



MOTOCICLETAS NO BRASIL:

Desafios, riscos e caminhos para a segurança viária.

CONTEXTO GERAL

- O Brasil registrou 34.881 mortes no trânsito em 2023
- Após redução até 2014, os números voltaram a crescer
- De 2022 para 2023, houve aumento de quase mil mortes
- Para atingir a meta de 2030, é necessária redução de 53%

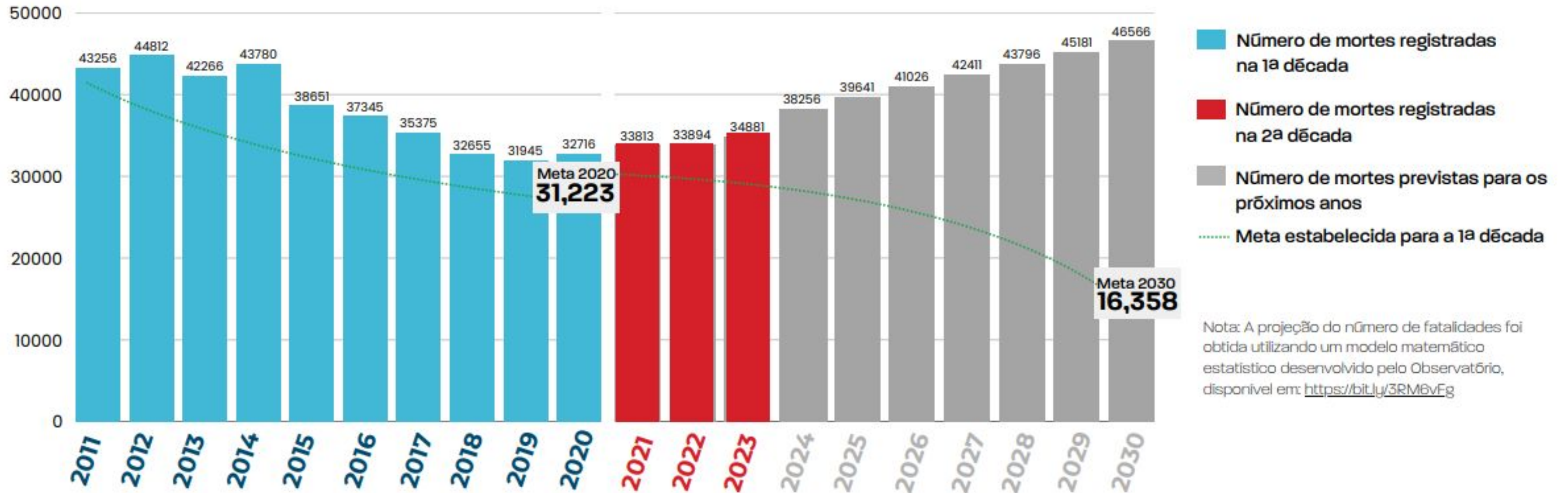


Fig. 1: Evolução do número de mortes no trânsito no Brasil entre 2011 e 2023, Previsões até 2030 e Metas da 1ª e 2ª Década Global de Ação para a Segurança no Trânsito

