



A SEGURANÇA NO TRÂNSITO
NÃO É ACIDENTAL



Ministério
da Saúde



OS JOVENS E O TRÂNSITO

Análise das pesquisas

Apresentação

A Organização das Nações Unidas, baseada em relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS) que apresenta uma estimativa de que cerca de um terço das pessoas que morrem anualmente no trânsito em todo o mundo são jovens de até 25 anos, convocou governos de todos os países para organizar eventos de sensibilização para com o problema e ações para atenuá-lo. Foi organizada, pela ONU e pela OMS, a Primeira Semana Mundial de Segurança no Trânsito das Nações Unidas, de 23 a 29 de abril de 2007, para abrigar todos estes eventos ao redor do mundo.

Para contribuir com a Primeira Semana Mundial, o Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) em conjunto com as empresas Perkons, fabricante de equipamentos eletrônicos de fiscalização de trânsito, a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT) e o Ministério da Saúde, decidiram realizar uma pesquisa nacional sobre a percepção do jovem brasileiro em relação ao trânsito, buscando levantar dados que possam ajudar a conhecer a realidade no Brasil e subsidiar ações voltadas especificamente para essa faixa etária.

A pesquisa foi estruturada da seguinte forma:

- uma pesquisa qualitativa com pequenos grupos de jovens, de 16 a 25 anos, em três capitais brasileiras – Goiânia, São Paulo e Porto Alegre.
- uma pesquisa quantitativa, realizada pelo IBOPE, com jovens na faixa etária de 16 a 25 anos de todo o país.

Pesquisa qualitativa

A pesquisa qualitativa levou em conta características de algumas capitais brasileiras que pudessem representar o universo das maiores cidades das cinco regiões do País. Goiânia, São Paulo e Porto Alegre foram as escolhidas.

Local	Data	Nº de jovens	Idade			Escolaridade		Portador de CNH
			16 a 17	18 a 21	22 a 25	Ensino Médio	Superior	
Goiânia	10/04	27	17	10	0	23	4	2
São Paulo	11/04	16	4	11	1	9	7	4
Porto Alegre	13/04	22	5	13	4	17	5	5

Os estudos objetivaram identificar o pensamento dos jovens sobre o trânsito/segurança no trânsito, suas atitudes como condutores e não condutores (pedestres, passageiros, ciclistas). Através de uma dinâmica participativa, seguida de debates e depoimentos, forneceram dados qualitativos sobre os jovens e sua relação com o trânsito.

A atividade foi realizada em 3 etapas:

1ª etapa – Apresentação do grupo através do relato de um fato vivenciado no trânsito, pelos participantes.

2ª etapa – Dramatização, com divisão do grupo em 2 subgrupos: Grupo de Ação e Grupo de Observação e Verbalização. O primeiro grupo dramatizou um contexto de trânsito onde foram representados os diversos papéis que as pessoas podem assumir no trânsito, enquanto o outro grupo registrou suas observações para o debate posterior.

3ª etapa – Debates sobre a dramatização, depoimentos dos participantes, levantamento de opiniões sobre o tema e sugestões através de instrumental próprio.

Pesquisa quantitativa

A pesquisa quantitativa foi realizada pelo IBOPE, entre 12 e 17 de abril, com população entre 16 e 25 anos da área em estudo, residente em municípios com população total maior ou igual a 300.000 habitantes.

Foram escolhidos 67 municípios, entre capitais, municípios de periferia e interior, cobrindo as regiões Norte/ Centro-Oeste, Nordeste, Sudeste e Sul do País, de modo que pudessem representar a síntese da situação no Brasil, atualmente.

Foram realizadas 1000 entrevistas telefônicas, com utilização de questionário desenvolvido especificamente para essa pesquisa, com perguntas fechadas e abertas sempre alinhadas com as da pesquisa qualitativa para possibilitar uma visão mais ampliada das percepções dos jovens sobre o trânsito.

Para efeito de tabulação dos dados foram consideradas as seguintes variáveis:

SEXO	Masculino Feminino
GRUPO DE IDADE	16 e 17 anos 18 a 21 anos 22 a 25 anos
ESCOLARIDADE	Até 4ª série do fundamental 5ª a 8ª série do fundamental Ensino médio Superior
RENDA FAMILIAR (em salários mínimos)	Até 1 Mais de 1 a 2 Mais de 2 a 5 Mais de 5 a 10 Mais de 10.
REGIÃO	Norte/ Centro-Oeste Nordeste Sudeste Sul
CONDIÇÃO DO MUNICÍPIO	Capital Periferia Interior.
PORTE DO MUNICÍPIO (em número de habitantes)	De 300 a 500 mil Mais de 500 mil.
ESTUDA ATUALMENTE	Rede Pública; Rede Privada
NÃO ESTUDA ATUALMENTE	Rede Pública; Rede Privada

A análise dos dados obtidos nas pesquisas quantitativa e qualitativa foi sintetizada nos tópicos a seguir. Algumas situações sugerem um aprofundamento do estudo do tema abordado, para nortear ações específicas.

O Jovem e o Veículo

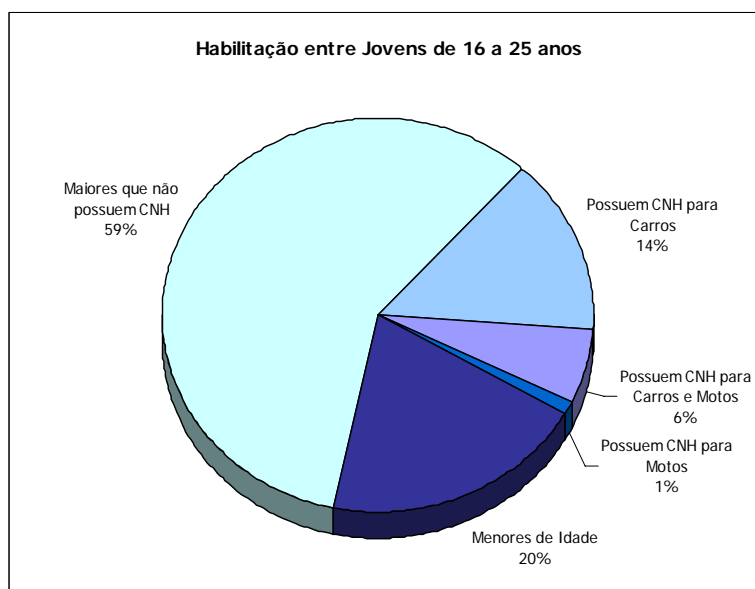
Os dados mostram que, dentro do segmento pesquisado, em apenas 53% dos lares há automóvel ou motocicleta, o que evidencia o baixo nível de familiaridade do jovem com o veículo, já que em 47% dos casos este não faz parte do seu universo próximo. Essa proporção cresce na medida em que cresce a escolaridade e a renda, chegando a 83% entre os lares de jovens com educação superior e a 93% na faixa de renda familiar superior a 10 salários mínimos.

