

Só 12% da frota, motos estão envolvidas em 62% dos colisões com mortes em SP

Renato Machado

As motos estão envolvidas em três de cada cinco colisões (acidentes entre veículos) com mortes na cidade de São Paulo. Números da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) mostram que só em 2009 as batidas de motocicletas contra automóveis, caminhões, ônibus e outras motos resultaram em 229 vítimas – quase todas motociclistas.

Os dados fazem parte do Relatório de Acidentes de Trânsito - 2009, recém-concluído pela CET. O documento, obtido pelo Estado, é uma radiografia dos acidentes fatais e destrincha os números absolutos de mortes – no total, 1.382 pessoas morreram no trânsito da capital em 2009. Mostra as ocorrências

mais comuns, os veículos envolvidos e o perfil das vítimas.

As colisões são os acidentes envolvendo motos que mais provocaram mortos. Na sequência, aparecem os choques (quando a moto bate contra um obstáculo parado, como árvore e poste), que vitimaram 101 pessoas, e os atropelamentos (quando a moto está parada e é atingida por outro veículo), com 5 casos.

“As colisões são mais prejudiciais para as motos, porque elas não têm uma estrutura de defesa, como os demais veículos. O motociclista sofre com o trauma do choque e também da queda e por isso a chance de ser fatal é maior”, diz Marcelo Rosa, ortopedista do Hospital das Clínicas e coordenador de um estudo sobre motociclistas acidentados.

O relatório aponta que 361 colisões no ano passado provoca-

ram mortes. As mais comuns foram as entre motos e automóveis (31,5%); motos e ônibus (15%) e entre automóveis (10%). “Nas rodovias, o problema maior é com caminhões, por causa da falta de visibilidade. Mas dentro da cidade há uma luta com os carros pelo espaço urbano, todos tentando se locomover”, diz o presidente do Sindimotos, Aldemir Martins.

Melhora. O total de motociclistas mortos passou de 478, em 2008, para 428, em 2009, queda de 10% – a redução foi de cerca de 6% no geral do trânsito. “Notamos uma avalanche de motos em 2007 e tanto motoristas quanto motociclistas não sabiam como se comportar. Hoje, a convivência entre carro e moto está melhor”, diz a superintendente de Segurança de Trânsito

da CET, Nancy Schneider.

Outra razão apontada é a realização de cursos de capacitação para motoqueiros, com aulas teóricas e de direção segura. “Em muitos casos, ensinamos como uma postura melhor pode evitar queda, quando se passa em um buraco, por exemplo”, diz Nancy.

● De fora

O relatório não abrange a criação da motofaixa da Vergueiro e a proibição das motos na pista expressa da Marginal do Tietê que, segundo a CET, reduziu em 40% os acidentes nesta via.

Motoboys são minoria entre os motociclistas mortos.

Pág. C3

ACIDENTES. Perfil das vítimas

Motoboys são minoria entre os mortos

De 278 vítimas, 30% eram motofretistas e o restante era formado por estudantes e trabalhadores que usavam o veículo para transporte

Contrariando o senso comum de que um motociclista caído na rua certamente é um motoboy, o relatório da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) aponta que 30% dos mortos nos acidentes envolvendo esse tipo de veículo são motofretistas. Ou seja, a maior parte das vítimas é de estudantes e trabalhadores que usam a moto para transporte.

Segundo o relatório, 278 dos motociclistas mortos em 2009 tiveram sua profissão identificada. Desse total, 52 eram motoboys e 18, vendedores ou autônomo, o que pode indicar o uso das motos para trabalho. Os demais são, por exemplo, estudantes (42), ajudante (37), garçons (9), pedreiros (6) e porteiros (8).

Os especialistas atribuem os casos à facilidade para se com-

prar motos atualmente, com preços baixos e longos parcelamentos oferecidos pelas revendas. “São pessoas que trabalham longe do serviço. Com a moto, fica mais fácil se deslocar. Por isso houve esse grande aumento na quantidade de motociclistas mortos”, diz Kátia Campos dos Anjos, assistente social do Instituto de Ortopedia do Hospital das Clínicas e uma das pesquisadoras responsáveis por um trabalho sobre motociclistas acidentados. “São pessoas que levavam duas horas e meia de ônibus e que hoje vão para o trabalho em 40 minutos”, diz.

O estudo realizado no HC aponta que, em 2004, os motofretistas eram 51% dos casos de internação por causa de acidentes com motos. Na edição do es-

tudo neste ano, esse índice caiu para 31%. “Não sei se diminuiu porque são menos motoboys acidentados. Mas é certo que hoje há mais motociclistas que usam a moto como meio de transporte”, diz Kátia.

Despreparo. A grande quantidade de “novos” motociclistas também é apontada pelos profissionais pela grande participação das motos nas colisões. “Hoje, os motoboys precisam fazer os cursos da Prefeitura e os regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Os outros motociclistas estão despreparados e andam pelas vias perigosas”, diz o presidente do Sindimotos, Aldemir Martins, que representa os motoboys.

Perfil. O relatório da CET mostra que os motociclistas mortos são predominantemente jovens. Foram 428 vítimas no ano passado – 254 tinham entre 18 e 29 anos. Somente nessa faixa de idade os motociclistas estão em primeiro no ranking dos mortos em acidentes de trânsito – nas demais, são os ocupantes de automóveis. Após os 30 anos, o número de motociclistas mortos cai à medida em que a idade aumenta: na faixa de 30 a 39 anos (106), de 40 a 49 (31), de 50 a 59 (9). Chama a atenção o fato que 26 condutores tinham entre 10 e 17 anos, idade insuficiente para tirar a Carteira Nacional de Habilitação. Do total de motociclistas mortos, 401 eram homens e 27, mulheres. / RENATO MACHADO