CRESCIMENTO DA FROTA

■ VEIC. LEVES ■ VEIC. PESADOS ■ MOTOCICLETAS

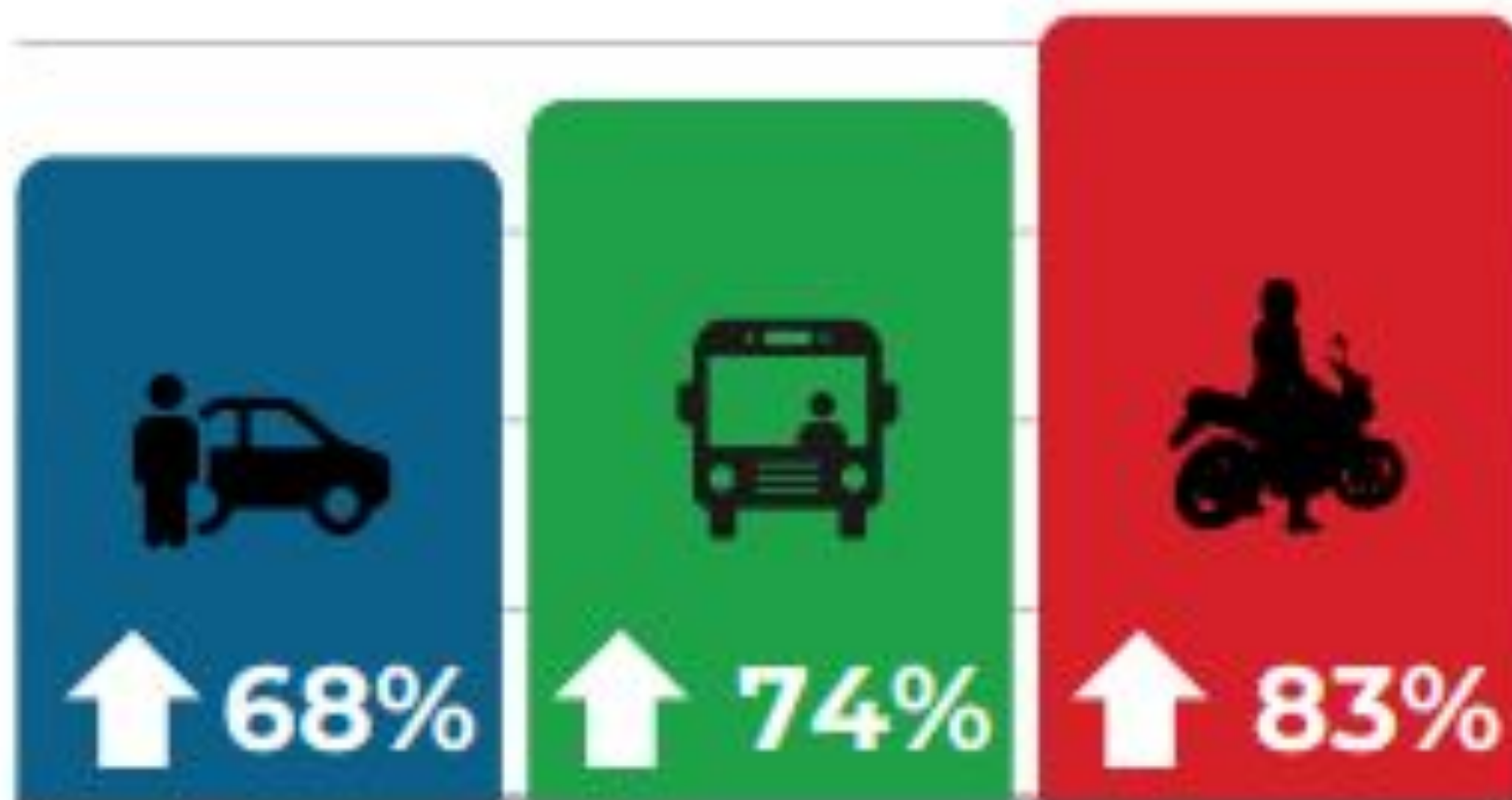


Fig. 3: Evolução da frota entre 2011 e 2023.