Constata-se também que poucos jovens têm veículo próprio. 9% têm carro próprio, 3% têm motocicleta própria e 2% têm ambos. A proporção de jovens com veículo próprio é significativamente maior entre o sexo masculino (20%) do que entre o feminino (7%), refletindo um traço cultural que relaciona o carro à masculinidade.

Os dados revelam um interior mais motorizado: entre os jovens do interior, 24% têm veículo próprio, mais do que na periferia (12%) e nas capitais (11%). É surpreendente e lamentável o fato de que há menores de idade que têm seu próprio veículo: 1% entre os menores tem carro e 2% têm moto.

Habilitação

Apenas 21% dos jovens como um todo têm a CNH (Carteira Nacional de Habilitação), sendo que 14% são habilitados para automóvel, 1% são habilitados para motocicleta e 6% são habilitados para automóvel e motocicleta. Excluindo-se os menores de idade deste universo (já que não podem obter a CNH), temos que 27% dos jovens maiores de idade têm a CNH.



Mas este é um fator que se revela profundamente desigual ao analisarmos a escolaridade e a renda dos jovens em questão. A proporção de jovens com CNH cresce à medida que cresce a escolaridade. Entre os jovens de baixa escolaridade, com instrução até a 4ª. série do ensino fundamental, apenas 9% têm CNH, enquanto que entre os jovens com nível superior, 63% têm CNH. Também é maior a habilitação entre jovens que estudam (31%) ou estudaram (55%) em escolas

privadas do que os que estudam (13%) ou estudaram (22%) em escolas públicas.

Quanto maior a renda, maior é a taxa de jovens que possuem habilitação. Entre os jovens com renda familiar de até 1 salário mínimo, somente 4% têm CNH. Esse número cresce gradualmente até chegar a 55% na faixa de renda superior a 10 salários mínimos. Vê-se que no interior há mais jovens habilitados (36%) do que nas capitais (20%) e na periferia (17%).

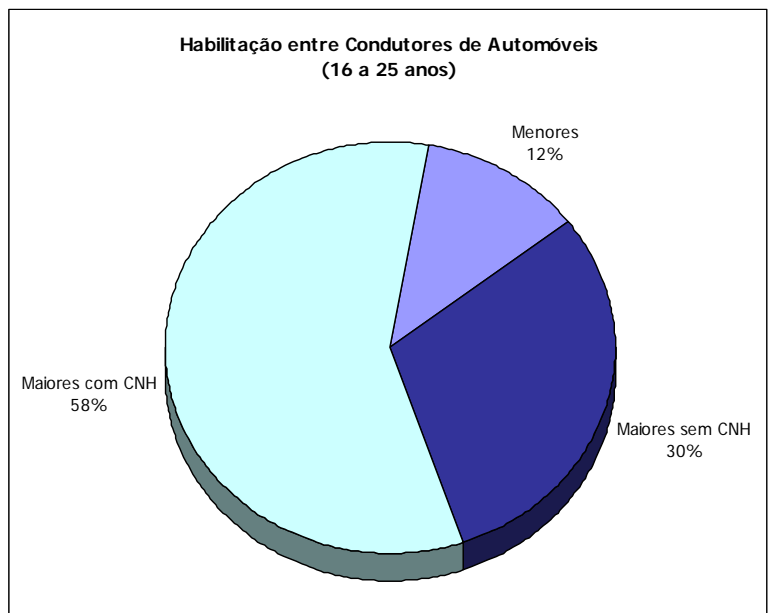
O processo de formação de condutores para obtenção da CNH, que inclui aulas práticas e teóricas, como definido pelo CONTRAN, vem sendo obedecido de maneira francamente satisfatória no Brasil. Constatou-se apenas 2% de casos irregulares, em que os jovens fizeram apenas as aulas práticas. No entanto, chama a atenção que estas irregularidades tenham ocorrido entre os jovens de escolaridade e renda mais altas. Do ponto de vista geográfico, as irregularidades ocorrem com mais frequência na região Nordeste, em capitais e em municípios de maior porte (acima de 500.000 habitantes).

Dirigindo sem CNH

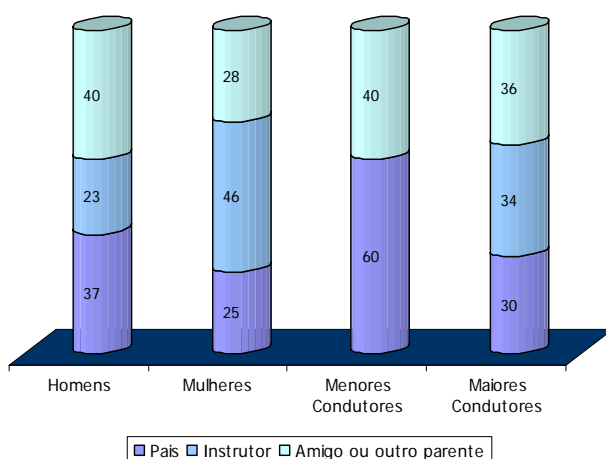
A baixa taxa de habilitação entre os jovens não impede que uma proporção maior deles costume dirigir regularmente. De fato, a pesquisa mostra que é grande a faixa de jovens que dirige sem ter a CNH.

Entre os jovens que informaram que costumam dirigir carros, 12% são menores, 30% são maiores de idade, mas não têm CNH e apenas 58% são os maiores que dirigem devidamente habilitados. É

preocupante concluir que, entre os jovens atualmente dirigindo carros, 42% deles estão em situação irregular.



Com quem você aprendeu a dirigir carros? (em %)

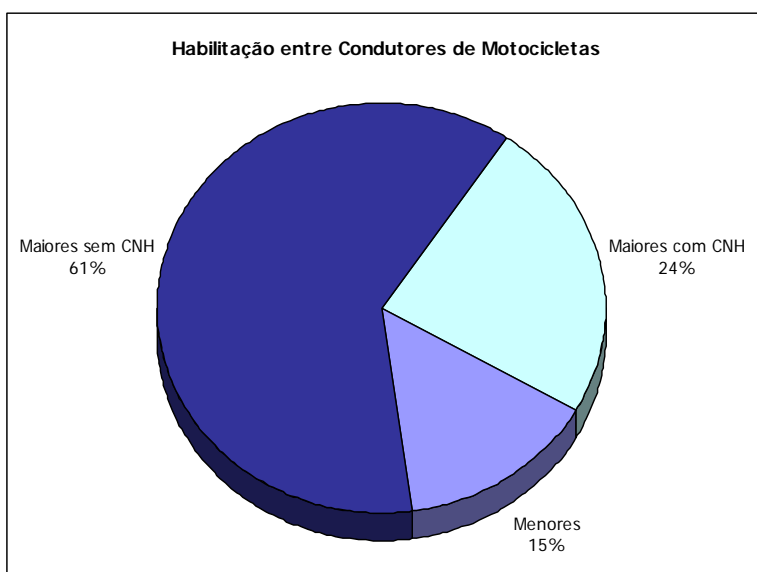


Dos jovens na faixa de 16 e 17 anos, 20% declaram que costumam dirigir carros, mesmo sem ter idade legal para tanto. 2% o fazem diariamente, enquanto 59% dirigem de vez em quando e 39%, raramente.

