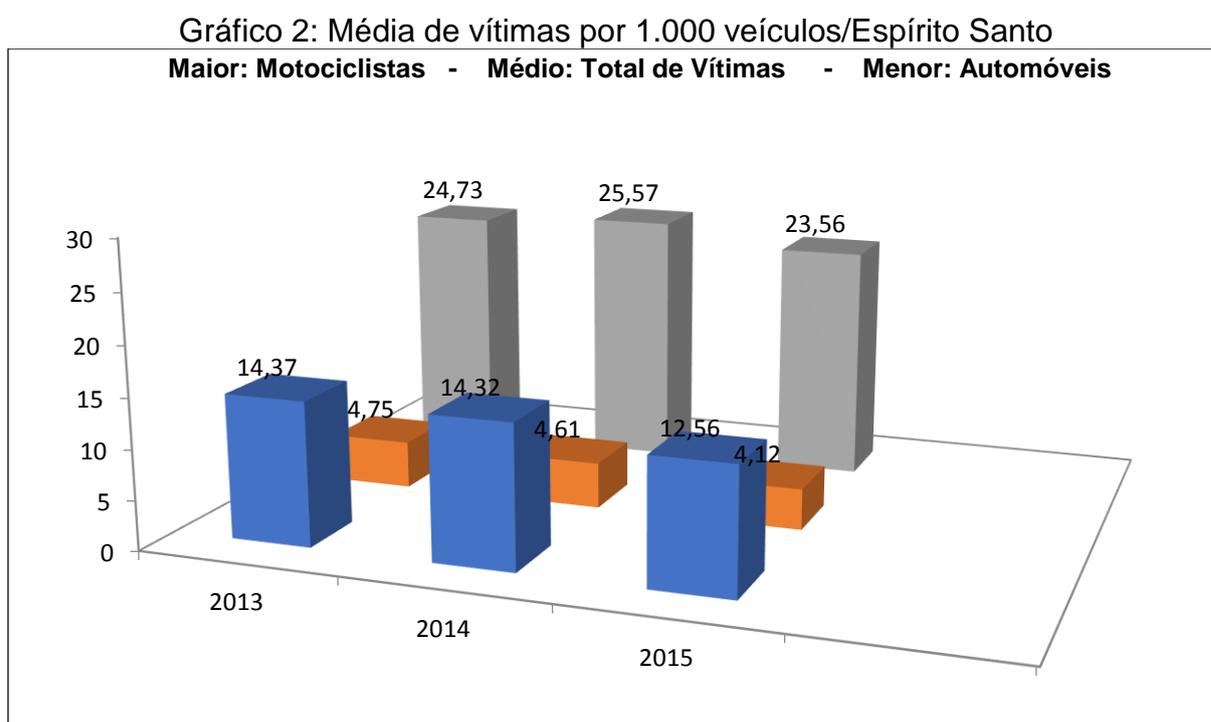
Fonte: Fraga (2016).

A informação acima reflete claramente o quão grave são as práticas de trânsito dos condutores de veículos nas vias de Vitória. No ano de 2013, quando se analisa o somatório de vítimas de acidentes de trânsito por grupo de mil veículos, observa-se o montante de 3,31 pessoas, reduzindo para 3,12 em 2014 e para 2,98 indivíduos em 2015.

Em relação aos automóveis, a evolução dos acidentes com vítimas mostra uma redução nos dois primeiros anos em análise, sendo de 11,97 vítimas em 2013 e 11,11

no ano de 2014. No ano de 2015, o número de vítimas volta a ter um ligeiro crescimento, em relação ao ano imediatamente anterior, da ordem de 0,33 vítimas a mais, passando de 11,11 em 2013 para 11,44 em 2014, mas ficando abaixo de 2013, o que significou menos 0,53 vítimas.