Evolução da frota de veículos entre 2011 e 2023		
Frota (milhões):	2011	2023
motocicletas:	209	383
Veículos Leves:	546	920
Veículos Pesados:	59	103

- A frota de veículos cresceu cerca de 70% no período analisado
- Motocicletas são o tipo de veículo com maior crescimento
- Expansão impulsionada por mobilidade urbana e trabalho

MOTOCICLISTAS:

PRINCIPAIS VÍTIMAS

- Motociclistas representam a maior parcela das mortes
- Em 2023, atingiram o maior número de óbitos desde 2011
- Usuários vulneráveis (moto, bicicleta e pedestres) = 59% das vítimas

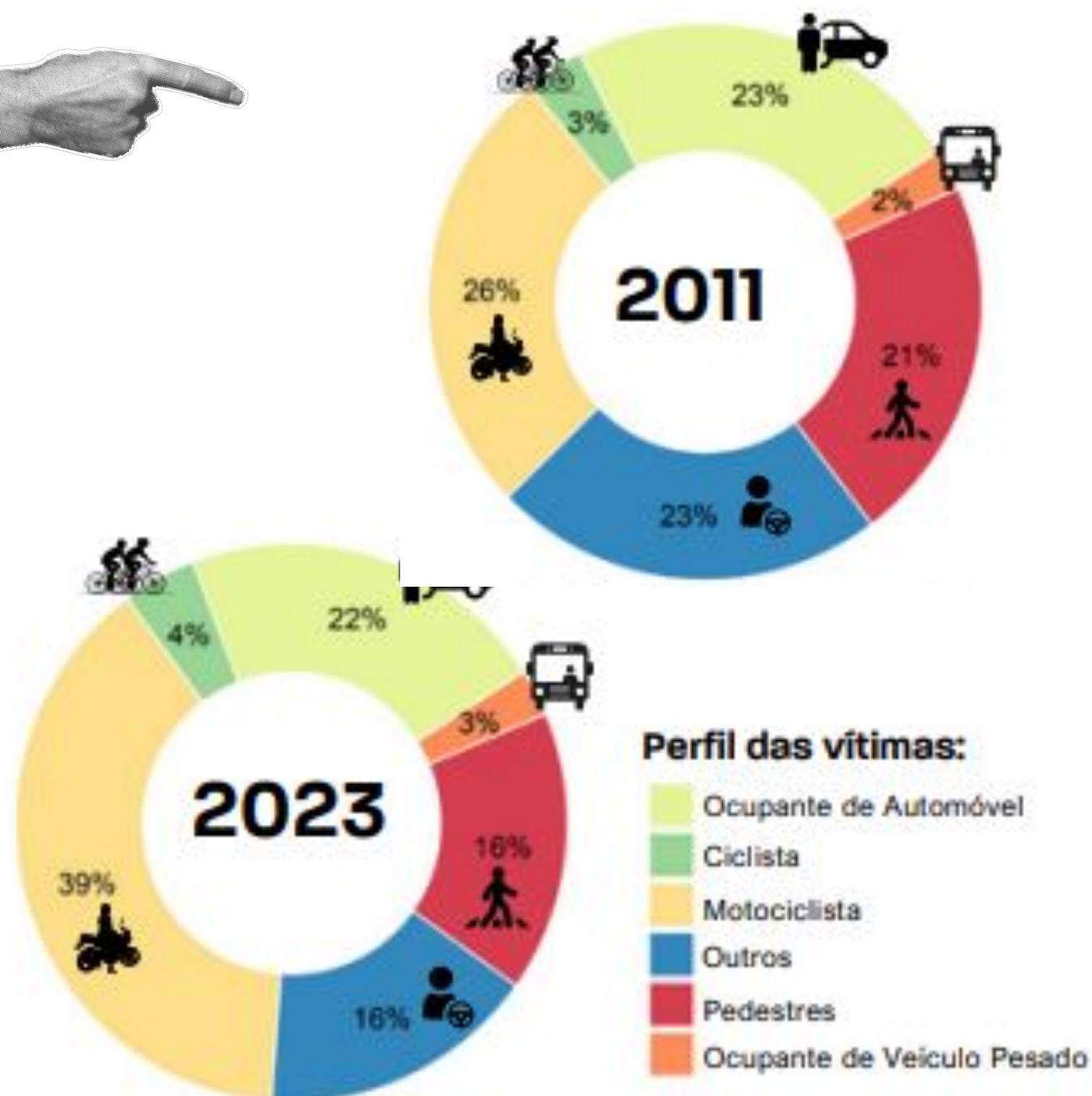
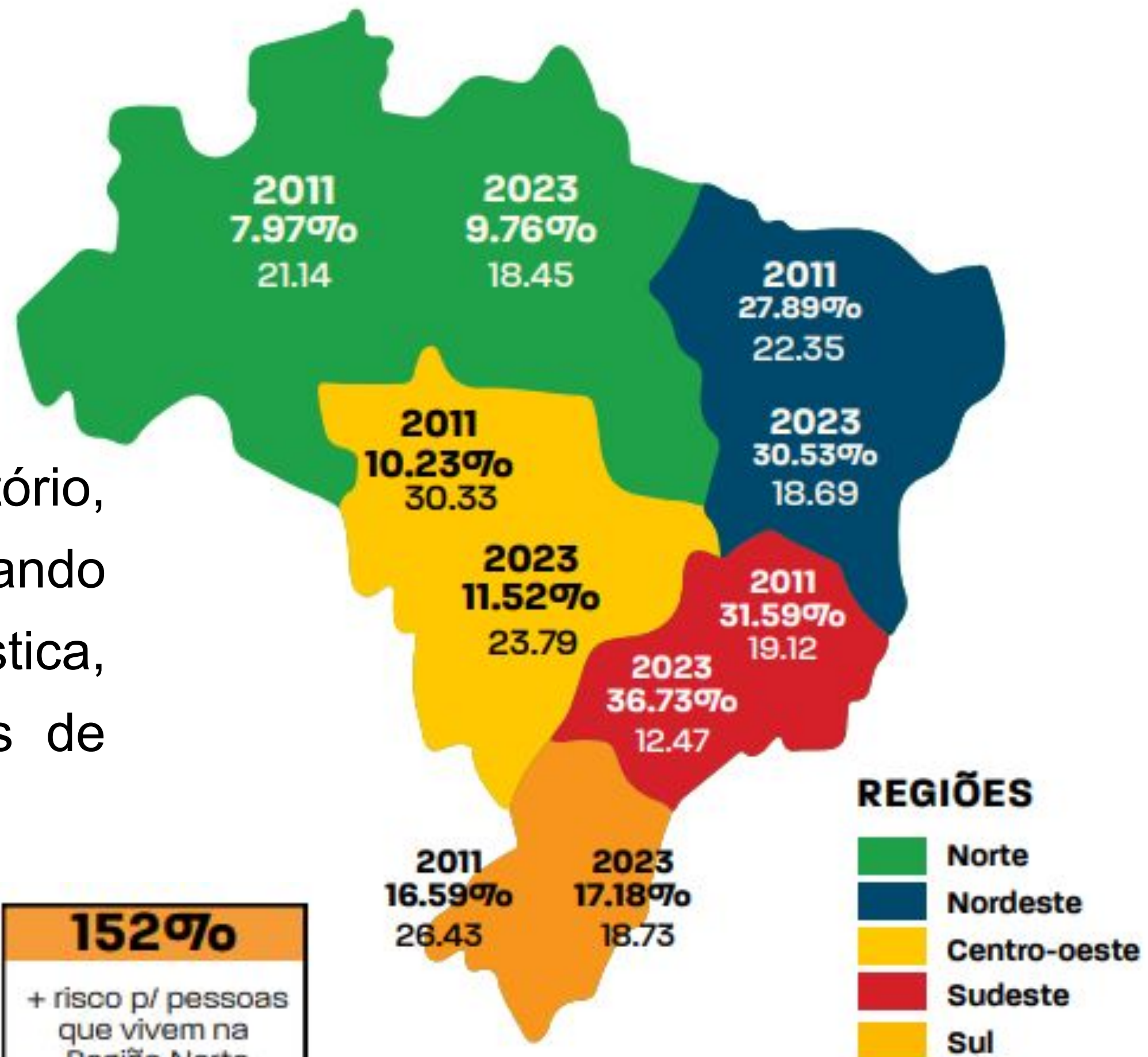


Fig. 2: Distribuição das mortes no trânsito por modal de transporte entre 2011 e 2023.