É ainda mais alarmante constatar que esses jovens dirigem à margem da

legalidade com a anuência dos pais. Vemos que 60% dos menores que dirigem aprenderam a dirigir com seus pais. Os outros 40% aprenderam com amigos ou outros parentes.

Observa-se uma diferença expressiva entre homens e mulheres ao perguntar com quem eles aprenderam a dirigir carros. Os homens aprendem mais com amigos ou outros parentes (40%), ou com os pais (37%), sendo apenas 23% os que aprendem com instrutores. Já as mulheres procuram mais os instrutores: 46% delas aprenderam com instrutores, enquanto 28% aprenderam com amigos ou outro parente e 25% com os pais.



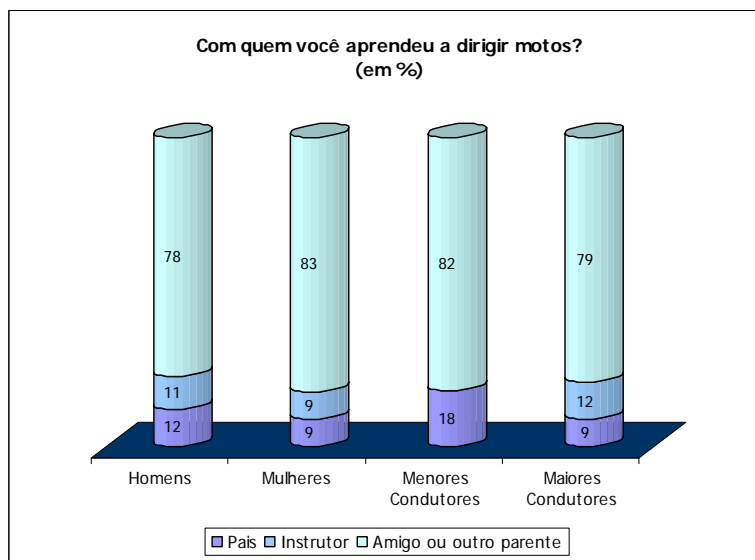
Entre os condutores de motocicletas, a irregularidade é ainda maior. Apenas 24% dos jovens que costumam dirigir motos são maiores de idade e estão habilitados.

Dos jovens da faixa de 16 e 17 anos, 17% declaram que costumam dirigir motos. 13% destes conduzem motocicletas diariamente, 57% o fazem de vez em quando e 30% dirigem motos raramente.

No caso das motocicletas, a grande maioria dos condutores aprendeu a dirigir com amigos ou outros parentes (79%). A faixa dos que aprenderam com instrutores é pouco expressiva (10%), o mesmo acontecendo em relação aos pais (11%).

Entre os jovens do sexo masculino, a taxa dos que costumam dirigir carros é de 48%, bem maior do que no sexo feminino (21%).

Novamente, o traço cultural leva ao número masculino expressivamente maior. Entre os que costumam dirigir, os homens o fazem com mais frequência que as mulheres: 36% deles dirigem todos os dias, contra 29% das mulheres; 47% dos homens dirigem de vez em quando, contra 41% das mulheres; apenas 17% dos homens dirigem raramente, enquanto entre as mulheres este índice é de 30%.



Também é natural que, quanto maior a escolaridade e a renda, maior seja a taxa dos que costumam dirigir. Na faixa de escolaridade mais baixa, 22% costumam dirigir carros; na faixa de nível superior, essa taxa é de 60%. Na faixa de renda de até 1 salário mínimo, apenas 18% costumam dirigir carros, enquanto que na faixa de renda superior a 10 salários mínimos a proporção é de 60%. Entre os que estudam (38%) ou estudaram (59%) em escolas privadas há mais condutores do que entre os que estudam (28%) ou estudaram (36%) em escolas públicas.

Também para motos é maior a faixa dos que costumam dirigir entre o sexo masculino (34%), em relação ao feminino (13%). Ao contrário dos condutores de carros, os de motos se concentram mais nas faixas de menor escolaridade: 25% entre os jovens que cursaram até a 4ª. série do fundamental e 28% entre os que têm de 5ª. a 8ª. série. Entre os jovens com ensino médio são 20% e entre os que têm nível superior são apenas 17% que costumam dirigir motos. No entanto, a distribuição por faixas de renda não segue esta lógica, sendo a proporção de condutores de motos maior nas faixas de renda mais altas (34%) do que nas mais baixas (19%). Essa discrepância possivelmente se explica devido ao fato de que a moto seja uma forma de lazer para as pessoas de maior renda, mas seja o principal meio de transporte ou mesmo opção profissional nas camadas de renda mais baixa.

É interessante constatar que há uma quantidade expressiva de jovens que costumam dirigir carros, mesmo vivendo em lares nos quais não há carros. 19% dos jovens que não têm carro em casa costumam dirigir carros, possivelmente em função profissional, utilizando carro de empresas. É preocupante, dado que apenas 8% destes jovens têm habilitação. A mesma porcentagem (19%) ocorre em relação a motos, sendo a situação ainda pior, já que são apenas 2% que estão habilitados.

A distribuição geográfica dos condutores de carros é desigual, ficando a região Nordeste com taxa de 24%, o Norte/Centro-Oeste com 28%, o Sudeste com 38% e o Sul com 46%. É bem maior a incidência dos jovens que costumam dirigir carros nas cidades do interior (48%) do que na periferia (34%) e nas capitais (31%).