O grande conjunto de vítimas com acidentes no trânsito de Vitória é o dos motociclistas, inegavelmente. Apresentaram 43,25 vítimas por mil veículos em 2013, 45,88 vítimas em 2014 e 46,58 vítimas em 2015. Uma escala crescente e com números alarmantes, mostrando a necessidade de se implementar ações e políticas que visem reduzir expressivamente estes números, principalmente levando em consideração os impactos negativos que esses acidentes provocam para a sociedade.



Fonte: Fraga (2016).

A informação para o estado reflete, também, uma involução persistente dos números de acidentes com vítimas para o grupamento de mil automóveis, passando de 4,75 vítimas em 2013, para 4,61 vítimas em 2014 e 4,12 vítimas no ano de 2015, revelando que as ações levadas a efeito nessa área têm surtido efeitos positivos.

Quando se analisa o grupamento geral de veículos, observa-se uma tendência de queda, pequena nos anos de 2013 para 2014, quando o número de vítimas passa de

14,37 para 14,32, diferença negativa de 0,05, e mais acentuada na análise dos anos 2014 para 2015, que passa de 14,32 para 12,56 vítimas, diferença negativa de 1,76 vítimas.

Os motociclistas mais uma vez apresentam números elevados, passando de 43,25 vítimas em 2013 para 45,88 e 46,58, nos anos de 2014 e 2015 respectivamente. Os números de vítimas crescem persistentemente mostrando a necessidade de se implementar as ações e políticas de trânsito que objetivem reduzir os elevados índices de acidentes que se tem neste setor de veículos no trânsito do estado.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como premissa duas hipóteses afirmativas: a primeira que existem lacunas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, relacionadas à profissão de motofretista, que necessitam ser preenchidas de modo a proteger o motofretista no exercício do seu trabalho e, a segunda, que os motofretistas não se encontram devidamente habilitados, sob a lógica da perícia e da educação no trânsito, para o exercício da sua profissão.

A partir dessas premissas, estabeleceram-se objetivos. O geral procura identificar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e discutir a ausência de uma ação específica envolvendo os acidentes e a segurança dos profissionais motofretistas e, os específicos, tem 3 pretensões: 1 - abordar quem são e como se comportam os motofretistas em trânsito, do ponto de vista do processo educativo; 2 - identificar as consequências dos acidentes mais comuns a esta categoria e; 3 - descrever as informações relacionadas as estatísticas de trânsito envolvendo o uso de motocicletas no deslocamento diário.

Na construção dos argumentos que dão base ao entendimento das formulações acima, foram trabalhadas três frentes: uma incursão por autores do tema na forma de revisão bibliográfica, no primeiro momento, uma pesquisa junto a trabalhadores motofretistas para entender quem são do ponto de vista sócio econômico e como se comportam no trânsito e, em terceiro, uma leitura trabalhada dos dados estatísticos do Departamento Estadual de Trânsito.

Toda a trama que se constrói nos argumentos lógicos do texto discorrido tem como ponto de partida uma experiência acumulada em algumas frentes diferentes, mas relacionadas ao mesmo tema: o trânsito e suas adversidades, aqui direcionado para os motofretistas, enquanto trabalhadores condutores de motocicletas no trânsito.

No entendimento geral dos textos abordados da revisão bibliográfica, fica claro que a mobilidade urbana precisa ser revista, pois as cidades apresentam dilemas diversos, tendo como um dos principais elementos de dificuldades o trânsito. Este está saturado e os mecanismos desenvolvidos para amenizar esses efeitos não têm conseguido resultados satisfatórios para atender a sociedade nos seus deslocamentos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana não se revela como capaz de trazer soluções para os estrangulamentos urbanos atuais, pois não foi inclusiva no sentido de absorver a participação da sociedade brasileira na sua construção, além de ser excludente para alguns dos problemas mais graves do trânsito pois não trata da questão dos graves problemas apresentados pelas motocicletas e não inclui os motofretistas enquanto elemento de preocupação em seus diversos artigos.

