



(E. Rodrigues)

A MOTOCICLETA NO TRÂNSITO NAS AMÉRICAS

Situação atual e medidas para melhorar a segurança dos usuários

Em 2013, dos cerca de 516 milhões de veículos registrados em todo o mundo, 29% eram veículos motorizados com duas ou três rodas. Considerando-se que muitos países não contam com sistema de registro de veículos, é possível que esse número seja ainda maior, e essas estatísticas são acompanhadas de uma tendência de aumento significativo do uso de motocicletas nos países de baixa renda, onde o número de motocicletas aumentou mais de seis vezes entre 1993 e 2014, a uma taxa duas vezes maior que a do crescimento do PIB desses países no mesmo período.

Em alguns países em desenvolvimento, a possibilidade de adquirir esses veículos a preços acessíveis se soma a outros fatores socioeconômicos que também contribuem para o aumento da frota de motos, como as necessidades de transporte não atendidas, o crescente congestionamento do trânsito em áreas urbanas, o aumento do custo de outras formas de transporte, o fácil acesso ao financiamento para a aquisição de motocicletas e a facilidade de uso e de estacionamento, bem como os custos de manutenção.

A probabilidade de um motociclista morrer no trânsito é 26 vezes maior que a do ocupante de um automóvel

Ainda que esses veículos tenham proporcionado um nível de mobilidade antes indisponível a muitos segmentos da população, o crescimento relativamente rápido do número de motocicletas nas vias públicas veio acompanhado de uma série de consequências negativas, como o aumento significativo das lesões e mortes no trânsito relacionadas com a circulação desses veículos. De fato, a probabilidade de um motociclista morrer no trânsito é 26 vezes maior que a de um ocupante de automóvel. Além disso, dada a vulnerabilidade inerente ao transporte por motos, houve um aumento notável não só do número como da gravidade das lesões de quem as utiliza.

Visando diminuir as consequências negativas desse fenômeno e dada a complexidade do problema, é necessário adotar medidas com enfoque amplo e que considerem as circunstâncias sociais e econômicas específicas relacionadas ao uso das motocicletas, conforme descreve este material informativo. No entanto, a promoção do uso correto do capacete deve ser um componente central de um conjunto de ações voltadas a reduzir o risco de lesões entre os motociclistas, uma medida eficiente e comprovada de proteção desses usuários e que será discutida, entre outras, nas páginas a seguir.

» O crescente número de acidentes envolvendo motocicletas, sob a perspectiva da saúde pública

Em 2013, houve mais de 286.000 mortes de usuários de motocicletas em acidentes de trânsito no mundo, ou seja, um quarto de todas as mortes no trânsito. Além das perdas humanas, estes acidentes e suas consequências têm grande impacto na economia dos países: causam prejuízos materiais, aumentam a demanda por atenção por parte dos já sobrecarregados sistemas de saúde, causam sofrimento e desestruturam famílias.

Segundo os dados do relatório da OMS sobre a situação mundial da segurança viária, publicado em 2015, apesar de o número total de mortes no trânsito ter se estabilizado, as mortes entre os usuários de motocicletas aumentaram, o que está intimamente relacionado com o crescimento do número de motocicletas nos países de baixa e média renda. Como pode-se observar na Figura 1, no período de 2010 a 2013, apesar de o número total de veículos registrados em todo o mundo ter aumentado 16%, a porcentagem de registros de motocicletas foi de 27%. Na Região das Américas, esse fenômeno foi muito mais acentuado, e o crescimento do número de motocicletas foi três

vezes maior que o aumento no número total de veículos.

Figura 1. Crescimento percentual do número total de veículos e de veículos motorizados com duas e três rodas registrados em todo o mundo e na Região das Américas (2010-2013).



Fonte: Global status report on road safety (OMS, 2015).

» O problema na Região das Américas

O trânsito e suas características, inclusive a segurança viária, é frequentemente um dos indicadores que melhor ilustram o nível de desenvolvimento, das desigualdades e das prioridades estabelecidas pelos países em suas políticas. No caso da Região das Américas, a falta de uma resposta adequada à crescente demanda por mobilidade é responsável por um dos maiores desafios da segurança no trânsito da Região: o aumento exponencial da circulação de motocicletas e dos acidentes associados a esse aumento.