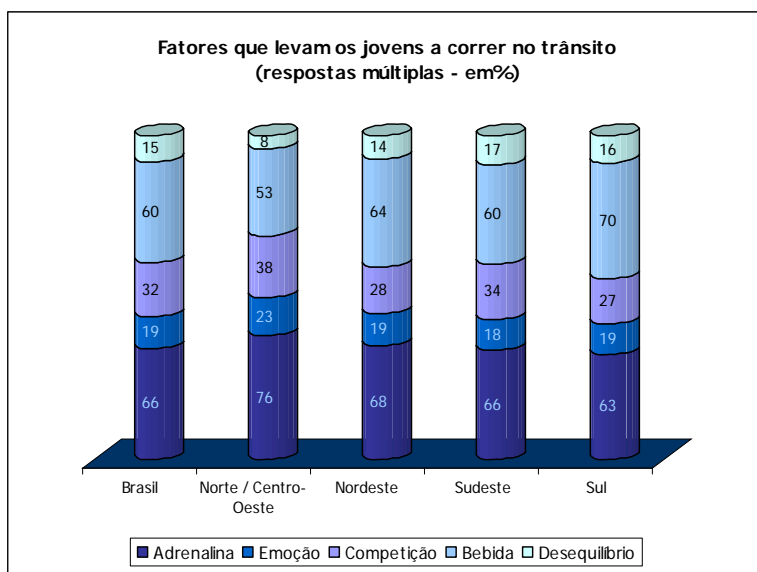
Entre os condutores de motos, observa-se uma distribuição geográfica diversa da dos carros em relação às regiões: é de 26% no Nordeste, 26% no Norte/Centro-Oeste, 22% no Sul e 21% no Sudeste. Mas permanece a predominância do interior, com 28%, sobre a periferia (23%) e as capitais (22%). É interessante notar que a frequência com que os jovens costumam usar as motos apresenta uma tendência regional inversa: a proporção de jovens que dirigem motos todos os dias é maior no Sul (29%), e Sudeste (29%), é de 21% no Norte/Centro-Oeste e de 17% no Nordeste.

Entre os que não costumam dirigir carros, 81% têm vontade de dirigir. Esta taxa é ainda mais alta entre os segmentos mais jovens, de 16 a 21 anos, nos quais 85% dos jovens têm vontade de dirigir carros. Na faixa de 22 a 25 anos a taxa cai para 74%. Essa diferença é possivelmente devida ao fato de que o apelo emocional de dirigir atinge com mais força os mais jovens.

Com relação às motos, este fator é mais atenuado. Apenas 46% entre os jovens que não costumam dirigir motos têm vontade de dirigi-las. Da mesma forma que com os carros, é maior a vontade entre os mais jovens: 54% na faixa de 16 a 21 anos, contra 35% na faixa de 22 a 25 anos.

Comportamento

Na opinião de 60% dos jovens, as pessoas mais velhas dirigem melhor do que eles, e 88% deles afirmam que os jovens dirigem mais depressa. Entre os



fatores que levam o jovem a correr no trânsito, destacam-se a adrenalina e a bebida alcoólica. Esta relevância da bebida alcoólica como fator e suas conseqüências foi ressaltada na pesquisa qualitativa com o grupo de jovens de Porto Alegre, parte da região Sul, na qual o fator bebida tem o índice mais alto (70%). Na região Norte/Centro-Oeste, os fatores adrenalina, emoção e competição têm índices significativamente maiores que as outras regiões. Em

contrapartida, o fator bebida alcoólica tem expressão menor.

Quando confrontados com um conjunto de 16 situações que influem diretamente na segurança no trânsito, os jovens, em sua maioria, tendem a admitir os próprios comportamentos de risco, com destaque para as situações de competição, influência do grupo, uso de celular, consumo de bebida alcoólica e excesso de velocidade estimulado pela emoção ou exibicionismo. Este reconhecimento de comportamentos errados é um fato positivo; no entanto, é necessário um trabalho de educação e conscientização para que tenha efeito prático na redução de acidentes e mortes no trânsito.

A pesquisa qualitativa trouxe reflexões semelhantes. Os participantes mencionaram e discutiram diversos fatores de risco ligados à psique do jovem: a agressividade, a atitude competitiva, o exibicionismo, a relutância em admitir a embriaguez e a busca inconseqüente da emoção e adrenalina. A grande maioria relatou casos graves que vivenciaram, envolvendo disputas, “pegas”, “rachas” e motoristas “alcoholizados”.

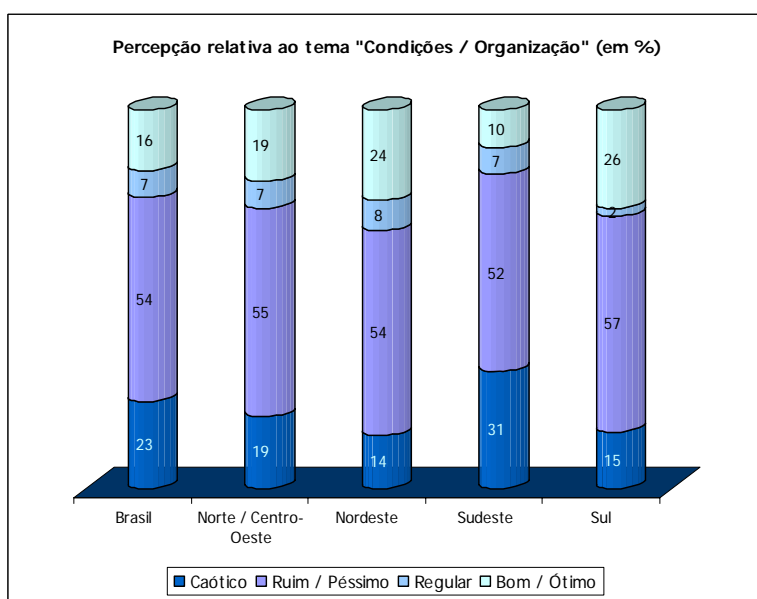
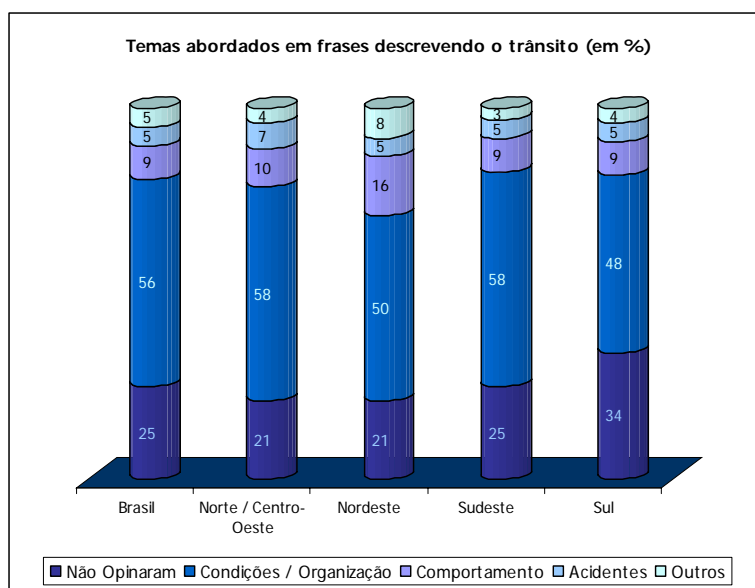
Os jovens estão conscientes de que estes fatores levam a acidentes e mortes no trânsito, porém, são comportamentos tão integrados em seu meio social que, na sua opinião, é difícil evitá-los. Eles dizem: “Por que eu vou fazer o certo se ninguém mais vai?”, mostrando que existe uma resistência social a vencer.