PERFIL DAS VÍTIMAS

Um estudo realizado pelo Observatório, utilizando dados desde 1996 e aplicando modelagem de regressão logística, identificou o perfil das vítimas fatais de ocupantes de motocicletas.



FATORES DE RISCO

- Velocidade incompatível; Comportamento imprudente;
- Uso inadequado de equipamentos; Falhas na fiscalização
- Infraestrutura viária insuficiente...

📌 Mesmo com legislação existente, a efetividade ainda é limitada





Fator de risco	Critérios de Melhores Práticas da OMS
 Velocidade	Limites urbanos são estabelecidos em 50 km/h ou menos e as autoridades locais podem modificar ainda mais esse limite.
 Beber e dirigir	Existência de lei nacional, os níveis de álcool são definidos pelo BAC, os limites de álcool para a população geral de motoristas são $\leq 0,05$ g/dl e para motoristas novatos $\leq 0,02$ g/dl.
 Uso de capacete	Existência de lei nacional que abrange todos os motociclistas, em todos os tipos de estrada e todos os tipos de motores, e o capacete deve estar afivelado e atender a um padrão.
 Uso do cinto	Existência de lei nacional que se aplica a todas as posições de assento nos veículos.
 Uso cadeirinhas infantis	Existência de lei nacional que estabelece que crianças até 10 anos de idade, ou 1,35 cm de altura, devem usar um sistema de retenção infantil que atenda a um padrão, além da proibição de crianças de uma idade/altura específica de se sentarem nos assentos da frente.



Fig. 8: Situação da legislação sobre velocidade (OMS, 2023)

PROBLEMA ESTRUTURAL

- Crescimento da frota não acompanhado por segurança
- Falta de políticas públicas eficazes
- Desigualdade regional relevante
- Estados com taxas superiores a 30 mortes por 100 mil habitantes.