Entre 1998 e 2010, a taxa de mortalidade de motociclistas aumentou em todas as sub-regiões das Américas, a ponto de em 2013, das 154.089 pessoas que morreram em acidentes rodoviários em toda a Região. No Caribe latino, 47% das mortes no trânsito envolveram motociclistas, e em sub-regiões como a zona andina e o Cone Sul, esse grupo de usuários das vias também

O índice de mortalidade entre os motociclistas aumentou em todas as sub-regiões das Américas.



apresentou um elevado percentual de óbitos (23% e 25%, respectivamente). Há países onde a porcentagem de morte de motociclistas no trânsito é superior a 50%.



» O uso de motocicletas nos países em desenvolvimento

Mesmo que seja um problema que afeta todos os países, cabe destacar que 88% da frota mundial de veículos motorizados de duas ou três rodas se encontram em países de baixa e média renda, onde ocorrem mais de 90% das mortes dos usuários desses veículos.

Nesses países, as motos, usadas principalmente por pessoas com idades entre 15 e 34 anos, desempenham uma dupla função. Por um lado, facilitam a movimentação de bens e pessoas; por outro, é comum que sejam usadas como fonte de renda. Assim, em muitos casos, as motocicletas são utilizadas para fins comerciais, principalmente como taxis ou veículos para fazer entregas. Além disso, nas regiões mais pobres, famílias inteiras se deslocam em motocicletas.

As motocicletas são utilizadas com mais frequência nas grandes cidades e outras áreas urbanas, o que faz com que os acidentes sejam mais comuns nesses lugares. Levando em conta que nos países de baixa e média renda esses veículos são frequentemente usados para trabalho, como o transporte de pessoas,



ou como veículos de entregas de produtos, não se deve estranhar que a maioria dos acidentes ocorram durante o dia, em horário comercial.

Nos países de baixa e média renda as motocicletas são frequentemente usadas para trabalho, como o transporte público ou como veículos de entrega, e a maioria das colisões ocorre durante o dia, em horário comercial.

» Vítimas mais frequentes

Nos países em desenvolvimento, a maioria das vítimas é composta de adultos jovens; por outro lado, nos países de alta renda a média de idade dos motociclistas que vêm a óbito é mais alta. Na América Latina mais de 60% de todas as mortes de motociclistas envolvem pessoas com idades entre 15 e 44 anos. Isso reflete, em parte, o uso das motocicletas nos diferentes lugares: recreativo, nos países de alta renda, e como modo principal

de transporte e instrumento de trabalho nos países de baixa e média renda.

O uso majoritariamente não recreativo das motos nesses países também implica que as vítimas são frequentemente trabalhadores autônomos que muitas vezes não têm seguro de saúde ou previdência social, razão pela qual também fazem parte de um grupo socialmente vulnerável.



» Riscos associados ao transporte por motocicletas

Comparando-se com outros meios de locomoção, as motocicletas e seus condutores são menos visíveis, estão menos protegidos e tendem a compartilhar as vias com veículos maiores que se deslocam a velocidades altas. Portanto, apresentam um maior risco de sofrer acidentes e lesões.

São muitos os fatores que contribuem para aumentar o risco para os motociclistas: os relacionados com o ambiente (como a presença de tráfego com diferentes tipos de veículos, o desenho da infraestrutura viária, a ausência de controle policial, o estado das vias e os perigos à margem das pistas), com os veículos (como a instabilidade, a falta de proteção contra impactos ou problemas nos sistemas de freios) ou com o comportamento dos usuários das vias (tanto dos

condutores das motos como o de outros usuários). Nesse último aspecto, no que diz respeito ao motociclista, destaca-se a não utilização do capacete, a velocidade alta ou inapropriada, a condução do veículo sob os efeitos do álcool, conduzir em zigue-zague ou com pouca destreza, bem como comportamentos agressivos.

Há várias situações em que os perigos são ainda maiores. Por exemplo, há trabalhadores que usam as motos para entregar mercadorias em um prazo determinado e que correm o risco de perder seus empregos se houver atraso na entrega. Por isso, apesar de poderem estar conscientes dos riscos, optam por dirigir em alta velocidade. Por outro lado, o aumento do uso da motocicleta aumenta também a disputa pelo espaço viário urbano, o

que representa uma fonte adicional de risco de lesões e mortes no trânsito.