Neste sentido, de forma conclusiva, esta omissão prejudica muito os motofretistas, pois ao elaborar os planos de mobilidade urbana, a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Ministério das Cidades deveria obrigatoriamente tratar da questão das motocicletas e a segurança no trânsito. O instrumento já está apontado: cercear os recursos dos municípios com mais de 20.000 habitantes que não incluam os motociclistas em seus planos de mobilidade e não regulamentem a profissão de motofretista.

Também cabe ao Ministério das Cidades, segundo seu papel de órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito, promover discussões com a sociedade brasileira a respeito da estrutura das instituições que regulamentam o trânsito nacional: será que o Denatran e os Detrans não poderiam ser transformados em agências reguladoras de trânsito, no âmbito de suas jurisdições, considerando que essas instituições, atualmente, têm atuado efetivamente em regulação muito mais do que intervenção. Se houver omissão por parte deste Ministério, que o Congresso Nacional lidere o movimento neste sentido, através de suas câmaras competentes, cujo intuito é reduzir o absurdo índice de acidentes com os consequentes graves problemas para a saúde e para a seguridade brasileira. Esta ação, benéfica em vários sentidos, provocaria, também, uma maior segurança aos profissionais motofretistas, contribuindo para um campo profissional em expansão no Brasil.

Outra medida importante é forçar os municípios a que se inscrevam no Sistema Nacional de Trânsito, pelo menos àqueles com mais de 20.000 habitantes, contribuindo para fazer cumprir as normas nacionais de trânsito e compondo efetivamente o conjunto de instituições que regem o trânsito brasileiro de forma harmônica.

A pesquisa junto aos motofretista permitiu obter respostas suficientes para se ter uma noção clara das dificuldades dessa categoria de trabalhadores: o trânsito é estressante e os motociclistas, incluindo os motofretistas necessitam de campanhas educativas para melhorarem suas inserções no trânsito conturbado.

Os dados estatísticos obtidos revelam de forma clara os perigos que atingem aqueles que se aventuram no trânsito sobre duas rodas. O número de mortes e de acidentes parciais só tem aumentado, em proporções alarmantes, principalmente levando em consideração o número acidentes com automóveis. É urgente ações específicas para melhorar o desempenho e a consciência destes condutores e uma das ações imediatas é melhorar os requisitos para a concessão da habilitação na categoria A, pois a forma como é realizada atualmente não seleciona pessoas com real capacidade de dirigir motocicletas com a habilidade necessária.

Na conclusão dos entendimentos, existe uma grande responsabilidade institucional nos problemas vivenciados pelos motofretistas no trânsito e ela é de natureza inter-relacional, começando no órgão máximo que regula o setor até o último dos seus componentes que é o município, principalmente aqueles que não se inserem no Sistema Nacional de Trânsito e assim ficam livres de se organizarem e construir cidades com mobilidade urbana que realmente propicie a sociedade um trânsito em que se preserve a vida e a harmonia.

É preciso dar voz e visibilidade a essa categoria valorosa de profissionais que tanto trabalha em prol da sociedade brasileira. É preciso dar segurança e mérito a esses trabalhadores que se expõem na rotina do trânsito para garantir a sociedade que os produtos necessários aos seus interesses diversos cheguem no tempo necessário aos seus destinos. É preciso esforço conjunto das instituições brasileiras responsáveis pelos problemas aqui apontados para que a realidade de acidentes graves que atinge a essa categoria seja reduzida drasticamente. É preciso união e esforço conjunto de todos que fazem parte da problemática relacionada neste trabalho para alterar o panorama do que se vivencia hoje. É preciso lutar pela vida no trânsito.

REFERÊNCIAS

ALVES, Priscila. **Mobilidade urbana sustentável: diretrizes da política brasileira**. 2014. Disponível em: <<http://www.kas.de/wf/doc/14813-1442-5-30.pdf>>. Acesso em: 26 jun 2016.

AMORAS, Fernando Castro. **Regulamentação e informalidade do serviço de moto taxi em Macapá**. Dissertação (Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional). 2011. 96f. Fundação Universidade Federal do Amapá. Macapá, 2011.

