

## MOTOCICLISTAS PROFISSIONAIS: ANÁLISES E CAMINHOS POSSÍVEIS

Aurinez Rospide Schmitz<sup>1</sup>

Sinara Cristiane Tres Soares<sup>2</sup>

Letícia Elí Prusch da Silva<sup>3</sup>

Maria Luiza Pereira Reinke<sup>4</sup>

### RESUMO

O presente artigo caracteriza o perfil dos motociclistas, especialmente os motociclistas profissionais, aborda os aspectos sociais e psicológicos envolvidos como fatores de risco, assim como busca levantar as práticas que apresentam soluções com potencial de transformação para a prevenção de acidentes e redução de mortalidade no trânsito. Foi realizado um estudo bibliográfico, contemplando análises sobre características desse público, questões sociais e de trabalho envolvidas, principalmente as presentes no modelo uberizado, elencando aspectos psicológicos e seus impactos nos comportamentos no trânsito. Ainda, buscou-se intervenções realizadas que tenham conseguido demonstrar caminhos e soluções possíveis diante do cenário que se apresenta para estes motociclistas de entregas e serviços. O estudo evidenciou condições de trabalho preocupantes, poucos estudos sobre soluções possíveis para a problemática, apontando na direção da integração entre o desenvolvimento de educação emocional e de reorganização no modelo de trabalho como a mais promissora no sentido da transformação da realidade apresentada de acidentes dessa categoria.

**PALAVRAS-CHAVE:** Motociclista profissional. Uberização. Educação emocional.

<sup>1</sup> Ande Bem -Instituto de Psicologia do Trânsito – Contato: [aurinezs@gmail.com](mailto:aurinezs@gmail.com)

<sup>2</sup> DETRAN/RS – Contato: [sinara.tressoares@gmail.com](mailto:sinara.tressoares@gmail.com)

<sup>3</sup> Ande Bem Instituto de Psicologia do Trânsito – Contato: [leticiaprusch@gmail.com](mailto:leticiaprusch@gmail.com)

<sup>4</sup> Ande Bem - Instituto de Psicologia do Trânsito – Contato: [m Luizapr@yahoo.com](mailto:m Luizapr@yahoo.com)

## INTRODUÇÃO

**M**undialmente os acidentes de trânsito têm sido apontados como um grave problema de saúde pública. Quase metade das pessoas que morrem devido a esta causa são motociclistas, pedestres e ciclistas, sendo, portanto, considerados uma população vulnerável. Dentre esta população vulnerável, no Brasil, os motociclistas se destacam com relação à fragilidade, uma vez que o volume de óbitos e traumatismos por acidente dessa categoria é ainda maior que os demais (OPAS, 2018).

De acordo com levantamento realizado pela ABRACICLO (2022), a frota de motocicletas teve um crescimento de 368% no período de 1999 a 2022 com um crescimento acumulado de 1018% destes veículos. Os dados indicam que os veículos de duas rodas ocupam 27,38% da frota geral de veículos e a região com maior número de veículos de 2 rodas é a região Sudeste (ABRACICLO, 2022). Muito desse aumento pode-se supor que se refere ao uso do veículo de duas rodas para prestação de serviços, o que direciona nosso olhar para os motociclistas profissionais. Nesse sentido, busca-se, através do presente trabalho, caracterizar o perfil dessa categoria, abordar os aspectos sociais e psicológicos envolvidos como fatores de risco, assim como levantar as práticas que apresentem soluções com potencial de transformação para maior qualidade de vida a esses profissionais que utilizam veículo de duas rodas motorizado, contribuindo, dessa forma, para a prevenção de acidentes e redução de mortalidade no trânsito.

### 1. DESENVOLVIMENTO

De acordo com ABRAMET (2021) no que diz respeito aos acidentes ocorridos, os motociclistas são considerados, comparados aos pedestres e ciclistas, como o público mais vulnerável que circula em via urbana. Corgozinho; Montagner e Rodrigues (2018) associam o fato da acidentalidade com motocicletas ser predominantemente envolvendo o sexo masculino a questões culturais que incentivam homens a terem comportamentos de risco.

Além disso, estabelecem relações do número de acidentalidade com as regiões do país economicamente mais vulneráveis. Este apontamento fica evidenciado com recente estudo da ABRAMETt (2021) que identificou que, enquanto no Rio Grande do Sul a taxa de mortes de motociclistas é de 3,4 mortes por 100 mil habitantes, no Piauí a taxa é de 18,8 por 100 mil/hab, reforçando as diferenças regionais no Brasil.