A Tabela 1 resume os riscos relacionados com o comportamento dos motociclistas segundo suas características e os motivos para fazerem uso da motocicleta.

Tabela 1. Relação entre a finalidade principal do uso de motocicletas e os comportamentos de risco

MOTIVAÇÃO PARA O USO	CARACTERÍSTICAS	JUSTIFICATIVA DO USO	TIPO DE COMPORTAMENTOS DE RISCO
Tipo de comportamentos de risco	Condutores jóvenes y mayores	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Veículo econômico ▶ Facilidade para estacionar ▶ Único meio de transporte próprio e para a família 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ A maioria não usa capacete ▶ Desobediência às regras de trânsito ▶ Transporte ilegal dos membros da família e de crianças sem capacete
Necessidade ocupacionais de transporte	Motoristas jovens e adultos com experiência	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Economia ▶ Facilidade para estacionar ▶ Exigência dos empregadores 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Transporte ilegal de cargas e passageiros ▶ Não utilização do capacete quando o empregador não exige ▶ Desobediência às leis de trânsito
Recreação e busca de sensações	Jovens sem carteira de habilitação	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Desafio, testar os limites (competição agressiva, rachas), recreação (<i>hobby</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Participação em competição, correr e fazer acrobacias ▶ Direção sob a influência de álcool e outras drogas
Atividade criminosa	Jovens desempregados, sem carteira de habilitação	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Crime organizado e individual 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pouco provável que usem capacete ▶ Deslocam-se acompanhados de seus pares ▶ Dirigem em áreas próximas a escolas e onde jovens se reúnem ▶ Desobediência às leis de trânsito ▶ Direção sob a influência de álcool e outras drogas ▶ Omissão de socorro após provocar acidente

Fonte: *Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners (OMS, 2017)*

Todos estes dados revelam que o uso massivo da motocicleta se dá em um determinado contexto de desenvolvimento social. Por isso, são necessárias intervenções intersetoriais, como políticas de educação, de mobilidade, de engenharia viária, de desenvolvimento urbano e de trabalho. Em particular, destacam-se as medidas que minimizam a exposição a cenários de alto risco, como a melhoria do transporte público, ações dirigidas ao comportamento dos motociclistas e à melhoria da atenção às vítimas dos acidentes, como a introdução de um protocolo uniforme de atenção, atendimento rápido às emergências e reabilitação logo nos primeiros momentos.

O uso massivo da motocicleta ocorre em um determinado contexto de desenvolvimento social; portanto, requer intervenções intersetoriais, com políticas de educação, de mobilidade, de engenharia viária e de desenvolvimento urbano e de trabalho.

Mediante uma revisão sistemática em escala mundial, foi avaliada a efetividade de uma série de intervenções específicas de segurança viária relacionadas às motocicletas. Entre essas ações estão medidas de engenharia viária—elaboradas para minimizar a exposição a cenários de alto risco—e intervenções que melhoram a proteção do veículo e de seus usuários, bem como a introdução ou aplicação de legislação essencial em segurança viária associada ao *marketing* social, para promover a adoção e o cumprimento das normas.

A Tabela 2 apresenta um resumo desse conjunto de intervenções. A eficácia de uma determinada medida está relacionada com a redução do número de mortes e de lesões, bem como com outras mudanças que podem ser medidas, relativas ao comportamento do usuário da via. Uma intervenção com **efetividade comprovada** é aquela sobre a qual há estudos (revisões sistemáticas, ensaios experimentais e estudos de casos e controles) que demonstram sua eficácia

na redução de mortes e das lesões relacionadas com o uso das motocicletas ou para conseguir a mudança de comportamento desejado, associados à probabilidade de a medida ser viável ou custo eficiente. Uma intervenção **promissora** é aquela cujos dados disponíveis demonstram que a intervenção produziu alguns benefícios, porém sobre as quais é necessário efetuar avaliações adicionais, e, portanto, deve ser implementada com precaução. Por fim, uma intervenção com **evidências insuficientes** se refere a uma situação na qual a avaliação de uma dada intervenção não tenha produzido conclusões sólidas sobre sua eficácia na redução das mortes e lesões ou para induzir às mudanças desejadas. Nesse grupo estão incluídas estratégias que parecem não funcionar, porém é necessário levar em conta que os dados disponíveis informam apenas sobre os contextos nos quais tenham sido avaliadas.