No entanto, há consciência entre eles de que “o jovem precisa mudar”. Novamente, vê-se a necessidade de conscientização e de cidadania.

Percepção do Trânsito

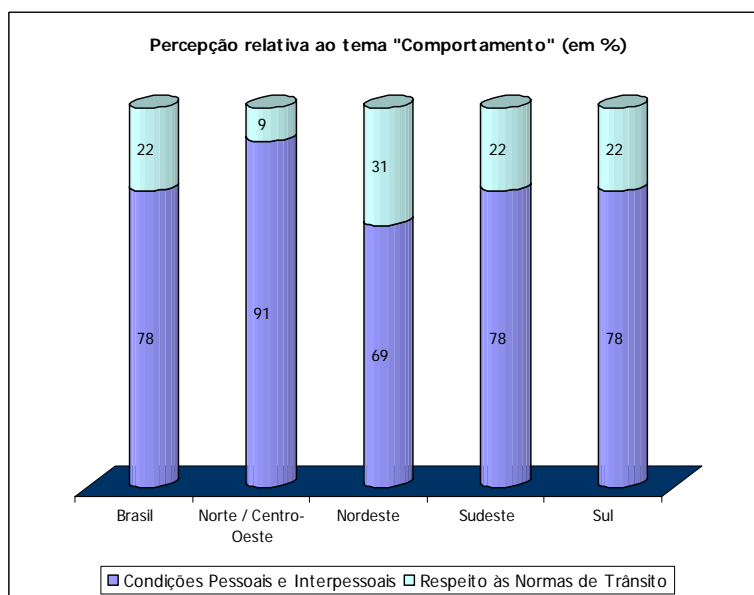
Convidados a expressar a percepção do trânsito de sua cidade através da elaboração de uma frase, os jovens abordaram 3 temas predominantes: Condições / Organização (56%), Comportamento (9%) e Acidentes (5%).

Na região Nordeste houve uma preocupação maior com o item Comportamento, com índice de 16%, em relação à média nacional de 9%.



Dentro do tema Condições / Organização do Trânsito, as frases foram qualificadas de acordo com a percepção que expressam: Caótico (23%), Ruim / Péssimo (54%), Regular (7%) e Bom / Ótimo (16%). Desvia expressivamente das outras regiões o índice de Caótico (31%) na região Sudeste, refletindo num índice bem menor de Bom / Ótimo (10%) do que nas outras regiões.

Dentro do tema Comportamento, as frases foram qualificadas, de acordo com o aspecto abordado, em Condições Pessoais e Interpessoais (78%) e Respeito às Normas de Trânsito (22%). Foram agregadas sob Condições Pessoais e Interpessoais as frases que citaram, por exemplo, falta de respeito ao



pedestre, falta de educação no trânsito, imprudência, irresponsabilidade, impaciência etc.

Sob Respeito às Normas de Trânsito estão frases que abordaram, por exemplo, pessoas que não sinalizam, desrespeito à sinalização, excesso de velocidade etc.

Chama à atenção a grande predominância de Condições Pessoais e Interpessoais na região Norte / Centro-Oeste (91%) e o alto índice em Respeito às Normas de Trânsito no Nordeste (31%).

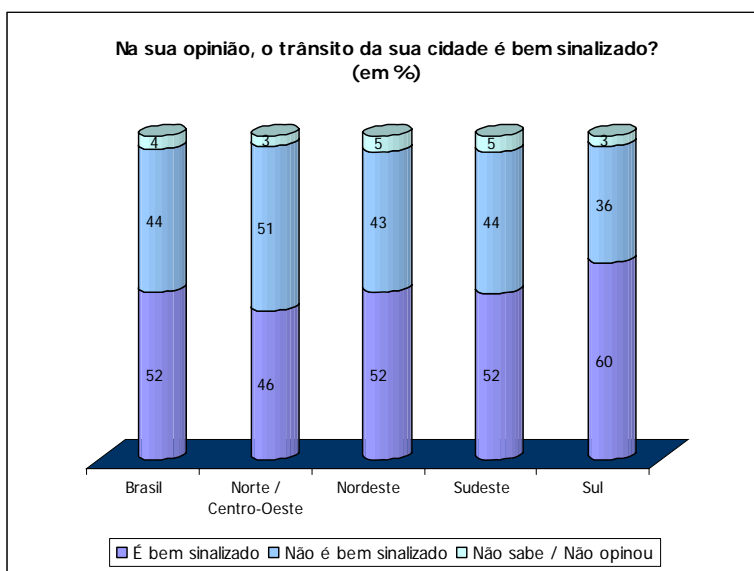
A grande preponderância de percepções ligadas às Condições Pessoais e Interpessoais aponta para a necessidade de uma preocupação maior com este aspecto no sistema de formação de condutores, bem como nas ações educativas em geral, enfatizando o respeito ao outro e a responsabilidade pessoal por um trânsito melhor.

Apenas 35% dos jovens sentem-se seguros no trânsito, fator ainda acentuado ao analisarmos por sexo. Nos jovens do sexo feminino, o índice é de 29%, contra 41% para o sexo masculino. A sensação de segurança também decresce com o aumento da idade: entre os jovens de 16 e 17 anos, é de 43%; de 18 a 21 é de 38%; de 22 a 25 é de 28%. No interior, o índice é 43%, maior do que na periferia (33%) e nas capitais (34%).