Com o advento da pandemia o uso de motocicleta foi intenso, principalmente com o objetivo de o motociclista prestar um serviço essencial à população, seja como autônomo, ou vinculado a alguma plataforma que, apesar de adotarem tarifas dinâmicas, reduziram o valor da bonificação e extinguiram prêmios, fazendo com que este serviço, apesar de extremamente valioso não obtivesse a valorização desejada, em termos monetários, pela categoria (ABÍLIO et al. 2020; ROCHA et al, 2021).

Tendo em vista o aumento do uso de motocicletas como instrumento de trabalho aliado ao fato de termos vivenciado uma pandemia em que esses profissionais foram amplamente requisitados, iremos caracterizar essa categoria tendo em vista a problemática de riscos e acidentes de trânsito a que estão expostos.

### 1.1. PERFIL

Hoje no Brasil, segundo dados da ABRACICLO (2022), o número de pessoas habilitadas a conduzir motocicletas ultrapassa os 35,2 milhões, sendo que se pode supor que uma parcela significativa desses motociclistas utilizam o veículo como instrumento profissional, especialmente para realização de entregas e serviços. Dessa forma, identificar o perfil dos motociclistas que se acidentam é fundamental para se apropriar dessa problemática de vulnerabilidade sobre duas rodas.

Sabe-se da predominância do sexo masculino no envolvimento de óbitos com motociclistas. As taxas desses acidentes de 10,6 por 100 mil habitantes evidenciam a gravidade do problema, numa proporção de 8 para 2, quando comparado às mulheres. Além disso, em recente levantamento mais da

metade (56,2%) dos óbitos do ano de 2018 tinham idade entre 20 e 39 anos, sendo 88,7% do sexo masculino (ABRAMET, 2021). Nessa linha, acrescenta-se que os óbitos de motociclistas ocorridos no Rio Grande do Sul (RS) no ano de 2022 apresentam essa mesma predominância do sexo masculino, sendo 95% do total das mortes. No RS, nesse período, os motociclistas representaram 25,8% das vítimas fatais. Desses, 51,8% das mortes de motociclistas foram na faixa etária de 21 a 39 anos (DETRAN/RS, 2023).

Buscando compreender esse cenário, cabe observar que conforme aponta ABRAMET (2021), em análise sobre as indenizações pagas pela seguradora Líder (responsável pelo pagamento do seguro DPVAT à época) em 2018, 75,3% das indenizações pagas a pessoas lesionadas em acidentes de trânsito foram relativas a acidentes com motocicletas. Porém, salienta-se que o percentual da frota foi menor em relação ao volume de indenizações, uma vez que 26,9% da frota acabou sendo responsável por 75,3% das indenizações, demonstrando a gravidade da situação, tendo em vista que há desproporcionalidade entre o número de veículos dessa categoria e o número de indenizações pagas por acidentes ocorridos com esses mesmos veículos (motocicletas nesse caso).

Outra informação relevante foi a falta de habilitação dos condutores dos veículos de 2 rodas, pois dentre os acidentes de trânsito que envolveram motociclistas e acabaram em morte ocorridos no Rio Grande do Sul em 2018, 28% dos condutores não tinham CNH – Carteira Nacional de Habilitação (DETRAN/RS, 2021).

Além disso, a presença de indenizações (124) pagas por mortes de crianças entre 0 e 7 anos evidenciam o cometimento da infração pelo condutor de transportar crianças em motocicletas, em faixa etária não permitida por lei (ABRAMET, 2021), demonstrando uma característica desse público quanto a sua relação com as regras de trânsito.

Em estudo realizado com motociclistas profissionais do Paraná, Silva et al. (2008) revelaram que 99,7% são do sexo masculino, sendo 79,6% com idade entre 18 e 34 anos e 77,2% possuíam mais de 5 anos de habilitação. Quanto à escolaridade desses, 79,9% estudou entre 8 e 11 anos, indicando

formação entre ensino fundamental completo (8 anos), ensino médio incompleto ou completo (9 a 11 anos).