ARAUJO, Isoroberta Rosa. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos de Goytacazes**: um estudo da Política dos transportes a um real. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais). 2012. 96f. Universidade Estadual do Norte Fluminense – UENF. Campos de Goytacazes, 2012.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Revista Psicologia & Sociedade**, São Paulo, v.23, n.3, p.574-582, 2011.

BRASIL. **O desafio da mobilidade urbana**. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Consultoria Legislativa. Brasília: Câmara dos Deputados: Edições Câmara, 2015.

_____. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009**. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>. Acesso em: 26 jun 2016.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece o Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

Detran – Departamento Estadual de Trânsito. **Detran registra mais de 2,7 mil acidentes com motociclistas no Estado**. 2012. Disponível em: <<http://www.folhavoria.com.br/geral/noticia/2012/10/Detran-es-registra-mais-de-27-mil-acidentes-no-1--semestre-e-lanca-campanha-voltada-para-motociclistas.html>> Acesso em 2 jul 2016.

FERREIRA, Mauro. **Políticas públicas de mobilidade urbana**. Franca: UNESP-FCHS Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Análise de Políticas Públicas, 2015.

FERREIRA, Felipe Ferreira de. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas**: a percepção dos condutores profissionais. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). 2009. 91f Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2009.

HOLZ, Raquel da Fonseca. **Realidade da motocicleta no ambiente urbano com foco no Brasil**. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção e Transporte. 2014. 202f. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

MARIUZA, Ana Clair.; GARCIA, Fernando Lucio (org.). **Trânsito e Mobilidade Humana**. Rio Grande do Sul: Ideograf / Conselho Regional de Psicologia do Rio Grande do Sul, 2010.

MAMANI, Hernán. **Transporte Informal e Vida Metropolitana: Estudo Do Rio De Janeiro Nos Anos 90**. Dissertação (Doutorado em Engenharia de Transportes). 2004. 96f. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro, 2004.

MIOTTO, Rafael. **Número de mortes em acidente com moto sobe 263,5% em 10 anos**. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/06/numero-de-mortes-em-acidente-com-moto-sobe-2635-em-10-anos.html>> Acesso em: 2 jul 2016.

MORAIS NETO, Otaliba Libânio de *et al.*. Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. **Revista Epidemiologia, Serviço e Saúde**, Brasília, v.22, n.3, p.373-382, jul-set, 2013.

MOTTA, Cláudio. **Responsável pelo Transmilênio, ex-prefeito de Bogotá acha que BRTs podem ser mais vantajosos do que metrô**. 2011. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/transito/responsavel-pelo-transmilenio-ex-prefeito-de-bogota-acha-que-brts-podem-ser-mais-vantajosos-do-que-metro-2795070#ixzz4Y928KmTv>> Acesso em: 12 jun 2015.

NASSIF, Luis. **Motocicletas e o problema da mobilidade urbana**. 2012. Disponível em: <<http://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/motocicletas-e-o-problema-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 16 jun 2016.

OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima *et al* (coords.). **O desafio da mobilidade urbana**. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015.

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. Princípios, diretrizes e objetivos da Lei n. 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana. **Revista UFG**, Ano XIII, n.12, p.18-27, jun 2012.

PENA, Rodolfo F. Alves. **"Mobilidade urbana no Brasil"**; Brasil Escola. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em: 28 nov 2016.

SEERIG, Lenise Menezes. **Motociclistas: perfil, prevalências de uso da moto e acidentes relacionados**. Dissertação (Mestrado em Epidemiologia). 2012. 106f. Centro de Pesquisas Epidemiológicas. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas 2012.

SCHMITZ, Aurinez Rospide; SILVA, Patrícia Viviani da. "O trânsito depende de nós". In: MARIUZA, Clair.; GARCIA, Lucio (org.). **Trânsito e Mobilidade Humana**. Rio Grande do Sul: Contracapa, 2010.