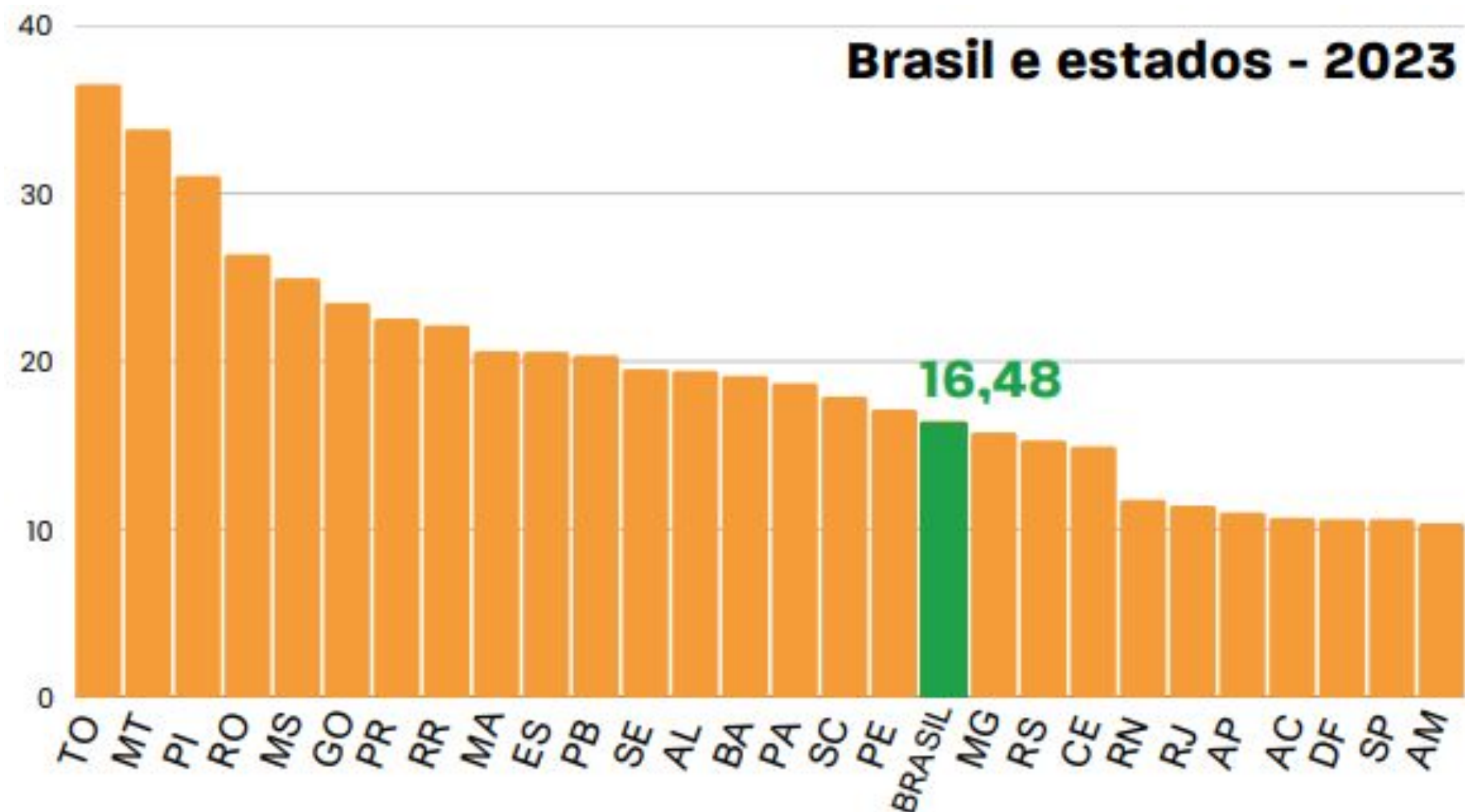
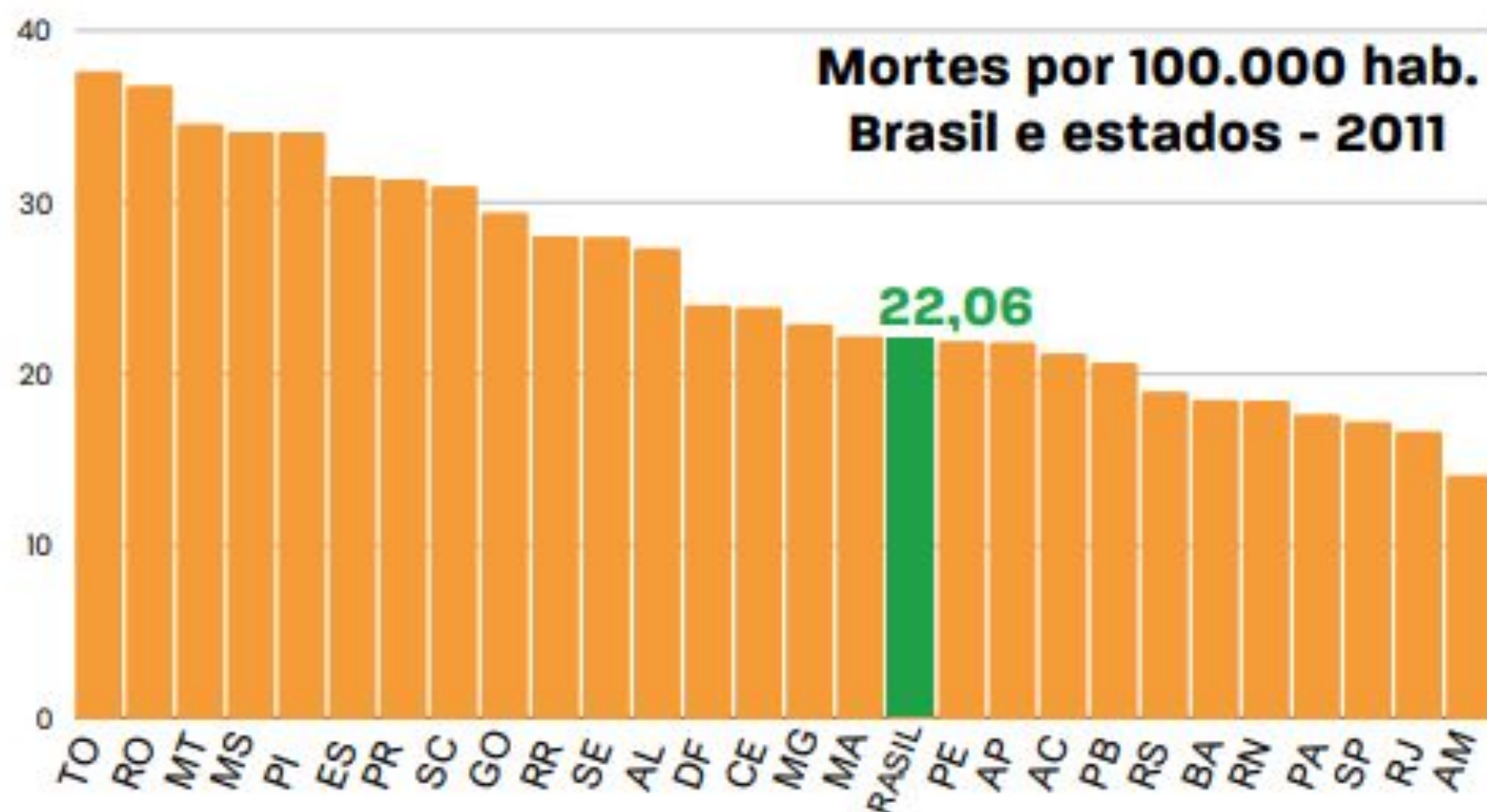