Na sequência será focado o uso do capacete, que é um dos recursos mais eficazes para reduzir as lesões nos usuários de motocicletas.



Tabela 2. Principais medidas e intervenções específicas para melhorar a segurança dos motociclistas

PRINCIPAIS MEDIDAS	INTERVENÇÕES ESPECÍFICAS	EFETIVIDADE		
		Comprovada	Promissora	Evidências insuficientes
Vias mais seguras e mobilidade	Faixas exclusivas para motocicletas	Comprovada		
	Faixas de conversão protegidas e acostamentos e faixas alargadas		Promissora	
	Remoção dos perigos das margens das vias		Promissora	
	Limitadores de velocidade e estruturas para moderar o tráfego		Promissora	
	Melhorar o pavimento das ruas		Promissora	
	Modificar a composição do material das barreiras às margens das vias			Evidências insuficientes
Veículos mais seguros	Sistema de freios ABS	Comprovada		
	Uso de faróis à noite		Promissora	
	Uso de faróis durante o dia		Promissora	
	Configuração que melhore a estabilidade			Evidências insuficientes
	<i>Airbags</i> para motocicletas			Evidências insuficientes
	Sistemas de transportes inteligentes			Evidências insuficientes
	Luzes de freio			Evidências insuficientes
Usuários mais seguros	<i>Elaborar e aplicar a legislação</i>			
	Uso obrigatório do capacete	Comprovada		
	Normas sobre os capacetes	Comprovada		
	Sanções rigorosas	Comprovada		
	Sistema de pontos por infrações		Promissora	
	<i>Usar roupas refletivas e protetivas</i>			
	Uso de roupas refletivas		Promissora	
	Uso de roupas protetivas		Promissora	
	Viseiras resistentes à temperatura			Evidências insuficientes
	<i>Regulamentação e habilitação para conduzir motocicletas</i>			
	Registro obrigatório dos veículos e licenças para conduzir motocicletas	Comprovada		
	Sistema habilitação graduada para conduzir motocicletas		Promissora	
	Restrições de idade para que crianças conduzam ou sejam passageiros em motocicletas			Evidências insuficientes
	Proibição de múltiplos passageiros nas motocicletas			Evidências insuficientes
	Inspeção mecânica periódica			Evidências insuficientes
	Altura mínima dos passageiros			Evidências insuficientes
	Motores menos potentes para condutores em fase de aprendizagem			Evidências insuficientes
	<i>Treinamento</i>			
	Prova de habilidade obrigatória para obtenção da habilitação	Comprovada		
	Treinamento após a emissão da carteira			Evidências insuficientes
Resposta após a ocorrência de acidentes	Remoção do capacete/braçadeira cervical no local		Promissora	

Fonte: Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners (OMS, 2017)

» O capacete

A falta de proteção física dos usuários de motocicletas os torna particularmente vulneráveis a lesões no caso de um acidente. Dentre essas lesões, os traumatismos cranioencefálicos e cervicais são as principais causas de mortes, de lesões graves e de incapacitação, que implicam não só custos para a vítima, mas também para sua família (o(a) cuidador(a)) e para a sociedade como um todo.

Em alguns países de baixa e média renda, estima-se que os traumatismos cranioencefálicos são a causa de até 88% das mortes de motociclistas no trânsito. O custo desses traumatismos para os sobreviventes, para suas famílias e para a

Em alguns países de baixa e média renda, estima-se que os traumatismos cranioencefálicos são a causa de até 88% das mortes de motociclistas no trânsito

sociedade são altos, em parte pelo fato de geralmente exigirem atenção especializada ou no longo prazo. Implicam também custos médicos muito mais altos que os causados por qualquer outro tipo de traumatismo e representam uma carga pesada para os sistemas de saúde e para a economia de um país.