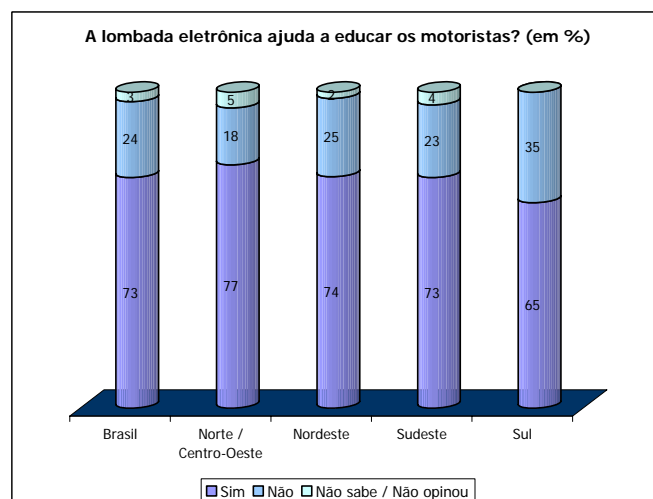
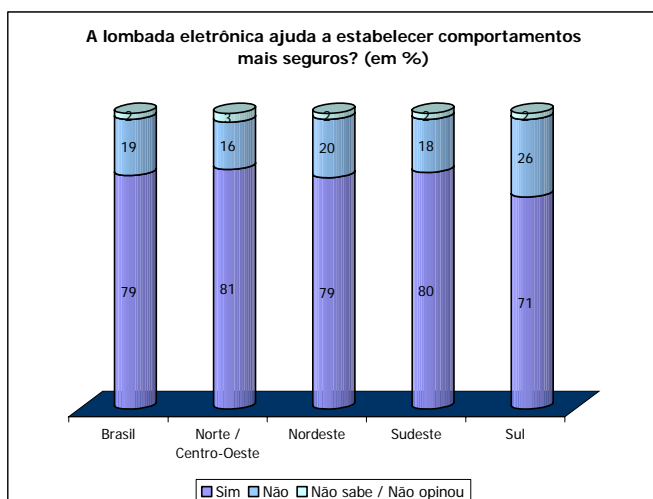
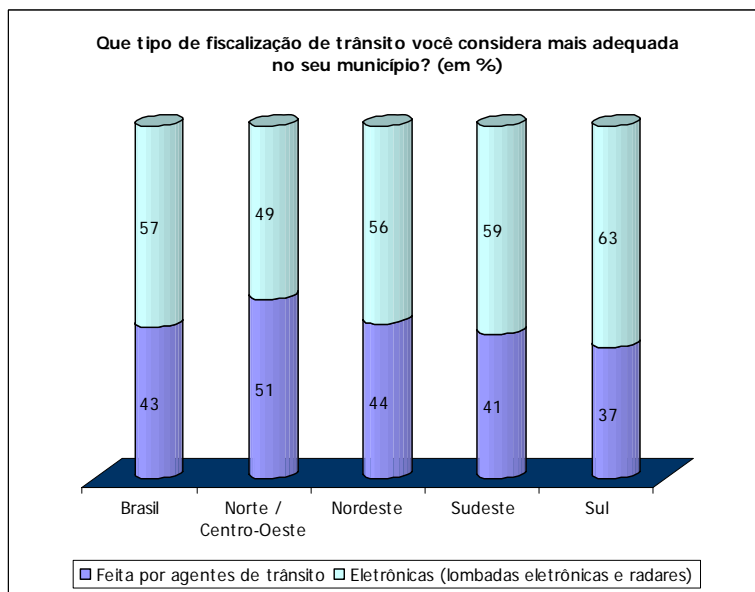
Nota-se que na região Sul o percentual de jovens que se sentem seguros é significativamente maior que nas outras regiões: 47%. Esse fato está de acordo com o apurado na pesquisa qualitativa com o grupo de Porto Alegre, que mencionou que a fiscalização na cidade é bastante presente e eficiente, o que certamente contribui para a sensação de segurança.

Em termos nacionais, os jovens estão divididos quanto à sinalização do trânsito em sua cidade, tendo 52% classificado como bem sinalizado e 44% como mal sinalizado.

A região Sul tem uma percepção de sinalização melhor que as outras: 60%. No interior essa percepção é bem maior (69%) do que nas capitais (50%) e na periferia (43%). É possível que essa percepção seja influenciada pela menor necessidade de sinalização mais complexa nas cidades menores. Já nas cidades maiores, apesar da existência de um alto grau de sinalização, há um nível de exigência maior por parte dos cidadãos.



Os jovens reconhecem a eficiência dos sistemas de fiscalização eletrônica, como radares e lombadas eletrônicas, citados por 57% deles, mais do que os agentes de trânsito (43%). Na região Norte/Centro-Oeste a tendência é inversa, embora ainda próxima do equilíbrio, com 49% para os sistemas eletrônicos contra 51% para os agentes de trânsito. Na região Nordeste a tendência é inversa, embora ainda próxima do equilíbrio, com 49% para os sistemas eletrônicos contra 51% para os agentes de trânsito. Na região Sudeste a tendência é inversa, embora ainda próxima do equilíbrio, com 59% para os sistemas eletrônicos contra 41% para os agentes de trânsito. Na região Sul a tendência é inversa, embora ainda próxima do equilíbrio, com 63% para os sistemas eletrônicos contra 37% para os agentes de trânsito.



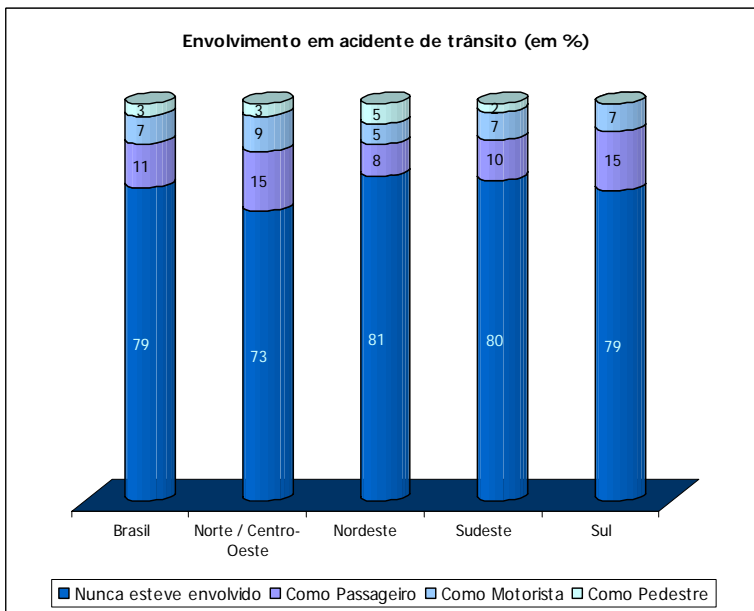
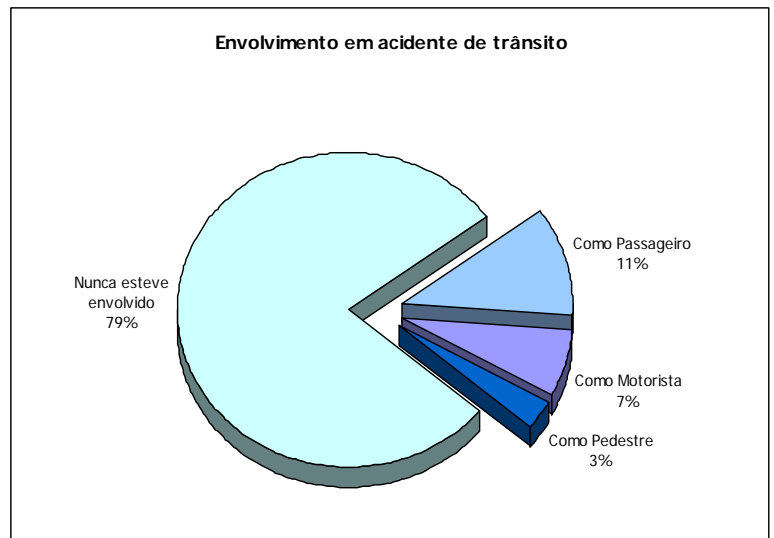
Nota-se também o alto índice de reconhecimento de que a lombada eletrônica ajuda a estabelecer comportamentos mais seguros (79%), bem como ajuda a educar os motoristas (73%).