SILVA, Lucimar Medeiros da. **Fatores de risco e prevenção de acidentes cometidos por condutores em São Luís – MA**. Monografia (Pós-Graduação em Psicologia do Trânsito). 2014.40f. Universidade Paulista/UNIP. Maceió, 2014.

SILVA, Rogério de Oliveira. “O psicólogo na promoção da saúde e prevenção de acidentes de trânsito”. In: MARIUZA, Clair.; GARCIA, Lucio (org.). **Trânsito e Mobilidade Humana**. Rio Grande do Sul: Contracapa, 2010

SIQUEIRA, Graziana Donata Punzi de; LIMA, Josiane Palma. **A contribuição das Políticas Públicas de mobilidade urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades**. 2015. Disponível em: <http://www.rio2015.esocite.org/resources/anais/5/1440766741_ARQUIVO_ArtigoparaTECSOC.pdf>. Acesso em: 26 de junh., 2016.

TAVARES, Flávia Gonçalves Macedo. **O perfil do profissional mototaxista da cidade de Crato-CE**. Monografia (Pós-Graduação em Psicologia do Trânsito). 2014. 45f. Universidade Paulista (UNIP). Maceió, 2014.

TELES, Vanessa. Gastos com atendimentos a motociclistas mais que dobram em quatro anos. **Portal da Saúde**. 2012. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/index.php/os_acidentes/acidentes_com_motos/alertas_sobre_a_gravidade_do_problema_dos_acidentes_com_motos>. Acesso em: 26 de junh., 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil**. São Paulo: DoAutor. São Paulo, 2013.

VIANNA, Guilherme Szczerbacki Besserman. **Mobilidade urbana no Brasil: uma estimativa do produto perdido em trânsito**. Monografia (Graduação em Economia). Instituto de Economia. 2013. 50f. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMI ESTRUTURADA

Local: Sindicato dos Motofretistas do Estado do Espírito Santo.

1-Identificação do Profissional:

Função:

Sexo:

Idade:

Estado Civil:

Filhos: Sim () Não () Quantos ()

Tempo de trabalho na atividade:

Nível de Escolaridade:

Profissão anterior:

Renda:

É arrimo de família? Sim () Não ()

Exerce outra atividade remunerada? Sim () Não ()

É autônomo ou trabalha para terceiros? Sim () Não ()

Caso trabalhe para outros, tem carteira assinada? Sim () Não ()

A motocicleta é própria ou de outros? Sim () Não ()

Caso não seja própria, é de quem? Sim () Não ()

A casa em que reside é própria? Sim () Não () De quem?

Quando sai de casa para trabalhar como motofretista, faz algum preparo anterior (exercício físico)? Sim () Não ()

2- Questões

- 1- Cite três problemas relacionados a sua profissão
2. Como vê as regras de trânsito?
- 3- Já sofreu acidente grave? Sim () Não ()
- 4 – Em caso de parar de trabalhar por acidente, tem como se manter? Caso não, como poderia viver? Quem te manteria?
- 5 – Em sua opinião, o que fazer para melhorar a profissão de motofretista? Cite três situações.
- 6- Nos últimos 06 meses seu trabalho tem se intensificado? Você aumentou seu número de viagens? Este aumento de trabalho melhorou a renda? Sim () Não ()
- 7- Você acha que o processo de habilitação para a profissão é suficiente ou poderia ser feito algo para melhorar? Sim () Não ()
- 8- Pensa em parar de trabalhar nesta atividade? Em quanto tempo? Sim () Não ()
- 9 – Usa algum remédio ou outra substância para trabalhar? Sim () Não ()
- 10 – Sabe se outros colegas de profissão usam drogas ou substâncias proibidas para o exercício da atividade?
- 11 – De que forma o governo poderia ajudar a categoria?
- 12 – Já leu o Código de Trânsito Brasileiro, nos assuntos referentes ao uso de motocicleta? Sim () Não ()
- 13 – Você obedece às leis de trânsito? Sim () Não ()
- 14 – Durante a sua atividade você trafega no corredor, com a motocicleta? Sim () Não ()
- 15 – Você usa os equipamentos de segurança nas suas atividades de trabalho? Sim () Não ()

16 – Que tipo de produto costuma carregar com maior frequência?