Oliveira et al. (2019), em estudo realizado em Belo Horizonte, corroboram com esses resultados sobre os motociclistas profissionais, especialmente quanto à predominância do sexo masculino, tendo encontrado que 98,7% desses são homens. Quanto à faixa etária, 66% dos motociclistas apresentavam idades entre 21 e 40 anos. Observa-se que a tendência é de que sejam homens, relativamente jovens, em idade considerada produtiva. Ainda, sobre a escolaridade, apresenta-se bastante variada, sendo 44% com ensino médio completo, 15% com ensino fundamental incompleto (considerada baixa escolaridade) e 2% com nível superior (OLIVEIRA ET AL., 2019).

Muitas outras informações sobre o perfil desses motociclistas seriam úteis no sentido de ampliar as análises possíveis sobre o público, porém, devido à escassez de trabalhos que explorem as especificidades dos motociclistas profissionais, algumas não foram possíveis de serem encontradas nas pesquisas realizadas pelo presente estudo. Assim, a seguir serão discutidas questões de análises relacionadas à realidade do motociclista profissional, especialmente relativas a questões sociais, das relações de trabalho e seus impactos psicológicos aplicados ao contexto do trânsito.

## **1.2. ANÁLISES SOCIAIS E IMPACTOS PSICOLÓGICOS**

Com base em informações relevantes sobre a caracterização dos motociclistas, pode-se partir para análises que envolvam aspectos sociais, econômicos e de organização de trabalho dos motociclistas profissionais, tendo em vista os impactos psicológicos junto a esse público. De certo modo, as condições de trabalho que esses profissionais motociclistas - que diariamente fazem entregas de inúmeros bens de consumo e oferecem serviços bastante variados - são bem peculiares e muitas vezes pouco visíveis e palpáveis. Por isso, trazemos à tona algumas questões sociais e seus impactos de modo a tornar visíveis determinadas análises sobre o modelo de trabalho

predominante, que afetam aspectos psicológicos, cujo resultado, não raras vezes, é o envolvimento em acidentes de trânsito, e até a mortalidade.

Nessa linha, necessitamos salientar uma importante mudança quanto ao uso da motocicleta como meio de trabalho para realizar entregas. Um modelo relativamente novo que é o trabalho de entrega mediado por plataformas digitais, também denominado como uma das formas de uberização. Apesar de ser recente, já se configura como um dos meios mais utilizados para acionar os serviços desses profissionais. Porém, ainda com iniciativas muito incipientes de regulação ou regulamentação no país (ROCHA, PISTOLATO & DINIZ, 2021).

Se já no período pré-pandêmico, no final de 2019, conforme aponta Rocha et al. (2021) era identificada a experimentação do uso das plataformas digitais como meio de trabalho, buscando dar conta das altas taxas de desemprego, durante e após o período da pandemia, houve um acirramento do uso desses recursos. O que se encontra, portanto, é uma adesão massiva de motociclistas buscando essas plataformas como meio de acesso ao trabalho a ser realizado e, conseqüentemente, a alguma remuneração por tal feito. Porém, considerando essa falta ou incipiente regulação sobre o que passou a ser chamado de “uberização”<sup>5</sup>, as empresas (plataformas como uber e assemelhadas, ifood, dentre inúmeras outras que oferecem o mesmo serviço de acesso ao motociclista para entregas) impõem livre e unilateralmente as regras de funcionamento desse trabalho e qual o modelo de “controle” e vigilância é exercido sobre esses trabalhadores. O fenômeno da uberização tem como suas principais características a não padronização do serviço, a não existência, ainda, de uma regulamentação da profissão e, por consequência, causa prejuízos aos trabalhadores quanto a sua qualidade de vida (ROCHA, PISTOLATO & DINIZ, 2021).

De acordo com Abílio (2020), neste modelo uberizado, o trabalhador precisa providenciar todos os insumos (motocicleta, caixa ou mochila para o transporte, combustível e o que mais se fizer necessário à realização do

---

<sup>5</sup> O termo “uberização” teve seu início com a criação do aplicativo do uber, que seria o modo de demonstração das novas condições trabalhistas no atual cenário do capitalismo (PINHEIRO; SOUZA e GUIMARÃES, 2018).

serviço), sendo exclusivamente sua a obrigação de aquisição, manutenção e transporte do seu carro, moto ou bicicleta. Ainda, segundo Rocha, Pistolato & Diniz (2021) todos os riscos associados ao trabalho são de responsabilidade única do entregador, sejam os riscos de acidentes, perda ou dano do produto transportado, multas de trânsito ou quaisquer outros decorrentes das entregas. Por conseguinte, esse estilo de trabalho ainda coloca o trabalhador em condições precárias no exercício de sua profissão e ainda o deixa com total responsabilidade sob a jornada de trabalho, questões financeiras e possíveis riscos (FRANCO & FERRAZ, 2019).