Quanto ao uso do cinto de segurança pelos jovens, 95% deles relatou que observa que os passageiros no banco traseiro não o utilizam com frequência. Para passageiros no banco dianteiro, essa observação vale para 70% dos casos; para os motoristas, 67%. Nestes dois últimos casos, os números apresentam forte discrepância em relação aos dados normalmente citados por órgãos de trânsito. Isto se deve, possivelmente, ao fato de a maioria da amostra da pesquisa ter pouca familiaridade com o veículo, o que pode ter causado distorção na percepção deste comportamento.

Acidentes

21% dos jovens já estiveram envolvidos em acidentes de trânsito. A maior parte envolveu-se como passageiro (11%), 7% como motorista e 3% como pedestre.

No interior, o envolvimento como motorista é maior (11%), do que em capitais (7%) e em periferias (6%).

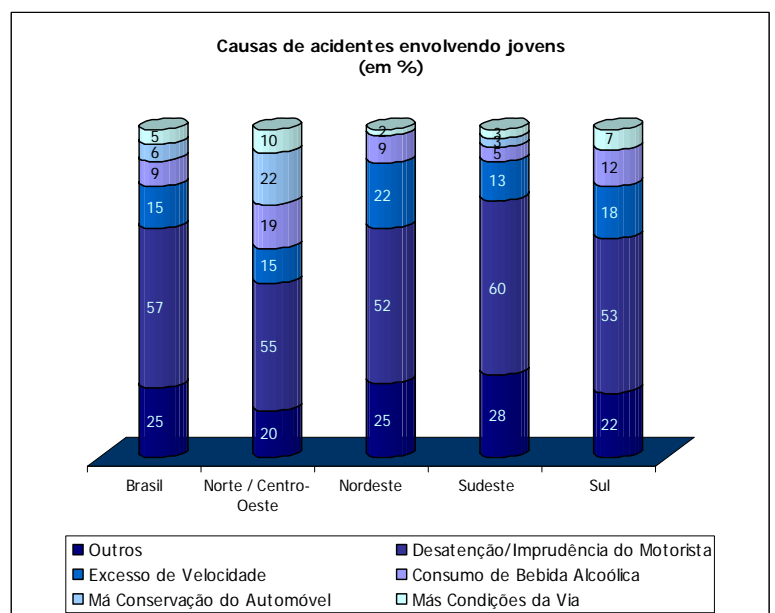


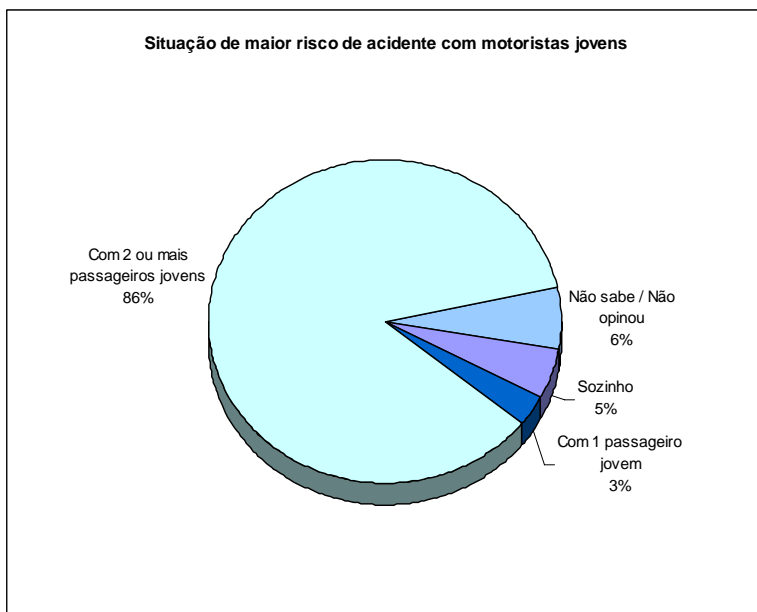
Nota-se que na região Nordeste há menos envolvimento em acidentes como passageiro e como motorista, ao mesmo tempo em que há mais envolvimento em acidentes como pedestre, em relação às demais regiões. Na região Norte/Centro-Oeste, há mais envolvimento em acidentes em geral (27%) do que nas demais regiões.

As causas dos acidentes citados pelos envolvidos foram agrupadas em

Desatenção / Imprudência do Motorista (57%), Excesso de Velocidade (15%), Consumo de Bebida Alcoólica (9%), Má Conservação do Automóvel (6%) e Más Condições das Vias (5%).

Sob o ponto de vista regional, há uma forte diferença na proporção das causas na região Norte/Centro-Oeste, que apresenta 19% em relação à bebida alcoólica, 22% em relação à má conservação do automóvel e 10% em relação às más condições da via.



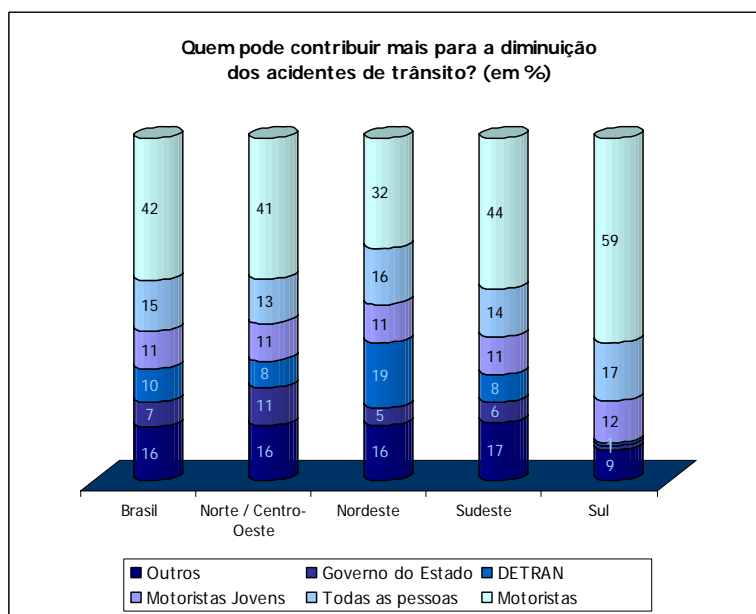


Os jovens reconhecem que é extremamente maior o risco de acidente de trânsito quando há 2 ou mais passageiros jovens num carro dirigido por um motorista jovem (86%). As outras situações, com apenas 1 passageiro e com o motorista sozinho, apresentaram índices muito menores, respectivamente 3% e 5%. Esta percepção é condizente com o reconhecimento pelos jovens dos fatores que os levam a dirigir em alta velocidade (adrenalina,

emoção, competição, bebida alcoólica), os quais tendem a ser intensificados quando há mais jovens no veículo.