Fig. 5: Taxa de mortes no trânsito por 100.000 habitantes (2011 e 2023)



MOTOCICLETAS NO TRABALHO:

Motofrete e Mototáxi

- Forte crescimento do uso profissional
- Principal fonte de renda para milhares de brasileiros
- Alta exposição ao risco no dia a dia

Impactos:

- Jornadas extensas
- Pressão por tempo (entregas)
- Maior presença em áreas urbanas críticas

DESAFIOS REGULATÓRIOS

- Fiscalização desigual entre municípios
- Falta de padronização nacional
- Baixa proteção ao trabalhador do trânsito
- Necessidade de regulamentação mais eficiente





PRINCIPAIS TEMAS DE DEBATES

- Segurança dos usuários vulneráveis
- Redução de velocidade urbana
- Educação no trânsito
- Fortalecimento da fiscalização
- Revisão de normas e penalidades
- Integração com políticas de mobilidade



Pnatrans

→ Grande parte das ações ainda não foi implementada

Classificação



Pilar 1: Gestão da Segurança no Trânsito



Pilar 2: Vias Seguras



Pilar 3: Segurança veicular



Pilar 4: Educação para o trânsito



Pilar 5: Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito



Pilar 6: Normatização e Fiscalização

Fig. 7: Desempenho dos estados brasileiros de acordo com os pilares do Pnatrans.

MOTOCICLISTAS ESTÃO NO CENTRO DA CRISE DA SEGURANÇA VIÁRIA

O PROBLEMA É CRESCENTE E ESTRUTURAL

Exige ação integrada entre:

- Governo
- Sociedade
- Setor privado



“Reduzir mortes no trânsito passa, necessariamente, por proteger quem mais se expõe: o motociclista.”