Os prazos de execução do trabalho são estabelecidos pelas próprias plataformas, sem a participação do motociclista na análise da viabilidade concreta. Os pagamentos são por peça, ou também conhecidos como contrato de zero hora, ou seja, conforme coloca Vitti (2019), o motociclista deve estar disponível, sem ter as horas definidas, o que pode, aparentemente, ser uma flexibilidade, porém, sem receber pagamento caso não haja trabalho, o que gera a incerteza de receber os valores necessários ao próprio sustento e da família.

As plataformas obrigam em seus termos de adesão ao motociclista (no caso da uberização por motocicletas) a empregar os melhores esforços na execução das entregas, solucionando os problemas enfrentados no atendimento de clientes e atualizando o status da entrega a cada etapa realizada. Esse fator torna o uso do smartphone constante durante todo o processo, gerando mais uma forma de pressão, que é comprovadamente nociva à segurança no trânsito.

Dentre outros compromissos unilaterais do entregador, esperado pelas empresas-plataforma, está que o mesmo não se atrase (ainda que não tenha condições de controlar outros fatores que interferem nesse quesito, como o fluxo de trânsito, etc), que ele seja cordial com o cliente, e que a entrega esteja em perfeitas condições ao destino.

Além de todas essas condições, as plataformas limitam a comunicação com a gestão, “ameaçando” os entregadores com bloqueios e até dispensa (ROCHA, PISTOLATO & DINIZ, 2021). Como a limitação de comunicação não

é somente com o entregador, mas também ao cliente, toda e qualquer insatisfação que este tenha, desde a demora na entrega, como o cancelamento da mesma, acaba favorecendo no motociclista uma ansiedade elevada que ocasiona, dentre inúmeros outros comportamentos de risco, a alta velocidade, elevando os índices de sinistros em que esses profissionais acabam se envolvendo.

Nessa linha, se observa que existem diversos riscos durante a jornada de trabalho e alguns estudos, como referem Freitas e Rodrigues (2021), demonstram que esses profissionais sofrem exigências e pressões em diversos campos. Cada vez mais a sociedade exige urgência, rapidez e agilidade. Decorrente disso, o trabalho dos motociclistas profissionais é executado sob constante pressão, tanto por parte dos clientes, quanto dos empregadores/plataformas. Diante de tantos estímulos e conflitos que o trânsito traz, a sobrecarga de resposta emocional muitas vezes representa uma ameaça à saúde física e mental do motociclista. Nesse cenário, faz-se necessário administrar as emoções e lidar com as constantes demandas e pressões do ambiente de trabalho, principalmente para os motociclistas profissionais.

A saúde do profissional motociclista parece passar despercebida em relação a outras áreas do exercício de sua profissão, considerando que ainda sobrevêm mais um algoz que se relaciona à ocorrência de um acidente. Este, caso ocorra, implica em um afastamento do trabalho e, como não há vínculo empregatício, este trabalhador perde sua remuneração, uma vez que essa só ocorre mediante o serviço realizado, muitas vezes sem o apoio da seguridade social. Analisando os momentos de adoecimento destes profissionais que ficam à margem por justamente não terem plano de saúde e/ou vínculo trabalhista, nem seguridade social, a quem eles devem recorrer quando essas situações ocorrem? E frente às suas vulnerabilidades no trânsito, considerando que as plataformas não se responsabilizam, de onde vem o apoio a esses profissionais? (ABÍLIO, 2020). Esses e outros questionamentos ficam ainda mais evidentes quando observamos que a sobrecarga de trabalho que esses sujeitos acabam se expondo:

[...] está diretamente ligada ao esgotamento emocional, à insatisfação na realização da atividade, à qualidade de vida no trabalho, sobre a satisfação laboral e a conflitos de trabalho – família. Acrescenta-se que a fadiga incessante, a falta de perspectivas, a frustração, a ansiedade, a depressão, o medo, a desmotivação com o trabalho e a sobrecarga de tarefas são prejudiciais aos motociclistas (SANTOS et al., 2019, p. 1556).