» A função do capacete

O capacete serve para reduzir o risco de traumatismos cranioencefálicos graves ao diminuir o impacto de uma força ou choque na cabeça. Basicamente, o capacete cumpre três funções:

- ▶ Amortece o impacto do crânio e, conseqüentemente, do cérebro, por absorver parte do impacto. Isto se dá pela presença de material almofadado na parte interior do capacete, razão pela qual a cabeça desacelera mais lentamente. Assim, a força do impacto do cérebro contra o crânio é menos intensa.
- ▶ Distribui a força do impacto sobre uma superfície maior, não se concentrando em áreas específicas do crânio.
- ▶ Previne o contato direto entre o crânio e o objeto contra o qual ocorre o impacto ao atuar como uma barreira mecânica.

Estas três funções são cumpridas combinando as propriedades dos quatro componentes básicos do capacete, descritos a seguir (figura 4).

Figura 4. Componentes do capacete



Fonte: Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales (OPS, 2008)

Vários estudos têm demonstrado a eficácia dos capacetes como instrumentos de proteção. O quadro abaixo sintetiza as análises realizadas pela OMS:

USO DO CAPACETE

- ▶ Diminui em 72% a probabilidade de sofrer traumatismo grave.
- ▶ Diminui em até 39% a probabilidade de morte, o que depende da velocidade da motocicleta.
- ▶ Diminui os custos com saúde associados ao acidente.

AUSÊNCIA DO CAPACETE

- ▶ Aumenta o risco de sofrer traumatismos cranioencefálicos.
- ▶ Prolonga o tempo de hospitalização.
- ▶ Aumenta a probabilidade de morte por traumatismo cranioencefálicos.

NOTA: O QUE NÃO FAZEM OS CAPACETES

Os capacetes foram projetados para reduzir a possibilidade de sofrer traumatismos cranianos, cerebrais e faciais, não para prevenir lesões em outras partes do corpo. Para reduzir a probabilidade de lesionar outras partes do corpo, pode-se aplicar as seguintes estratégias:

- ▶ Usar roupas adequadas, como jaquetas e calças e outras feitas com determinados materiais que cubram completamente os braços e as pernas, sapatos ou botas resistentes e luvas que permitam melhor agarre e que protejam as mãos no caso de colisão.
- ▶ Obedecer as leis de trânsito, como observar os limites de velocidade e não dirigir sob efeito de álcool, reduz o risco de os motociclistas se envolverem em colisões, e, portanto, a probabilidade de sofrerem algum tipo de traumatismo.



» Se esse é o caso, por que o capacete não é usado?

As provas sobre a eficácia dos capacetes são contundentes. Segundo o estudo da Organização das Nações Unidas, ONU, (UNECE, 2016), um número grande de motociclistas continua conduzindo sem capacete ou sem afivelá-lo. Muitas vezes, esse comportamento se deve à falta de conhecimento; no entanto, certas ideias errôneas e mitos contribuem para essa situação. Neste sentido, a experiência demonstra que combinar medidas educativas e legislativas produz bons resultados: argumentos persuasivos proporcionam o conhecimento e facilitam a aceitação, enquanto que a fiscalização introduz a coerção necessária para obrigar os que resistem a aderir voluntariamente ao uso do capacete.

O estudo da ONU identificou alguns dos motivos pelos quais motociclistas se recusam a usar o capacete:

- ▶ A pressão por comportamento de grupo, exercida por motoristas jovens; por exemplo, faz com que os que usam capacete sejam às vezes ridicularizados.
- ▶ Muitos acreditam que o capacete é

Argumentos persuasivos levam ao entendimento e à aceitação. Por outro lado, a legislação facilita a introdução de medidas obrigatórias para os que resistem à adesão voluntária

necessário apenas em deslocamentos mais longos (apesar de a maioria dos acidentes ocorrerem perto de casa).

- ▶ Os capacetes são considerados incômodos e esquentam, especialmente nas regiões de clima tropical.
- ▶ Os capacetes estragam os penteados das mulheres.
- ▶ Problemas de ordem prática sobre o que fazer com o capacete quando ele não está em uso: roubo, danos ou incômodo quando, por exemplo, a pessoa sai para fazer compras.
- ▶ Problemas de higiene, quando o capacete não pertence a quem deve usá-lo.

As seguintes medidas poderiam ser tomadas para combater essas ideias negativas:

- ▶ Melhorar a imagem pública do uso do capacete (convertê-lo em “acessório de moda”).
- ▶ Fazer mudanças no *design* dos capacetes para torná-los mais atraentes.
- ▶ Buscar e oferecer soluções para o problema do “e agora, o que faço com o capacete?”, como o armazenamento sob o assento, em

baús e a criação de “estacionamentos” para capacetes.