Para diminuir os acidentes de trânsito, os jovens apontam que é necessária a contribuição dos motoristas (42%), de todas as pessoas (15%), dos motoristas jovens (11%), do DETRAN (10%) e de outros setores menos relevantes. A distribuição por região é bastante diversa, havendo na região Sul destaque para o alto índice referente a motoristas (59%). No Nordeste o índice dos motoristas é menor (32%), ao passo em que o índice do DETRAN é 19%, bem maior que as outras regiões.

Novamente percebe-se, pelo que foi citado, que há consciência por parte dos jovens de que é necessária a sensibilização e conscientização de todos os cidadãos, em qualquer papel que ele exerça no trânsito, quanto à sua responsabilidade para um trânsito melhor e mais seguro.



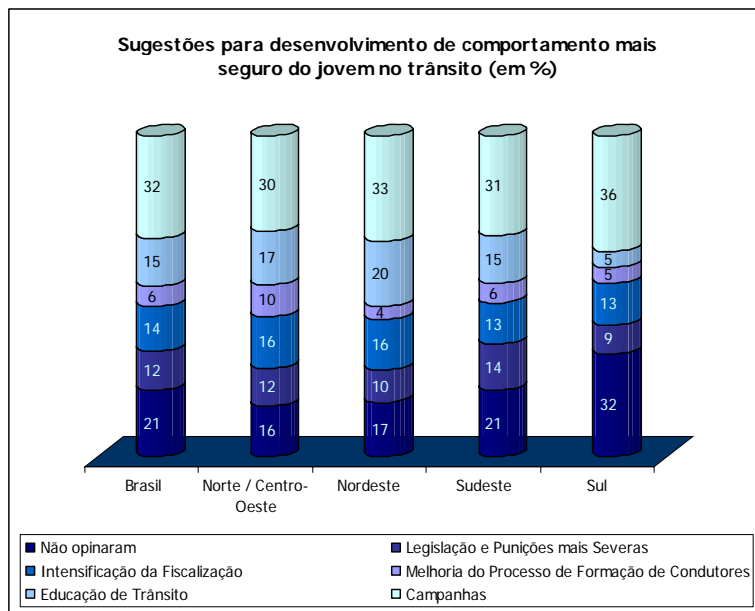
Sugestões dos Jovens para o Desenvolvimento de Comportamentos mais Seguros

Para desenvolver um comportamento mais seguro dos jovens no trânsito, estes sugeriram medidas referentes a: Campanhas (32%), Educação de Trânsito (15%), Intensificação da Fiscalização (14%), Legislação e Punições mais Severas (12%) e Melhoria do Processo de Formação de Condutores (6%).

Estes dados evidenciam a necessidade e a expectativa de uma maior atuação dos órgãos responsáveis pelo trânsito, visando ao desenvolvimento de

comportamentos seguros através de campanhas educativas, programas de educação de trânsito, formatação e aplicação do processo de habilitação e de renovação da CNH, bem como a aplicação de exigências e punições mais severas para os infratores, maior fiscalização e operação mais eficaz.

A pesquisa qualitativa evidenciou a deficiência de Educação de Trânsito, não obstante a iniciativa outrora existente em Goiânia ter sido lembrada positivamente por alguns participantes, os quais lamentaram a descontinuação do projeto. Os jovens anseiam por maior conscientização de todos os envolvidos no trânsito, entretanto, reclamam da falta de espaços para discussão, de programas nas escolas desde o ensino fundamental, enfim, de oportunidades para abordar o assunto. Também foi abordada a questão da punição educativa, com a sugestão de que os infratores fossem encaminhados para serviços comunitários ligados ao trânsito, por exemplo, manutenção da sinalização e orientação de travessia.



Considerações Finais

A situação do jovem no trânsito revela-se um quadro alarmante. Da falta de habilitação ao desrespeito às normas e à predominância de comportamentos de risco, tudo contribui para as tristes estatísticas de mortes entre jovens no trânsito.

Ficou evidenciada, ao longo deste trabalho, a deficiência de Educação de Trânsito que aflige o jovem brasileiro. Consta-se que o processo de formação de condutores, que tanto progrediu nos últimos anos, acaba tendo importância menor neste quadro, visto que apenas uma minoria (27%) dos jovens maiores de idade passa por ele para obter a CNH. Devem-se pesquisar as razões deste desinteresse, sobretudo se considerarmos o alto percentual de jovens maiores de idade que dirigem sem habilitação (34%).

Além disso, a lacuna na educação existe também para o jovem enquanto pedestre, passageiro e ciclista. O processo de formação de condutores revela-se insuficiente para a resolução das deficiências educacionais do jovem brasileiro com respeito ao trânsito, sendo necessário um programa amplo e regular de educação e vivência, integrado aos ciclos da educação formal.

O jovem brasileiro reconhece que adota uma série de comportamentos de risco no trânsito. Porquanto admitir esses comportamentos seja um fato positivo, é necessário que o jovem dê um passo a mais e efetivamente mude de atitude, para que consigamos diminuir o número de acidentes e mortes no trânsito. Esta mudança de atitude requer um trabalho consistente de conscientização e de desenvolvimento da cidadania.

De fato, o jovem anseia por mais oportunidades de discussão das questões relativas ao trânsito. No seu dia-a-dia, não existem tais oportunidades, seja na família, na escola ou entre os amigos, o que leva o jovem a ver-se como um elemento externo ao contexto do trânsito, impedindo a sua assimilação e conseqüente conscientização. É necessário que o poder público crie este espaço dentro de seu âmbito, no currículo escolar, em atividades paradidáticas, e em centros comunitários.

É necessário ainda que se realizem campanhas educativas abordando os temas que se sobressaíram neste estudo, quais sejam: a necessidade e o valor da formação do condutor e da habilitação, a importância dos equipamentos de segurança (incluindo o cinto), os comportamentos de risco e o papel do jovem não só enquanto motorista, mas também como pedestre, passageiro e ciclista.

Por fim, existe no jovem a expectativa de que estes esforços de conscientização e educação sejam construtivamente apoiados por uma intensificação da fiscalização por parte dos órgãos responsáveis pelo trânsito.

Observação: A pesquisa (quantitativa e encontros qualitativos), bem como o relatório final foi elaborado pela empresa Marco Tecnologia S/A, sob a coordenação da pedagoga e especialista em trânsito, Nereide Tolentino.