Dentre outros fatores, esses acabam influenciando negativamente no comportamento dos motociclistas de entrega diante do autocuidado necessário no trânsito, levando-os a adotar comportamentos de risco nesse contexto (SANTOS et al., 2019). Os autores acrescentam que esses fatores elencados, adicionados aos desafios e ansiedade gerados pela própria rotina, fazem com que esses motociclistas adotem um comportamento mais agressivo no trânsito, desrespeitando muitas vezes as sinalizações viárias e tendo o excesso de velocidade como comportamento comum, elevando o risco a que estão expostos.

Sobre as práticas voltadas aos motoristas profissionais, como de aplicativos, por exemplo, ABRAMET (2021) aponta que as ações não podem ser isoladas, mas se se voltar para as mudanças no processo de trabalho, considerando-se que muitas das questões da acidentalidade são permeadas pela pressão para as entregas e a jornada de trabalho excessiva. Contudo, para realizar ações que possam fazer a diferença é necessário se apropriar da realidade da uberização no contexto brasileiro.

Com o objetivo de contribuir para a compreensão do cenário de uberização no qual estão inscritos os motoristas de aplicativos brasileiros, o Ande Bem - Instituto de Psicologia do Trânsito realizou um estudo de natureza exploratória objetiva, de tipo *survey*, a partir da autopercepção desses sobre a própria condição de saúde e desempenho ao dirigir vinculado a algum tipo de aplicativo (SCHMITZ e MATTE, 2021). Esse estudo teve 54 respondentes e os resultados indicam que 81% dos condutores são do sexo masculino, casados (70%), e a faixa etária de 36 a 55 anos teve o maior percentual (71%). Com relação ao desemprego, 61 % das pessoas estavam desempregadas, o que sugere pensar que a busca pelo trabalho de uber tem o viés da subsistência, o que fica evidenciado pela intensa carga de trabalho nas quais 57% dos que

responderam dirigiam mais de 9 horas diárias. Este fato pode ocasionar a redução da qualidade na condução, interferindo na saúde do motorista de aplicativo. Sobre a autopercepção da sua saúde física, 37% sentem-se às vezes fisicamente cansados, 26% quase sempre e sempre 18%, totalizando 81% que identifica o cansaço físico em algum momento. Os sintomas físicos que se destacaram foram a dor no ombro e na nuca em 48%, fadiga e cansaço em 57% dos respondentes. E, com relação ao se sentirem mentalmente cansados, 76% disseram que às vezes, sempre e quase sempre se sentem mentalmente cansados. Ainda sobre os aspectos emocionais, quando indagados sobre os sintomas sentidos nos últimos 30 dias, a falta de motivação e a ansiedade foram os quesitos com maior percentual (cada um com 40%), seguidos pela irritabilidade (37%). Em contrapartida, dentre os fatores positivos, os maiores índices foram gratidão (29%), e entusiasmo (27%). Com estes dados, fica demonstrada a preponderância da sobrecarga negativa sobre os fatores emocionais.

Apesar do estudo ter sido aplicado com condutores de veículos de automóveis, observa-se que diversas das informações podem contribuir para se refletir sobre o contexto dos motoristas vinculados a plataformas digitais, mesmo que no modelo de entregas, como é o caso dos motociclistas, sendo apropriado refletir acerca destas questões se o condutor estiver em um veículo de duas rodas, onde por si só exige-se uma melhor “performance”, tendo em vista que os efeitos físicos e emocionais a que estão sujeitos serão amplificados.

A partir das análises sobre essas questões sociais e psicológicas envolvidas no cenário dos motociclistas profissionais, especialmente os relativos aos entregadores do modelo mais utilizado atualmente, que é o uberizado, podemos tecer alguns possíveis cenários de intervenção que levem a contribuições e/ou soluções com potencial de transformação da realidade que os mesmos enfrentam, ainda que muito do funcionamento objetivo desse modelo não se vislumbre modificações em nosso país.

### **1.3. SOLUÇÕES COM POTENCIAL DE TRANSFORMAÇÃO**

Estamos diante de um quadro que demanda por ações e práticas que promovam maior conscientização, e, por consequência, menor risco e exposição dos condutores motociclistas. Em levantamento realizado sobre a existência de práticas nesta área nos últimos cinco anos, identificou-se uma carência de estudos que apresentem práticas de sucesso e soluções para a difícil realidade dos motociclistas profissionais no contexto apresentado neste artigo. Apesar dessa escassez, apresentamos aqui algumas soluções com potencial de transformação dessa realidade.