17 – Existe pressão dos encomendantes dos seus serviços em relação a você ser mais rápido na sua atividade? Sim () Não ()

18 – Considera sua atividade estressante? Sim () Não ()

APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Declaro por meio deste termo, que concordo em ser entrevistado(a) e participar da pesquisa referente ao projeto intitulado “**Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Profissão de Motofretista**” desenvolvido pelo pesquisador Augusto César Gobbi Fraga. Fui informado(a) ainda que a pesquisa é orientada pelo Prof.º Drº César Albenes de Mendonça Cruz. Afirmando que aceitei participar espontaneamente, sem receber qualquer incentivo e a ter qualquer ônus, com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa. Fui informado (a) que a pesquisa apresenta riscos mínimos, pois se propõe a analisar uma realidade que vem sendo vivida pelos trabalhadores no exercício da atividade de motofretista. Estes riscos serão amenizados pela não identificação dos entrevistados. Fui informado(a) ainda, que somente o pesquisador e o seu orientador terão acesso às minhas informações e as mesmas ficarão sob a guarda do pesquisador, por até 5(cinco) anos após a conclusão da pesquisa, quando então serão descartadas de maneira adequada. Estou ciente que posso me retirar dessa pesquisa e também me recusar a dar alguma informação a qualquer momento, sem qualquer constrangimento. Quaisquer outras informações adicionais que julgar importantes para a compreensão do desenvolvimento da pesquisa e de minha participação poderão ser obtidas junto ao pesquisador Augusto César Gobbi Fraga, residente à rua Eugênio Ramos, 1092/401, Bairro Jardim da Penha, Vitória, ES, CEP 29060-130, por meio do telefone (27) 99614-4850 e pelo e-mail: augustogobbi@gmail.com, bem como, pelo telefone (celular) de César Albenes de Mendonça Cruz (27) 99816-6052 e do e-mail: cesar.cruz@emescam.br. Uma via permanecerá em mãos do entrevistado. Comitê de Ética em Pesquisa da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória-EMESCAM (CEP/EMESCAM-telefone (27)33343586. Atesto o recebimento da cópia do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

Vitória, __ de _____ de 2016.

Assinatura do Pesquisador

Assinatura do Pesquisado

ANEXO A. CARTA DE ANUÊNCIA DO SINDIMOTOS AO PESQUISADOR

SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Vitória, ES, 30 de julho de 2015

Ilmo. Sr. Alexandro Martins Costa

Presidente do Sindimotos/ES – Sindicato dos Motociclistas Profissionais do ES

Solicito autorização institucional para a realização da pesquisa intitulada “Mobilidade Urbana e a profissão de Motofretista” que envolverá profissionais do setor e ligados ao Sindicato dos Motociclistas. Este projeto de pesquisa será realizado por Augusto César Gobbi Fraga, mestrando do Curso de Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola de Medicina da Santa Casa de Misericórdia do Espírito Santo, sob orientação do Prof. Dr. César Albenes Cruz, com os seguintes objetivos: entrevistar a direção do Sindicato, entrevistar os trabalhadores e realizar análise documental de informações existentes na instituição, necessitando, portanto, ter acesso aos dados estruturados e disponíveis nessa organização. Solicito, também, autorização para que o nome dessa instituição possa constar no relatório final, bem como em futuras publicações na forma de artigo científico.

Ressalto que os dados coletados serão utilizados somente para os objetivos apontados nessa solicitação, resguardando os sigilos inerentes ao processo metodológico de pesquisa e aqui desenvolvidos.