- ▶ Educar os usuários de motocicletas por meio de campanhas de sensibilização.

Uma parte das estratégias educacionais consiste em corrigir crenças errôneas sobre o uso do capacete. Veja, a seguir, alguns desses mitos e as respectivas respostas (uma lista mais ampla pode ser encontrada no estudo já mencionado das Nações Unidas—UNECE, 2016):

▶ **Mito: O capacete causa lesões no pescoço ou na medula espinhal.**

A Verdade: Várias pesquisas demonstraram que os capacetes construídos com base nas regulamentações internacionais e utilizados corretamente não causam lesões no pescoço nem na medula espinhal.

▶ **Mito: O capacete prejudica a audição e a visão.**

A Verdade: O capacete não afeta a visão periférica nem contribui para os acidentes. O capacete pode baixar o volume dos ruídos, mas não afeta a capacidade de o piloto diferenciar sons. Em alguns estudos, verificou-se que capacetes bem ajustados, podem, na verdade, melhorar a capacidade auditiva ao reduzir o ruído do vento.

▶ **Mito: As leis sobre o uso do capacete violam os direitos individuais.**

A Verdade: Todas as leis sobre segurança viária impõem ou restringem algum tipo de comportamento às pessoas. Por exemplo, usar cintos de segurança, não dirigir embriagado ou parar diante de uma placa de “PARE”.

▶ **Mito: As taxas de mortalidade são mais baixas quando não há leis sobre o uso do capacete.**

A Verdade: Nos Estados Unidos, estudos realizados em alguns estados onde as leis sobre o uso do capacete foram recentemente revogadas têm revelado que o número de mortes devido a lesões na cabeça aumentou após as leis terem sido revogadas.

▶ **Mito: Qualquer capacete é melhor que nenhum capacete.**

A Verdade: Capacetes de baixa qualidade podem dar ao motociclista uma falsa sensação de proteção. No caso de uma colisão, o usuário de motocicleta que usa capacete de baixa qualidade corre maior risco de ficar gravemente ferido ou, inclusive, de morrer. Isso, por sua vez, contribui para a mensagem errônea de que todos os capacetes são inúteis.

▶ **Mito: Os capacetes que atendem as exigências da ONU são excessivamente caros para usuários de motocicleta nos países de baixa renda.**

A Verdade: O custo de um capacete costuma representar entre 1% a 10% do preço da motocicleta. Portanto, nos países de baixa renda os capacetes deveriam ter preço acessível para os compradores tanto de motocicletas novas como para as de segunda mão.

» Legislação sobre capacetes para motociclistas

A aplicação de leis abrangentes sobre o uso do capacete diminuiu efetivamente a taxa de lesões fatais, a gravidade das lesões não fatais e a duração da internação hospitalar. Nos países onde as leis foram revogadas ou abrandadas, foi constatada uma redução no uso do capacete e um aumento no número total de mortes, traumatismos e lesões cerebrais. Assim, uma revisão sistemática da bibliografia científica indicou que a mortalidade aumentou de 12% a 23% nos estados, dos Estados Unidos de América, onde as leis sobre o uso do capacete foram revogadas, comparada com a mortalidade nos estados que não o fizeram.

Porém, não basta ter boas leis. Há evidências, tanto nos países de alta renda como nos de baixa e média renda, de que um maior nível de obediência às leis que determinem o uso obrigatório do capacete (isto é, com taxa de cumprimento acima de 95%) só é possível com fiscalização ostensiva por parte das autoridades. Nos países onde as leis sobre o uso do capacete são apropriadas, mas a aplicação da lei é limitada, não há provas de que a legislação tenha sido efetiva. A Tabela 3 apresenta uma lista de controle para avaliar a abrangência da legislação sobre o uso do capacete.