Recentemente, Lopes e Oliveira (2021) elaboraram um escopo básico para o desenvolvimento de um Programa de Educação Emocional (PEE), com o intuito de nortear as lideranças de empresas que utilizam os motociclistas como força de trabalho. Esse programa teria como objetivo desenvolver a capacidade de conhecer, interpretar e administrar as emoções em si mesmo e no outro, e para isso sugerem que o motociclista tenha a oportunidade de passar por um processo de educação emocional. A proposta foi embasada no conceito de educação emocional no trânsito, que leva em conta o processo de desenvolvimento de habilidades emocionais para o trânsito, os quais incluem a autopercepção e o controle emocional, com habilidades como o altruísmo, a empatia e a cooperação, visando a prevenção de acidentes e maior segurança no trânsito (LOPES & OLIVEIRA, 2021). Para que o sujeito desenvolva a capacidade de conhecer, interpretar e administrar as emoções em si mesmo e no outro, é necessário que este passe pelo processo da educação emocional.

O programa proposto foi dividido em 5 etapas: 1) a concepção inicial do Programa na qual se levantariam as premissas e propósito do projeto, montando uma equipe multidisciplinar responsável; 2) a capacitação dessa equipe multidisciplinar; 3) o planejamento detalhado do programa e dos riscos que podem afetar a etapa; 4) a execução do projeto proporcionando o desenvolvimento de competência essenciais de inteligência emocional nos motociclistas e, por fim; 5) o monitoramento e a avaliação do mesmo, com elaboração de documento com os resultados alcançados. Os autores destacam ainda que o tema de inteligência emocional teria relevância suficiente

para ser incluído em cursos de formação de condutores, vindo a se tornar obrigatório a todos motociclistas de empresas e estar presente em ações junto às Secretarias de Trânsito para campanhas locais (LOPES E OLIVEIRA, 2021).

Trabalhar no trânsito requer que o motorista saiba entender, assimilar e se regular emocionalmente. Assim, desenvolver a inteligência emocional (IE) se mostra eficiente, já que é algo que pode ser desenvolvido, independente da personalidade. Goleman (2012) descreve que a inteligência emocional é a capacidade que o indivíduo tem de identificar seus sentimentos e o dos outros, de gerir seus sentimentos, de modo que eles sejam expressos de maneira eficaz e apropriada, e de se motivar. O modelo de Goleman fundamenta a IE em cinco habilidades, que são: autoconsciência, autorregulação, automotivação, empatia e habilidades sociais.

Lopes e Oliveira (2021) concluem que são premissas do processo de transformação da realidade dos motociclistas a associação entre educação emocional no trânsito e a melhoria da organização do trabalho, para que os motociclistas prestem o serviço com agilidade, mas não assumindo comportamentos de risco decorrentes de má gestão de suas próprias emoções, associados às questões sociais elencadas anteriormente.

Em 2016, o Instituto Ande Bem realizou em diversos estados do país, por meio de uma empresa de grande porte com sede na cidade de Porto Alegre, um Programa de Segurança no Trânsito voltado a motociclistas profissionais e condutores de veículos automotores, vinculados à empresa (SCHMITZ, 2016). O programa foi desenvolvido durante um ano, em todas as regionais da empresa, abrangendo três linhas de ação. A primeira que envolvia uma Capacitação aos novos colaboradores da empresa sobre as questões do trânsito, sendo os participantes motociclistas com idade menor de 25 anos e condutores com menos de três anos de experiência na sua categoria de habilitação, com o objetivo de sensibilizar para a adoção de comportamentos seguros no trânsito. A segunda linha foi uma Capacitação de Multiplicadores formada por profissionais de diferentes setores como frota, segurança do trabalho e lideranças da empresa, com o objetivo de desenvolver habilidades e capacitação específicas para atuar como multiplicador de um trânsito seguro. A

terceira linha de ação, com o título “Entenda seu Risco no Trânsito”, foi realizada com colaboradores que foram considerados culpados em acidentes de trânsito, ou tiveram a CNH suspensa ou ainda tiveram duas avaliações de direção prática realizadas pela empresa obtendo resultados insatisfatórios, menores que 50% nesta avaliação. Com esse terceiro grupo, composto de diversas turmas de no máximo 15 participantes, buscou-se trabalhar questões emocionais e de percepção envolvidas nos comportamentos de risco, culminando em um plano de autoavaliação e desenvolvimento pessoal.