Contando antecipadamente com a colaboração da diretoria do Sindicato, agradeço a atenção dispendida aos objetivos aqui propostos e me coloco a disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Nestes termos, solicito o seu “de acordo”,


Augusto César Gobbi Fraga (Mestrando e Requerente)


Alexandro Martins Costa
Presidente do Sindimotos-ES

Alexandro Martins Costa (Presidente do Sindimotos)
De Acordo

ANEXO B. CARTA DE SOLICITAÇÃO DE ANUÊNCIA DA COORDENAÇÃO DO MESTRADO



Vitória, 29 de Julho de 2015

Ilmo. Alexandro Martins Costa

**Presidente do Sindimotos/ES - Sindicato dos Motociclistas Profissionais do
ES**

Vimos por meio desta, solicitar que o Sindimotos/ES nos conceda uma Carta de Anuência autorizando o aluno Augusto César Gobbi Fraga possa realizar sua pesquisa de campo junto a esta entidade sindical, tendo acesso a documentos, dados e entrevistas com diretores e sindicalizados. A Pesquisa faz parte da Dissertação de Mestrado do aluno acima referido, e procura articular a Política Nacional de Mobilidade Urbana e os Motofretistas do Estado do Espírito Santo. Esta pesquisa será orientada por mim e os resultados serão devolvidos ao Sindimotos/ES, bem como para as autoridades públicas envolvidas com a Políticas Públicas de Mobilidade Urbana.

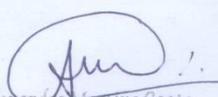
Contamos com a colaboração do Sindimotos/ES.

Atenciosamente,

Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz

Professor Orientador e Coordenador do Mestrado em Políticas Públicas e
Desenvolvimento Local da EMESCAM

Prof. Dr.º César Albenes de Mendonça Cruz
Coordenador
Mestrado em Políticas Públicas
e Desenvolvimento Local
DLocal - EMESCAM


Alexandro Martins Costa
Presidente do Sindimotos-ES

ANEXO C. APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA - CEP

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Profissão de Motofretista.

Pesquisador: Augusto César Gobbi Fraga

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 50835215.0.0000.5065

Instituição Proponente: Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória -

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.356.938

Apresentação do Projeto:

O projeto visa entender de que forma se processa o deslocamento de profissionais que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho, intitulados, em sua denominação legal, de motofretistas, e os perigos e acidentes, de gravidades diversas, que diariamente ocorrem com estes trabalhadores, tendo como base o Município de Vitória, no Espírito Santo, fazendo um contraponto com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, é a principal meta desse trabalho, que terá como referência pesquisa qualitativa junto ao Sindicato próprio da categoria e levantamento junto ao site do Departamento Estadual de Trânsito (dados de domínio público).

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Identificar as Políticas de Mobilidade Urbana e Trânsito: reflexões (impactos) sobre a profissão de motofretista, na cidade de Vitória-ES. Levantar e expor dados, segundo uma visão crítica, de informações e estudos referentes à categoria de motofretistas, concernentes, principalmente às acidentalidades: seus motivos e consequências.

Endereço: EMESCAM, Av. N.S. da Penha 2190 - Centro de Pesquisa

Bairro: Bairro Santa Luzia

CEP: 29.045-402

UF: ES

Município: VITORIA

Telefone: (27)3334-3586

Fax: (27)3334-3586

E-mail: comite.etica@emescam.br

ANEXO C – CONTINUAÇÃO 2

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -



Continuação do Parecer: 1.356.938

Objetivo Secundário:

1 - Entender quem são e como se comportam os motofretistas em trânsito, do ponto de vista do processo educativo; 2 - Estudar quais as consequências dos acidentes mais comuns a esta categoria; 3 - Expor informações de como essa tragédia afeta a saúde e a seguridade brasileira

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

A pesquisa apresenta riscos mínimos, pois se propõe a analisar uma realidade que vem sendo vivida pelos motofretistas.