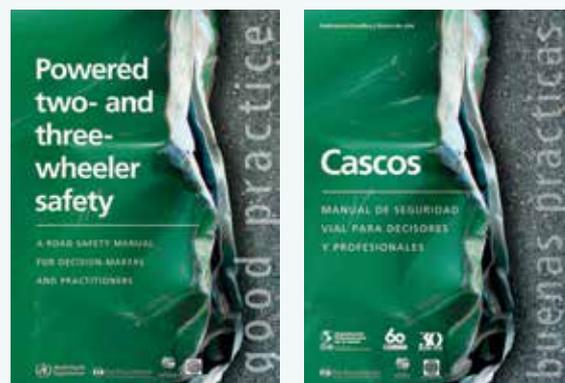
Tabela 3. Lista de verificação para avaliar a abrangência da legislação sobre capacetes

A LEGISLAÇÃO VIGENTE CONTEMPLA OS SEGUINTE ASPECTOS:	SIM	NÃO
1. Uso do capacete		
Inclui o uso obrigatório do capacete para todos os ocupantes do veículo (condutores e passageiros)		
Define o uso do capacete, inclusive como afivelá-lo, e o uso de capacetes que atendam às normas técnicas nacionais		
Determina que todos os usuários usem capacete em todas as vias		
Determina que os usuários de todos os veículos motorizados de duas ou três rodas (independentemente do tipo de motor) usem capacete		
Estabelece uma idade mínima para conduzir motocicletas		
2. Normas para capacetes		
Especifica as normas reconhecidas de segurança de capacetes, tendo por base normas internacionalmente reconhecidas		
Inclui as exigências de etiqueta do produto e faz referência a alterações indevidas		
Especifica as exigências para capacetes para crianças (por exemplo, idade ou estatura), dependendo da idade permitida para que crianças sejam transportadas em motocicletas		
3. Aplicação das leis		
Especifica quem tem autoridade para aplicar a lei		
Permite a aplicação primária da lei: não é exigida nenhuma outra infração de trânsito para deter um infrator e fazer cumprir a norma sobre o uso de capacetes		
4. Sanções		
Define sanções financeiras específicas		
Inclui disposições para parar e apreender motocicletas		
5. Outras medidas regulamentares para o uso do capacete		
Estabelece sanções para a venda de capacetes que não cumpram as normas técnicas		
Estabelece sanções pela manipulação indevida da etiqueta do produto		
Exige que usem capacetes os passageiros de veículos motorizados contendo duas ou três rodas, usados em serviço ou para o transporte público		

Fonte: Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners (OMS, 2017)

» Onde obter mais informações

Nas publicações da OPAS/OMS [Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales](#), e [Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners](#) (a versão em português estará disponível em breve) oferecem informações mais detalhadas sobre as questões tratadas neste folheto.



» Documentos relacionados

- [Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales](#) (OPS, 2008).
- [Powered two- and three-wheeler safety](#) (OMS, 2017).
- [Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas](#) (OPS, 2016).
- [Global status report on road safety 2015](#) (OMS, 2015).
- [Plan de Acción para la Seguridad Vial](#) (OPS, 2011).
- [The UN motorcycle helmet study](#) (UNECE, 2016).
- [Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2013: tres décadas de crecimiento económico desigual e inestable](#) (CEPAL, 2014)
- [Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998–2010](#) (Rodrigues et al., 2014).
- [Effectiveness of interventions to prevent motorcycle injuries: systematic review of the literature](#) (Araujo M, Illanes E, Chapman E, Rodrigues E, 2016)

A motocicleta no trânsito nas Américas.

OPAS/NMH/18-016

© Organização Pan-Americana da Saúde 2018

Todos os direitos reservados. As publicações da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) estão disponíveis em seu website em (www.paho.org). As solicitações de autorização para reproduzir ou traduzir, integralmente ou em parte, alguma de suas publicações, deverão se dirigir ao Programa de Publicações através de seu website (www.paho.org/permissions).

A OPAS tomou todas as precauções razoáveis para verificar as informações contidas nesta publicação. No entanto, o material publicado é distribuído sem nenhum tipo de garantia, nem expressa nem implícita. A responsabilidade pela interpretação e utilização deste material recai sobre o leitor. Em nenhum caso se poderá responsabilizar a OPAS por qualquer prejuízo resultante da sua utilização.

A MOTOCICLETA NO TRÂNSITO NAS AMÉRICAS

Situação atual e medidas para melhorar a segurança dos usuários



Organização
Pan-Americana
da Saúde



Organização
Mundial da Saúde
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS
Américas