O desenvolvimento deste programa tinha como foco principal os motociclistas, mas não só eles foram contemplados. A vista disso, entende-se a importância dessas ações que promovam a reflexão tanto sobre sua atitude como, as implicações positivas e negativas da condução. Com isso reiteramos a necessidade de programas que possam analisar e trabalhar temas relacionados ao comportamento humano, uma vez que estes são fundamentais para despertar cuidado e atitudes de maior segurança no trânsito.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Abordar sobre os motociclistas profissionais é um desafio necessário, atual, e instigante na medida em que os riscos, a acidentalidade e a mortalidade desta categoria atingem níveis que devem ser devidamente combatidos. Pelo levantamento realizado neste artigo, identificou-se que a maioria são homens, jovens, potencialmente ativos, com consequências negativas para o próprio condutor, a família, e a sociedade.

Os aspectos sociais apontam principalmente para a uberização enquanto forma de trabalho. Este formato traz consigo uma autonomia enquanto ser provedor do seu tempo, mas, em contrapartida, provoca um aprisionamento em relação a sua própria produtividade, com diversas formas de pressão sobre o modo como conduzem a motocicleta, afetando os aspectos físicos e emocionais, atingindo suas emoções - fatores psicológicos - e, em consequência, a condução.

O que podemos fazer diante deste quadro? Quiçá tivéssemos inúmeras práticas para amenizar e estimular as mudanças. Contudo, nesses últimos cinco anos, com base no levantamento de estudos pertinentes, nos deparamos com raras ações e estudos com esse público. Entendemos que a mobilização de práticas com a categoria de motociclistas passa de forma conjunta com a organização do trabalho e o foco nas emoções. Sem o gerenciamento de ambas não conseguiremos dar conta de soluções práticas, pertinentes e necessárias a essa categoria.

Espera-se que esse trabalho lance e promova a discussão acerca dessa problemática para, assim, contribuirmos de forma efetiva e prática por meio de projetos e que mais ações possam ser desenvolvidas, executadas e avaliadas por profissionais na área do trânsito e também por psicólogos, de forma que ampliem sua visão e área de atuação na Psicologia do Trânsito.

## REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, São Paulo, v. 39, n. 3. 2020. Disponível em <https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>. Acesso em: 16 Mar. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS E SIMILARES - ABRACICLO. **Dados do Setor Duas Rodas 2022**. 2022 Disponível em: <https://www.abraciclo.com.br/site/wp-content/uploads/2022/08/Abraciclo-Dados-do-Setor-2022-1.pdf> Acesso em: 22 mar. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS E SIMILARES - ABRACICLO. **Frota Circulante** - Duas rotas a motor. 2022. Disponível em: [https://www.abraciclo.com.br/site/wp-content/uploads/2022/12/2022\\_07\\_Frota.pdf](https://www.abraciclo.com.br/site/wp-content/uploads/2022/12/2022_07_Frota.pdf) Acesso em: Acesso em: 22 mar. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO - ABRAMET. **A motocicleta no Brasil do século XXI**. São Paulo: Associação Brasileira de



Medicina de Tráfego, 2021. Disponível em:

<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SECULO%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2023.

CORGOZINHO, Marcelo Moreira; MONTAGNER, Miguel Ângelo; RODRIGUES, Maria Augusta Carvalho. Vulnerabilidade sobre duas rodas: tendência e perfil demográfico da mortalidade decorrente da violência no trânsito motociclístico no Brasil, 2004-2014. **Caderno de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.26, n.1, p. 92-99, 2018. Disponível em:

<https://doi.org/10.1590/1414-462X201800010163>. Acesso em: 20 mar. 2023.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL – DETRAN/RS. **Acidentalidade no RS**. 2022. Disponível em:

<https://www.detran.rs.gov.br/acidentalidade> . Acesso em: 22 de mar. 2023.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL – DETRAN/RS. **DetranRS identifica que mais de um quarto dos motociclistas envolvidos em acidentes com morte não era habilitado**.