Estes riscos serão amenizados pela não identificação dos entrevistados, para não acarretar nenhum tipo de constrangimento nas suas atividades profissionais.

Benefícios: 1 - Conhecer melhor a realidade a que estão expostos os motofretistas no exercício das suas atividades laborais. 2 - Contribuir para que o Sindicato da categoria e outras Instituições vinculadas a esta atividade possam realizar ações e desenvolver projetos com o objetivo de minimizarem os impactos provocados no seu exercício diário

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Foram solicitadas as seguintes modificações no TCLE:

- 1) TCLE: sem campos para assinatura do pesquisador e do participante da pesquisa;-
- 2) TCLE: sem endereço do pesquisador responsável;-
- 3) TCLE: sem uso da palavra "via" para designar o registro do TCLE que ficará em mãos do participante da pesquisa;
- 4)- Caso o TCLE, após as devidas alterações, fique com mais de uma página, será necessário a seguinte orientação e todas as páginas serão rubricadas;
- 5)- Cronograma: adequar data e acrescentar e submissão ao CEP;
- 6) Próxima reunião em 24/11/15, para projetos submetidos até o décimo dia do mês.
- 7)- Projeto detalhado: adequar cronograma.

Entendo que o pesquisador atendeu a todas as solicitações

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha 2190 - Centro de Pesquisa
Bairro: Bairro Santa Luzia CEP: 29.045-402
UF: ES Município: VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 Fax: (27)3334-3586 E-mail: comite.etica@emescam.br

ANEXO C – CONTINUAÇÃO 3

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -



Continuação do Parecer: 1.356.938

Termos foram adequados às solicitações

Recomendações:

-

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Solicitações atendidas

Considerações Finais a critério do CEP:

Projeto aprovado por decisão do CEP. Conforme a norma operacional 001/2013:

- riscos ao participante da pesquisa deverão ser comunicados ao CEP por meio de notificação via Plataforma Brasil;
- ao final de cada semestre e ao término do projeto deverá ser enviado relatório ao CEP por meio de notificação via Plataforma Brasil;
- mudanças metodológicas durante o desenvolvimento do projeto deverão ser comunicadas ao CEP por meio de emenda via Plataforma Brasil.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_453316.pdf	27/11/2015 21:17:11		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETOPESQUISA.pdf	27/11/2015 21:16:27	Augusto César Gobbi Fraga	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.pdf	27/11/2015 21:16:13	Augusto César Gobbi Fraga	Aceito
Outros	Anuencia.pdf	09/10/2015 18:04:02	Augusto César Gobbi Fraga	Aceito
Folha de Rosto	Rosto.pdf	09/10/2015 17:52:45	Augusto César Gobbi Fraga	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha 2190 - Centro de Pesquisa
Bairro: Bairro Santa Luzia CEP: 29.045-402
UF: ES Município: VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 Fax: (27)3334-3586 E-mail: comite.etica@emescam.br

ANEXO C – CONTINUAÇÃO 4

ESCOLA SUPERIOR DE
CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE
MISERICÓRDIA DE VITÓRIA -



Continuação do Parecer: 1.356.938

VITORIA, 08 de Dezembro de 2015

Assinado por:
PATRICIA CASAGRANDE DIAS DE ALMEIDA
(Coordenador)

Endereço: EMESCAM, Av.N.S.da Penha 2190 - Centro de Pesquisa
Bairro: Bairro Santa Luzia **CEP:** 29.045-402
UF: ES **Município:** VITORIA
Telefone: (27)3334-3586 **Fax:** (27)3334-3586 **E-mail:** comite.etica@emescam.br

ANEXO D – POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA 1



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 2

- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;
- III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;
- VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;
- VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;
- VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
- IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;
- XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e
- XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 3

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 4

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e
- III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

- I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e
- V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 5

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 6

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V – (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

- I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;
- II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 7

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e ao financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 8

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016)

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos

ANEXO D – CONTINUAÇÃO 9

respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191^º da Independência e 124^º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012