2021. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/detranrs-identifica-que-mais-de-um-quarto-dos-motociclistas-envolvidos-em-acidentes-com-morte-nao-era-habilitado> . Acesso em: 22 mar. 2023.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do Trabalho e Acumulação Capitalista. **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v. 17, n. Edição Especial, p. 844-856, 2019. Disponível em:

<https://doi.org/10.1590/1679-395176936>. Acesso em: 22 mar. 2023

FREITAS, John Marques; RODRIGUES, Juan de Souza. **A uberização do trabalho e seus reflexos: os impactos para os motoristas e motociclistas de aplicativos cadastrados em plataformas digitais**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Centro Universitário UNA de Contagem, Contagem, 2021. Disponível em:

<https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/22489>. Acesso em: 21 mar. 2023.

GOLEMAN, Daniel. **Inteligência emocional: a teoria revolucionária que redefine o que é ser inteligente**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

LOPES, Claudio Baêso; OLIVEIRA Mariana Sarro Pereira de. **Inteligência emocional como instrumento de promoção da saúde e prevenção de acidentes de trabalho com motociclistas profissionais**. VI Seminário dos



Estudantes de Pós-Graduação (Pós Graduação) - IFMG, Minas Gerais, 2021. Disponível em: <https://sistemas.bambui.ifmg.edu.br/dev/ocs-testes/index.php/SEP/2021/paper/viewFile/424/112>. Acesso em: 20 mar. 2023.

OLIVEIRA, Ana Luíza Matos de. Brasil tem 28 milhões de carros e 13 milhões de motos a mais - **FPABRAMO**. [s.l.], 2019. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/2019/10/31/brasil-tem-28-milhoes-de-carros-e-13-milhoes-de-motos-a-mais/>. Acesso em: 18 mar. 2023.

OLIVEIRA, Leise Kelli de et al. Análise econométrica do perfil do motociclista profissional e a influência na produtividade das entregas de mercadorias e na segurança viária: um estudo para Belo Horizonte. **33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET**, Balneário Camboriú, 2019. Disponível em: [http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Log%C3%ADstica/Log%C3%A4Dstica%20Urbana%20II/1\\_87\\_AC.pdf](http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Log%C3%ADstica/Log%C3%A4Dstica%20Urbana%20II/1_87_AC.pdf). Acesso em: 26 mar. 2023.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE - OPAS. **Trânsito**: um olhar da saúde para o tema. Brasília: OPAS, 2018.

PINHEIRO, Silvia Silva Martins, SOUZA, Marcia de Paula; GUIMARÃES, Karoline Claudino. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Serviço Social em Debate**, [s.l.], v.1, n.2. p. 53-68, 2018. Disponível em: <https://revista.uemg.br/index.php/serv-soc-debate/article/view/3923>. Acesso em: 24 mar. 2023.

ROCHA, Raoni; PISTOLATO, Leonardo; DINIZ, Eugênio Paceli Hatem. Precarização do Trabalho Travestida de Modernidade: uma Análise da Tarefa de Entregadores de Mercadorias. **Revista Psicologia: Organizações e Trabalho**, Brasília, v.21, n.4, p. 1681-1689, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.5935/rpot/2021.4.22227>. Acesso em: 19 mar. 2023.

SANTOS, Washington José dos et al. Work overload and risk behaviors in motorcyclists. **Revista Brasileira de Enfermagem**, Recife, v.72, n.6, p. 1555–1560, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0279>. Acesso em: 18 mar. 2023.

SCHMITZ, Aurinez Rospide; MATTE, Vitor. Motoristas de aplicativos: uma pesquisa sobre condições de trabalho e de saúde. **51ª Reunião anual da Sociedade Brasileira de Psicologia**, 2021.



SCHMITZ, Aurinez Rospide. **Programa de Segurança no Trânsito**. 2016 [não publicado].

SILVA, Daniela Wosiack da et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cadernos De Saúde Pública**, n. 24, p. 2643–2652, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X2008001100019> . Acesso em: 18 mar. 2023.

VITTI, Rubinho. **Contratos de trabalho “zero-hora”, na Irlanda, agora protegem trabalhador**. 2019. Disponível em: <https://www.edublin.com.br/contratos-de-trabalho-zero-hora-na-irlanda-agora-protegem-trabalhador/> . Acesso em: 22 mar. 2023.